Alapítva: 1904-ben

# MAGYAR VASUTAS

Ára: 37.- Ft XLIV / 1. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. JANUÁR



**A debreceni jegyvizsgáló, *Oláh István* köszöni szépen a karácsonyra várt teljesítmény-jutalmat.** Riportunk a 4. oldalon olvasható.

## Szolidaritási kézfogó



**Január 6-án a sajtó nagy nyilvánossága előtt, az MSZOSZ-hez tartozó, a KHVM-es szakszervezetek vezetői nem csupán baráti parolát adtak egymásnak. Aggódva állapították meg, hogy a tulajdonos mereven ragaszkodik az elfogadhatatlanul csekély béremeléséhez. Épp ezért a találkozó résztvevői arra szerették volna ráébreszteni a tulajdonost és a MÁV Rt. menedzsmentjét, hogy a rendkívüli módon kiéleződött helyzet túl nőhet a MÁV Rt. és a vasutas-szakszervezetek vitáján, kiszámíthatatlanná teheti munkabékét. A fényképen balról jobbra *Mundruczó Kornél* (Postás Szakszervezet); *Szalai József* (Magyar Távközlési Ágazat Szakszervezete); *Maros Péter* (Magyar Műsorszóró Dolgozók Szakszervezete); *dr. Márkus Imre* (Vasutasok Szakszervezete); *Vajda Ferenc* (Folyami Hajósok Független Szakszervezete és MAHART Hajójavító Szakszervezete) és *Rácz Vilmos* (Közlekedési Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége) fognak össze, nem titkolván: egységben az erő.**

# SZTRÁJKBA KÉNYSZERÍTVE
## Február 1-től a megegyezésig

**Határozatlan idejű sztrájkba kényszeríti a tulajdonos és a MÁV Rt. vezetősége a vasutasságot. A három reprezentatív szakszervezet egybehangzó döntését az váltotta ki, hogy az Rt. a 60 órás sztrájk (2000. január 10-től január 12-ig tartott!) után sem volt hajlandó tárgyalni sem a kollektív szerződésről, sem a 2000. évi béremelésről. A vezérigazgatóság hangzatos nyilatkozatai ugyan "a MÁV megegyezési szándékát sugallták", de üres petárdafrázisoknak bizonyultak, mivel a tárgyalóasztal mellett egy tartalmatlan, siralmas elvi megállapodáson túl nem akarta konkrétan is megvitatni a szakszervezetek javaslatait. Január 14-én a MÁV által megfogalmazott elvi nyilatkozat szövegéhez a szakszervezetek kompromisszumos javaslatokat tettek. Az elvi nyilatkozatot így már elfogadhatónak minősítették a felek, de január 18-ára a MÁV saját javaslataihoz képest is visszalépett. Középtávon, 3 év átlagában a vasutasok keresetének inflációt követő emelése elől elzárkózott. Sőt, ezt megtetézte azzal, hogy minden eddig kötött, a munkavállalók jogosultságait szabályozó megállapodást hatályon kívül akart helyezni. Megállapítható, hogy a MÁV Rt. tárgyalódelegációja nem kapott felhatalmazást a munkabékét megteremtő megállapodás megkötésére. Természetesen a sztrájkfelhívás, de esetleg maga a sztrájk is bármelyik órában lefújható, ha az addig és közben tartó tárgyalások a VSZ, a MOSZ és a VDSZSZ számára elfogadható eredményt mutatnak föl.**



**A 9-órás országos vasutas munkabeszüntetés után, de közvetlenül az országos sajtótájékoztató előtt a VSZ székházába telefonáltak a VL kerületi rendőrfőkapitányságról, hogy az épületben már ketyeg a bomba. A pincétől a padlásig átvizsgálták a helyiségeket a kiérkező rendőrök. A sajtótájékoztatót a vaklárma sem akadályozta meg.** FOTO: MTI

## AKTUÁLIS

A jelenlegi jobboldali kormány hatalomra kerülésekor világossá vált, hogy az érdekegyeztetés, mint párbeszéd megszűnik, "ÉT átalakítás" fedőnév alatt. A hatalom egyoldalú diktátumokkal akar irányítani. Az akarnokság határa az EU által kinyilvánított nemtetszés lehet csupán. A tényállás világos. A ránk, magyarokra váró országátalakítást *az állampolgárra való rákényszerítés módszerével* akarják megoldani. (Már amennyit erről az átalakításról a négy éves ciklusban el tudnak, el akarnak végezni!?)

A kevésbé fájdalmas, gyorsabb haladást biztosító módszer, a "beszéljük meg és legyenek világosak a szóba jöhető megoldási módok előnyei, illetve hátrányai" nem kell, túl macerás. Nem lehet annyira mellébeszélni, mögé látnak a különféle szervezetek, a *közérdeknek nevezett*, de a hatalom birtokosai mögött meghúzódó tőkés érdekeknek.

A megoldást a thatcheri módszer alkalmazását, az ÉT szétverését, a rendszerváltáskori szakszervezeti pluralizmust harsogó, megújuló szakszervezeteket, új vezetőket kiáltó volt szakszervezeti vezetők koordinálták (pl. *Őry Csaba*, *Kalmár Béla*, stb.) A következmények kedvezően hatottak, mivel mindenféle országos, vagy szakszervezeti konföderációs össztiltakozástól mentesen, némi zsörtölődés mentén lecsengett az ügy. Az az apró tény, hogy az országos érdekegyeztetés szerepét betölteni hivatott Országos Munkaügyi Tanács (OMT) nem működik már, feltűnik Brüsszelnek is. Szóvá is tették, de hiába.

A romboló kedv nem csitult. A 2000. évi béralku újabb lehetőséget adott a második felvonás megrendezésére. A célpont a három reprezentatív vasutas szakszervezet föld színéről történő eltüntetése. A recept az alábbi: Végy egy alacsony bérajánlatot, keverj hozzá egy kormányátalakítás során megmozdított KHVM miniszteri széket, hirdess bizalmat a MÁV Rt. vezetőinek, de vond el a döntési jogukat és tiltsd meg nekik a megállapodást. Az egész masszát öntsd le egy új maszlaggal, amelyet úgy hív a jelen hatalom, hogy "Vasútreform". Máris kész a konfliktus!

A szakszervezetek azt megsütni sem engedik, nemhogy megennék. Ettől kezdve jöhet a módszeres támadássorozat a munkavállalók ellen. A fedőnév: "a szakszervezetek védik a kicsikart többletjogaikat."

A logika nem rossz. Csakhogy a hibás receptnek jön a szaga, amelyet nemcsak a vasutasok, a szakszervezetek, de a magyar állampolgár is világosan érez. Sőt akkora a bűz, hogy már Brüsszelen túl a Szakszervezetek Világszövetségéig is eljutott. *Bill Jordan* levelet írt *Orbán Viktor* miniszterelnöknek és *Katona Kálmán* KHVM miniszternek, amelyben nem dícsérte meg az urakat a gyalázatos produkcióért.

Kollégák! Tehát helyzet van. Olyan helyzet, amilyen még nem volt az elmúlt 40 évben sem. Totális támadás van a munkavállalói jogok ellen. Egyoldalú diktatúrára törekszenek a MÁV Rt.-nek, mint állami vállalatnak megreformálása során. A MÁV-átszervezés izgalmas része a privatizálhatóságban van, és nem a környezetkímélő vasút fejlesztésében, a pályavasút leválasztásában. A fő kérdés az, hogy mit lehet eladni ill. olcsón megvenni. A hatékony és gyors megoldáshoz nem kell ellenlábas, nem kell szakszervezet, ám annál inkább az ellenállás- és zökkenőmentes terep. Ezt úgy lehet elérni, hogy félelemben kell tartani a MÁV vezetőket a "most meg lehet mutatni urak, hogy ki vezeti a MÁV-ot" varázsszóval, a vasutasokat pedig a "ki vagy rúgva, ha sztrájkolsz" jelszóval. Úgy, ahogy azt el is várták, ezért is kellett hát folyamatosan deklarálni, s a MÁV sajtóiroda magát fölülmúlva lihegte túl a sztrájk "gyenge" támogatottságát, a szakszervezeteknek biztosított, "soha nem látott" mértékű juttatásokat. A vasutas ettől feldühödik, nekimegy a szakszervezeteknek és lesöpri őket a MÁV színéről. A thatcheristák pedig mossák kezeiket és indulhat a kiárusítás.

A módszer nem jött be. Azért, mert a szakszervezeti tagok tudják, hogy milyen juttatásokat kapnak a MÁV-tól a szakszervezetek. Azt is tudják, hogy a munkaidő-kedvezmény megváltási pénzt a képviselőik döntése alapján osztják szét, használják fel.

Az irodaügy sem sikerült, mivel a tényeknek látói, tudói a vasutasok. Van még egy bökkenő, amivel nem számoltak. A vasutas nem most jött le a falvédőről és átlát a szitán.

Kollégák! Az ötletekből az urak bizonyára még nem fogytak ki, már ami a munkavállalók és a nevükben szót emelő szakszervezetek elleni hadjáratot illeti. Azt pedig világosan látni kell, hogy itt nem a vasútról, annak pozitív jövőjéről van szó. A szakszervezetek meggyengítése után a munkavállaló folyamatos félelemben tartásával a hátralévő két év alatt még megtömhető jó néhány hátizsák.

Kemény a próbatétel! Nincs más út, mint az összefogás!

Az összefogás ereje az, amely talán féken tudja tartani a vad, tőkés indulatokat. Szükség van a bizalomra, amely a munkavállalók akaratát, félve megfogalmazott óhaját kifejezni képes emberek, a kollégák, a szakszervezeti tisztségviselők irányába kell, hogy megjelenítse. Persze az ősrégi elmélet az "oszd meg és uralkodj", mindig ott lesz, mert a magyar ember erre mindig ugrik. Mindig lesz olyan ember, aki a vélt vagy pillanatnyi valós előnyeiért megfélemlít, eltapos másokat.

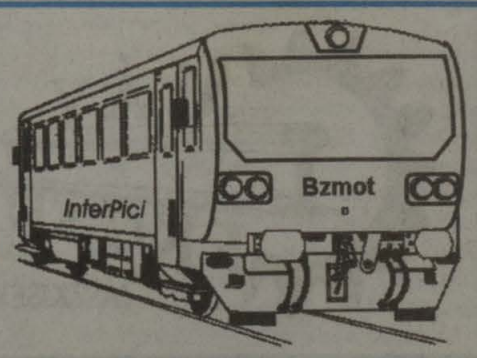
A helyzet egyszerű és átlátható. Egy valami kell csupán. Mégpedig az, hogy elhiggyük azt, amit nap mint nap tapasztalunk. Vegyük észre, hogy a bennünket, családjainkat, gyermekeinket, szüleinket körülvevő világ nem rémálom, hanem a rideg és egyre keményebb valóság.

Kollégák! A kilátástalan kiszolgáltatottság ellen nincs más orvosság, mint az összefogás.

Az 1999 év végi, 2000. januári vasutas konfliktus nem szól kevesebbről, mint arról, hogy az édesapának és édesanyának vagy az ő munkájukat választani akaró gyereknek lesz-e vasutas jövője? Biztos kenyérkereset lesz-e ez a szakma, ez a hivatás a vasutas családoknak?

Az élet döntések sorozatából áll. A döntés felelősségét senki sem hárithatja másra!

Hlavaty Lajos

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

**A Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége (SZSZNSZ) főtitkárának levele *Orbán Viktor* miniszterelnökhöz**

*Brüsszel, 2000. január 6.*

*Tisztelt Uram,*

**Szociális párbeszéd Magyarországon**

A Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége (SZSZNSZ) mély aggodalmát fejezi ki a magyarországi valós társadalmi párbeszéd látható, folyamatos felszámolása miatt.

A magyar munkavállalók egyre inkább a sztrájkakció eszközéhez kényszerülnek nyúlni, annak érdekében, hogy hallattassák hangjukat. Az a béremelés, mely ténylegesen a reálbérek csökkenését hozza és az átmenet terheit a munkavállalókra rakja, miközben a valós tripartit struktúrákat korlátozza, nem felel meg az európai szociális modellnek. A közelmúltban az EU képviselői ugyancsak aggodalmukat fejezték ki e tény miatt.

Ebben az összefüggésben támogatjuk a január 10-én sorra kerülő figyelmeztető sztrájkot, melyet az SZSZNSZ magyar tagszervezetelhez (MSZOSZ, ASZSZ, Liga) tartozó három nagy vasutas-szakszervezet szervez.

Arra buzdítjuk Önöket, hogy e vitában a tárgyalásos megoldást ösztönözzék, s erőteljesen tiltakoznánk bármilyen egyoldalú változás ellen, melyet a menedzsment a kollektív szerződésben eszközölne.

Tisztelettel:

*Bill Jordan*

**Bill Jordan**
főtitkár

# Utóirat *Bill Jordan* leveléhez

A Vasárnapi Hírek január 16-i számában "Eredménytelen sztrájk után újabb alkudozás" címmel visszatér *Bill Jordan* levelére. *Anna Oulatar*, az SZSZNSZ Közép- és Kelet-európai Részlegének vezetője joggal oktatja ki *Orbán Viktor* miniszterelnököt, hogy "nagyon is képben vannak, s ha nem hajlandó tudomásul venni a kormányfő a szakszervezetek demokratikus létezését, úgy azt az Európai Unióban is számon kérik." Inkább előbb, mint utóbb.

# Nem vagyunk egyedül

**A sztrájk első pillanatától kezdve folyamatosan érkeztek szolidaritási nyilatkozatok a VSZ központjába, illetve szerkesztőségünkbe. Ezek túlnyomó többségét magyarországi szakszervezetek fogalmazták meg, ám szép számmal akadtak a sztrájkkal szolidáris külföldi érdekképviseletek is.**

**Az egyetértés kifejezésén túl a hazai szakszervezetek több gondolatot is megfogalmaztak. Összegezzük!**

Többen örömüknek adtak hangot, amiért a három reprezentatív vasutasszakszervezet közös akciót hirdetett, és "egymás kezét fogva lép fel a (...) munkáltatóval szemben". Sokan fontosnak tartották hangsúlyozni, hogy "a sztrájk idején türelmet és megértést tanúsítunk". Szinte kivétel nélkül minden szakszervezet úgy vélte, hogy a vasutasok direkt akciója túlmutat a vasút keretein, ezért "hozzájárul a normális érdekegyeztetés kialakításához". Némelyek nem tartják véletlennek a kialakult helyzetet, azt, hogy a vasutasok javaslatait a munkáltató nem értette meg, mert "ilyen a tőke diktatúrájának valódi arca és magatartása".

Sokan saját helyzetüket is ecsetelték néhány szóban, és ebből kiindulva fogalmazták meg, hogy "ismerjük és megértjük a törvényes harc okait", amely a MÁV-nál működő reprezentatív szakszervezetek megmozdulását kiváltották. Az érdemi érdekegyeztető tárgyalásokkal és a jó kollektív szerződésekkel kapcsolatban megfogalmazódott, hogy azok nélkül "nem lehetünk az Európai Unió tagjai". Egy számos közalkalmazottat képviselő szakszervezet pedig visszautasítja "mindazokat a manipulációkat, amelyek hamis állításokkal megpróbálják a vasutasok ellen hangolni a közalkalmazottakat és (...) a közvéleményt."

Volt olyan szakszervezeti szövetség is, amely több pontban fejtette ki, miért kell támogatniuk a vasutas-szakszervezetek küzdelmét. Például azért nem engedhető meg, hogy a kormányzat alacsony szintre szorítsa le a vasutasok béremelését, mert "később ezt fogják példának állítani a többi munkahelyre is". Többen deklarálták, hogy a kialakult helyzetért a kormányt és a MÁV vezetését teszik felelőssé. "Egyoldalú az a beállítás, amelyik csupán a sztrájkolók felelősségére igyekszik rámutatni", véli egy másik nyilatkozat. Többek szerint a vasutasok sikeres bérharca hozzájárulhat az általuk képviselt dolgozók, illetve a kisebb érdekérvényesítési képességgel rendelkező szakszervezetek eredményes bérmegállapodásához. Szolidaritását fejezte ki olyan szakszervezet is, amelynek nincs sztrájkjoga.

Az egyik szövetség törvénytelennek tartja, hogy a "munkáltató a KSZ nélküli foglalkoztatás bevezetésével kapcsolatban munkáltatói intézkedést adott ki". Hangsúlyosan merült föl a társadalmi párbeszéd és a lakosság jogos érdekeinek elismerése is. "Ez a (vas)út nem Európába vezet!" – figyelmeztet egy dokumentum, amely szerint a MÁV vezetése ellenszenvessé teszi a munkavállalók jogos követeléseit. Megfogalmazódott, hogy a cég vezetése – fölhánytorgatva az érdekképviseleteknek adott támogatás mértékét – "éket kíván verni a vasutasság és az őket képviselő szakszervezetek közé".

Korántsem szerény támogatottságú tehát a vasutasok munkaharca, amelyet külföldről is igen élénk figyelem kísért.

A nemzetközi szövetségek természetesen tágabb kontextusba ágyazták a magyar vasutasok helyzetével kapcsolatos vélekedéseiket, ezért többségük a MÁV vezetéséhez, a miniszterhez, illetve a miniszterelnökhöz címezte levelét. Elsősorban azt kérték tőlük, hogy saját hatáskörükben segítsék a konfliktusok föloldását. Fölhívták a figyelmet, hogy az Európai Unióban erős hagyományai vannak a munkáltató és a szakszervezetek kapcsolatának, s ezt a kapcsolatot javítanunk kell az integráció előtt.

Több külföldi vasutas-szakszervezet úgy fogalmazott: saját tapasztalatból tudja, hogy a vasútvállalat saját dolgozóinak rovására enyhíti a külső gazdasági nyomást. Társadalmi szerepük betöltéséhez, munkájuk ellentételezéséhez megfelelő bért kell kapniuk a magyar vasutasoknak is. A közös akció jelentőségét hangsúlyozva egyikük így fogalmazott:

"Különös hatással van ránk a megvalósított egységes fellépés az állammal, mint a vasút tulajdonosával szemben".

***Veszely Emőke***

TÁVIRATTÜKÖR

# Amivel a Kormánynak is illenék szembenézni!

***Kollégák! Vasutasok!***

**Mi eddig is tudtuk, hogy jogosak sztrájk-követeléseink.** Tudtuk, hogy nincs más lehetőségünk érdekeink érvényesítésére, hangunk hallatására, mint a sztrájk. A tulajdonos és a MÁV menedzsmentje azzal nyugtatgatta önmagát, és próbálta meggyőzni a közvéleményt, hogy szerény támogatottságú a meghirdetett akciónk!

A következő felsorolás bizonyára Őket is józan belátásra készteti, s rájönnek arra, amit mi vasutasok már régen tudunk:

## munkaharcunkban nem vagyunk egyedül!!!

**Hatvan órás sztrájkunkat a következő – több százezer munkavállalót képviselő – hazai és nemzetközi érdekképviseletek a rendszerváltás óta soha nem látott mértékben biztosították támogatásukról, szolidaritásukról:**

ÁB-AEGON Általános Biztosító Rt. Szakszervezete (Budapest)
Autonóm Szakszervezetek Szövetsége (Budapest)
Autótaxi Dolgozóinak Szakszervezete Intéző Bizottsága
Baromfiipari Dolgozók Szakszervezete (Budapest)
Bánya- és Energiaipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége (Budapest)
BDSZ Budapest
BDSZ Tatabányai Szövetség
Belügyi Dolgozók Szakszervezete 36. sz. Alapszervezete
BUCHMANN-MOM Rt. Vasas Szakszervezete (Mátészalka)
Civil Fórum
DAEWOO-MGM Rt. Diósdi Gyáregység Szakszervezete
DIGÉP Szivattyú és Környezetvédelmi Gépgyár Kft. (Vasas Szakszervezet Miskolc)
Drótáru és Drótkötél Ipari és Kereskedelmi Rt. Vasas Szakszervezete (Miskolc)
Dunaferr Dunai Vasmű (Vasas Dunaújváros)
Enyingi Agrár Rt. Szakszervezeti Bizottság Ágostonpuszta (MEDOSZ Szövetség)
EVIG Dolgozók Érdekvédelmi Szövetsége
ÉDSZSZ Középületépítő Részvénytársasági Alapszervezete
Élelmezésipari Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége
Élelmiszeripari Dolgozók Szakszervezete (ÉDSZ)
ÉMÁSZ Rt. Tagszervezeti Bizottság (Miskolc)
Építő-, Fa és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége
Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés Elnöksége
Fejér Megyei Munkástanácsok Érdekvédelmi Szövetsége (Székesfehérvár)
Honvédségi Dolgozók Szakszervezete (HODOSZ)
Húsipari Dolgozók Szakszervezete
Kereskedelmi Alkalmazottak Szakszervezete (KASZ)
Közgyűjteményi és Közművelődési Dolgozók Szakszervezete (KKDSZ)
Közlekedési Dolgozók Szakszervezetének Szövetsége
Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége
Közúti Dolgozók Szakszervezete
Közúti Dolgozók Szakszervezete (KIGDSZ Szeged)
LIGA Szakszervezetek
LIGA Vas Megyei Szövetsége (Szombathely)
Magyar Közoktatási és Szakképzési Szakszervezet (MKSZSZ)
Magyar Vegyi-, Energiaipari és Rokon Szakmákban Dolg. Szakszerv. Szöv. (VDSZ)
Mátrai Erőmű Részvénytársaság Villamos Szakszervezet Visonta (MEVISZ)
MÁV Kórház Szolnok
MEDOSZ Bábolna Takarmányipari Kft. Alapszervezete (Nagyigmánd)
Mezőgazd., Erdészeti és Vízügyi Dolg. Szakszervezeti Szövetsége (MEDOSZ)
Mezőgazdasági Rt. Vállalati Szakszervezeti Bizottság (VSZB Mezőfalva)
MSZOSZ Budapest Pest Megyei Képviselete
MSZOSZ Nyugdíjas Választmánya (Budapest)
Munkástanácsok Vasúti Ágazati Szövetsége (Székesfehérvár)
Nemzetközi és Hivatásos Gépkocsivezetők Országos Szakszervezete (NeHGOSZ)
Ózdi Kohászati Dolgozók Érdekképviseleti Szövetsége
Pedagógusok Demokratikus Szakszervezete (PDSZ)
Pedagógusok Szakszervezete
Pedagógusok Szakszervezete (Országos Iroda Budapest)
Petrolkémiai Dolgozók Szakszervezete Tiszaújváros (VOSZ)
Postai és Hírközlési Dolgozók Szakszerevezeti Szövetsége
Raabe Klett Könyvkiadó Kft.
Repülőgép Műszakiak Független Szakszervezete
Repülőgép Szerelők Szakszervezete
Ruházatipari Dolgozók Szakszervezete
Sütőipari Dolgozók Szakszervezete
Szakszervezetek Együttműködési Fóruma (SZEF)
Televíziós Dolgozók Szakszervezete (TVDSz Budapest)
Textilipari Dolgozók Szakszervezete
TUNGSRAM Dolgozók Független Szakszervezete (LIGA)
Vasas Szakszervezet Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Szövetsége (Miskolc)
Vasas Szakszervezet Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Szövetsége (Nyíregyháza)
Vasas Szakszervezeti Szövetség
Vasas Szakszervezeti Szövetség Kohász-Öntészeti Tagozat (Budapest)
Vasas Szakszervezeti Szövetsége Elektronikai és Műszeripari Tagozat (Budapest)
Villamosenergia-ipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége
Villamosenergia-ipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége (VDSZSZ Budapest)
Vízügyi Közszolgáltatási Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége (VKDSZ)
Zalai Olajipari Vállalatok Szakszervezeti Bizottsága

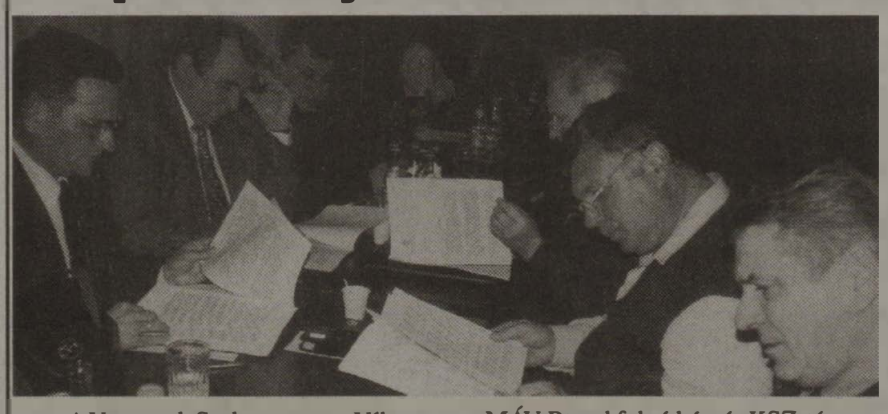
Az Európai Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Szövetségének főtitkára és az Osztrák Vasutas Szakszervezet elnöke levelet írt: *Katona Kálmán* KHVM miniszter, *Takácsy Gyula* MÁV-elnök, valamint *Kukely Márton* MÁV-vezérigazgató részére, melyben határozottan tanácsolták, hogy oly módon rendezzék ezt a konfliktust, mely biztosítja: a dolgozók reálbérének emelkedését, a kollektív szerződés – a szociális juttatások korlátozások nélküli elfogadását, a szakszervezetek bevonását a magyar vasút jövőjét érintő döntésekbe.

A táviratban hangsúlyozták: "Miután Magyarország az Európai Unió tagja lesz, tudatában kell lennie annak, hogy itt erős hagyományai vannak a munkáltató és a szakszervezetek kapcsolatának, különös tekintettel a vasútra. Hasznos lenne ezt a kapcsolatrendszert még azelőtt igyekeznének megjavítani, mielőtt csatlakoznának az Európai Unióhoz."

**A vasutasok sztrájkját szolidaritásukról biztosították!**

Osztrák Vasutas Szakszervezet (Österreichischer Gewerkshaftsbund); Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (European Transport Worker's Federation, Brussels); Mozdonyvezetők Autonóm Szakszervezete (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften); Jugoszláv Vasutas Szakszervezet (Trade Union of Yugoslavia); Szerbia Vasutasainak Szakszervezete (Trade Union of Railwaymen of Serbia); Szlovák Vasutasok Szakszervezete (KOZ SR, ICFTU Bratislava); Ciprusi Mezőgazdasági és Szállítási Dolgozók Szakszervezete; Szíriai Arab Köztársaság Szakszervezeteinek Általános Szövetsége, Közlekedési Szakszervezetek Szakmai Szövetsége, Damascus (Professional Federation Of Transport Trade Unions in Syria); TUI Transport, Damascus; Federacia ZKZ (Polskich, Warszawa); Szlovén Mozdonyvezetők Szakszervezete (Lokomotive Drivers' Union, Ljubljana); Német Közszolgáltatási és Szállítási Dolgozók Szakszervezete (ÖTV, Stuttgart); Román Vasutak (Federaţia Naţională "Drum de Fier", Bucureşti).

# A MÁV szerint a tisztességes béremelést pótolhatja a szakszervezetek lejáratása



A Vasutasok Szakszervezete Választmánya 2000. január 4-én tartott ülésén az első napirendi pont keretében áttekintette a MÁV Rt-vel folyó bér- és KSZ-tárgyalásokat, és úgy döntött, hogy tovább kell folytatni a január 10-én kezdődő 60 órás sztrájk szervezését, mivel a MÁV Rt. vezetése nem változtatott eddigi merev álláspontján. A választmány felháborodással állapította meg, hogy a MÁV Rt. vezetése a vélt szakszervezeti többletjuttatásokra való túlzó hivatkozással kívánja elterelni a figyelmet a valós problémákról, a vasutasok bérfejlesztéséről, a kollektív szerződés eltöréséről. A 60 órás sztrájkot a választmány a MÁV Rt. és a tulajdonos konfliktust élező magatartása miatt elkerülhetetlennek tartja, ezért felszólítja a Vasutasok Szakszervezetének tisztségviselőit a sztrájk minél eredményesebb megszervezésére, továbbá felszólítja a Vasutasok Szakszervezetének tagjait a sztrájkban való aktív részvételre.

FOTÓ: SZALAI

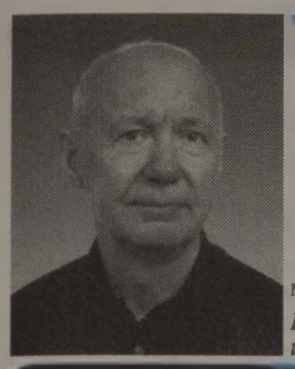
MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

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

## A kritikus, reflexív társadalmú mozgalmaké a jövő

RÉSZLET ***GÜNTER GRASS*** NOBEL-DÍJAS NÉMET ÍRÓ ÉS ***PIERRE BOURDIEU*** FRANCIA SZOCIOLÓGUS TELEVIZIÓS BESZÉLGETÉSÉBŐL

GRASS: Jómagam évek óta mondogatom a szakszervezeteknek: nem tehetitek meg, hogy a munkásokkal csak addig törődtök, amíg van munkájuk, mihelyt viszont kizárják őket, feneketlen szakadékba zuhannak. Létre kell hoznotok *a munkanélküliek szakszervezetét* európai méretekben. Folyton azért siránkozunk, hogy Európa egyesülése csak a gazdasági szférában megy végbe, ugyanakkor a szakszervezetek nem igyekeznek kitörni a nemzeti keretekből, és megteremteni szervezetük és akcióik határokon átnyúló formáját. Szembe kell szállnunk a globális neoliberalizmussal…

A világ nyomora tanúskodik arról, hogy a munka világából érkező, szakszervezetekben tömörülő emberek sokkal nagyobb tapasztalattal rendelkeznek a szociális szféráról, mint az értelmiségiek. De hát ők ma munkané!küliek, vagy nyugdíjasok, és úgy tűnik, senkinek sem kellenek. Abszolút *kihasználatlan* az erejük…

Ha a neoliberális oldaltól azt várjuk, hogy használja ki intellektuális tartalékait, és térjen észhez, akkor ugyanezt címezhetjük a baloldalnak is. Meg kell érteni végre, hogy az *ökológia* nem választható el a munka témájától. Minden döntésnek ki kell állnia a próbát, hogy ökológiailag elviselhető-e.

BOURDIEU: Arról van szó, hogy *új társadalmi mozgalmakat* kell életképessé tenni. A szakszervezetek jelenlegi formájukban már nem korszerűek. Szükséges volna, hogy megváltozzanak, újradefiniálják magukat, nemzetközivé és racionálissá váljanak, s vegyék igénybe a társadalomtudományokat is, hogy jól csinálják, amit csinálniuk kell.

GRASS: Ez a szakszervezeti mozgalom alapvető *reformját* jelentené, márpedig jól tudjuk, mennyire nehézkesen mozog ez az apparátus.

BOURDIEU: A francia munkásmozgalom hagyományosan nagyon rendezetlen, ösztönös és nagyon ellenséges az értelmiséggel szemben, legalábbis részben. Ma, a válság idején a munkásmozgalom sokkal nyitottabb, figyelmesebb a közbevetéseink iránt. Elgondolkodóbbá válik, egyre inkább új kritikai formát ölt. Szerintem ezeké a kritikus, reflexív társadalmi mozgalmaké a jövő. *(Népszabadság, 2000. január 08.)*

**-kárpáti-**

## "Törvényes, de etikátlan"

ELMONDJA VÉLEMÉNYÉT ***DR. KISS SÁNDOR***, NYUGALMAZOTT FŐISKOLAI TANSZÉKVEZETŐ, A MAGYAR KÖZTISZTVISELŐK ÉS KÖZALKALMAZOTTAK SZAKSZERVEZETÉNEK ELNÖKE

*– Az utóbbi idők fejleményeinek tükrében előtérbe került a szakszervezeti vezetők erkölcsi magatartása, felelőssége. Hogyan látod ezt a problémakört?*

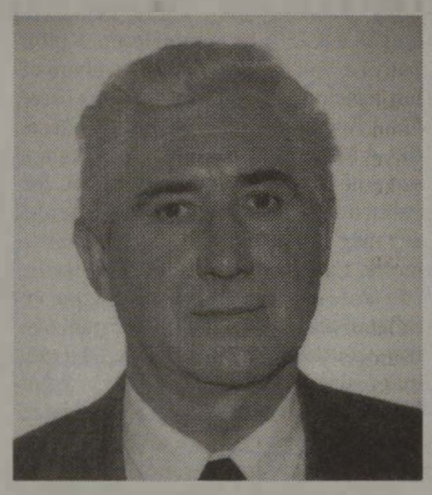
– A magyar társadalom alapvető gondja, hogy súlyos etikai vétségek elég gyakran kerülnek felszínre. Mindenkinek van mit tennie e téren. A szakszervezeti mozgalomnak is kötelessége megvizsgálni helyzetét, működésének hatékonyságát, tisztségviselőinek magatartását annak érdekében, hogy a jövőben mind szigorúbb etikai normákat alkalmazzanak. A szakszervezeti tagság joggal várja el vezetőitől, hogy munkájukat tisztességesen végezzék, és erkölcsileg fedhetetlenek legyenek. Hozzáteszem: annak is kell látszani, mert ez egyben példaértékkel bír. Egy társadalmi szervezet a maga alapnormáival teremtheti meg annak feltételeit, hogy a közbizalmat élvező tisztségviselői következetesen ragaszkodjanak a jog előírásaihoz, a szervezet belső elvárásaihoz. Ezt rendszeresen tegye vizsgálat tárgyává, és vonja le a szükséges következtetéseket.

*– A szakszervezetekben milyen mértékűnek ítéled az erkölcsi problémákat?*

– Azok az esetek, amelyek a közelmúltban nyilvánosságra kerültek, sokat ártottak a mozgalomnak, ugyanakkor a politikai közéletben, a pártpolitikában én rosszabbnak ítélem a helyzetet. Ez azonban nem mentség a szakszervezetek számára. Nem hagyható figyelmen kívül persze, hogy a társadalmi élet más területein mind nagyobb mértékben jelennek meg a tisztességet, a becsületességet, az erkölcsi értékeket sértő magatartások, jelenségek.

*– Korrupciós ügyek kapcsán, erkölcsi vétségekről szólva gyakran halljuk és olvassuk azt a megfogalmazást, hogy "törvényes, de etikátlan". Hogyan kell ezt érteni? Mit mondanál erről?*

– Magatartásunkat *nem csak a jog* normái határozzák meg, hanem más értékrendek is kialakulnak az évszázadok során. Közismert, hogy a jog az állami akarat kifejeződése, amely jobb esetben megfelelő erkölcsi tartalommal is bír, de ennek megvalósulását az állam kényszerrel biztosítja. A társadalmi normarendszer más területei – például az etika – mögött nincs ott az állam, azt maguk *az emberi közösségek* alakítják ki, és elismerő vagy elítélő magatartásukkal vonják le a következtetéseket. Sok esetben egy erkölcsi norma az emberek számára *szigorúbb parancs* lehet, mint a jogi norma. Igen gyakori, hogy egy emberi magatartás a jog megítélése szerint nem elítélendő, de a társadalom, vagy annak egy része azt közösségellenesnek minősíti. Gyakori tehát, hogy egy magatartás, cselekvés jogszerű, ám az adott környezet, közösség érdekeivel ellentétes.



Azt mondhatjuk tehát, hogy a jogi normán túl minden ember számára ott van még *az általános erkölcsi követelmény*, amelyet elvárnak tőle. Ez időszakonként, koronként, társadalmi csoportonként eltérő tartalommal is megjelenhet. Azt azonban bizonyosan tudjuk, hogy a tisztségviselőkkel, s általában a vezetőkkel szemben mindig *magasabbak* a követelmények.

*– Mit tehetünk az erkölcsi értékek hatékonyabb érvényesüléséért?*

– Miután közismert a jelenlegi, kedvezőtlen erkölcsi helyzet, igen sok területen keresnek megoldásokat úgy is, hogy egy-egy szakmában, szervezetben *összefoglalják* az etikai követelményeket, megalkotják saját helyi erkölcsi kódexüket. A közszolgálat területén ez változatos képet mutat. Van etikai kódexük például a pedagógusoknak, az orvosoknak, az ügyvédeknek, a közigazgatásban az APEH-nek, a polgármesteri hivataloknak. Ezek olyan *magatartási normákat* fogalmaznak meg, amelyek kiegészítik a munkajogi szabályozást, növelik az adott szervezet erkölcsi tartását.

Ismereteim szerint a szakszervezeti mozgalomban az alapszabályok (szervezeti szabályok) tartalmaznak bizonyos követelményeket, de korántsem olyan részletességgel és igénnyel, amely alkalmas lenne a mozgalomban meglévő negatív jelenségek kezelésére. Elsősorban a *bizalmi viszonyból* vezetik le a megoldást, s a választott tisztségviselők esetében a legtöbbször a felmentés, a visszahívás eszközeivel élnek. Hiányzik azonban az etikai ügyek vizsgálatához, elbírálásához szükséges szervezeti, *eljárási normarendszer*, az eljárási szabályok köre. Megfontolandó ezért a belső etikai kódex kialakítása, amely már alkalmat adna arra, hogy pontosítsák azokat a legfőbb etikai követelményeket, amelyeket az adott szervezeten belül elvárnak. S ha ezt bárki megsérti, akkor legyen egységes, személyektől független elbírálás.

**- kárpáti -**

## Nem viselkedhetünk amatőrként

– FIGYELMEZTET ***SÁLING JÓZSEF***, A KERESKEDELMI ALKALMAZOTTAK SZAKSZERVEZETÉNEK (KASZ) ELNÖKE

*– Milyennek tartod a szakszervezetek jelenlegi állapotát, tevékenységét?*

– Nálunk is megvannak ugyanazok a gondok, amelyek másutt, egyúttal számolnunk kell *sajátos* problémáinkkal is. Olyan szakmában dolgozunk, ahol az átalakulás totális volt, s ez a mai napig is folyamatosan zajlik. Teljes körű volt a privatizáció; cégek, szakmák szűntek meg és jöttek létre, megjelentek a multik. Egymás mellett találhatók a több ezer embert foglalkoztató multinacionális cégek és az egy-két főt foglalkoztató kis üzletek.

Ehhez képest azt tartom erénynek, hogy mintegy *30 ezer aktív* taggal megmaradt a szakmában a szakszervezet. Majdnem minden lényeges cégnél ott vagyunk, a szakmában nincsenek konkurens szervezetek, s van *450 kollektív szerződésünk*. A KASZ-ról tehát elmondhatjuk, hogy élő, *működő* szervezet.

*– Gondok, nehézségek?*

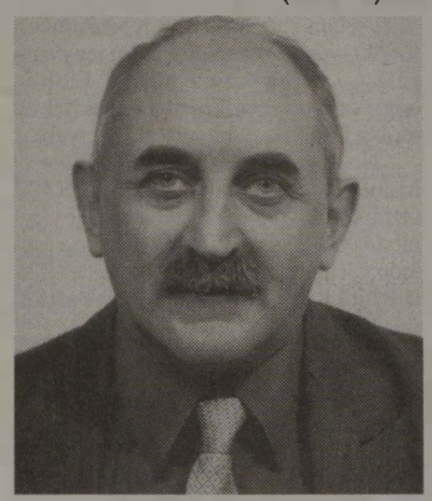
– Nagyon alacsonyak a bérek. Nagy és növekvő a munkavállalók kiszolgáltatottsága. Működési feltételeink sem rózsásak. Mi is sokat küszködünk azért, hogy meg tudjuk választani azt a régi, újra és újra előkerülő egyszerű kérdést: *mit ad a szakszervezet*?

*– Arról is ismert vagy, hogy jó ideje nyíltan, keményen bírálod az MSZOSZ-t és annak elnökét. Különösen felerősödött ez a kritikai hang a nyár vége óta, amikor kipattant a Pasztternák-ügy, és a sajtóban megjelent a VIP-lista. Megújulást, személyi változásokat sürgetsz. Mi generálja e kritikai hangot, mi táplálja ezt a magatartást?*

– Megváltoztak azok a gazdasági körülmények, amelyek közepette a szakszervezetek dolgoznak. Egészen *más* az a politikai intézményrendszer, amelyben a szakszervezetek, mint érdekvédelmi szervezetek mozognak. Jelenleg is a kiszorításunk ellen, a *létünkért*, a fennmaradásunkért küzdünk. 1994-ig a nyílt támadások ellen kellett védekeznünk. 1994 és 1998 között nem bántottak ugyan bennünket, de ezt az időszakot nyugodtan nevezhetjük az *elszalasztott lehetőségek* négy évének. Most pedig a szakszervezetek visszaszorítása folyik.

*– Milyen következtetések és teendők fakadnak mindebből?*

– Ilyen körülmények között sokkal *aktívabb szakszervezet-politikára* van szükség. S miután ellenfeleink, a kormány és a munkaadók profiként lépnek fel, *mi sem viselkedhetünk amatőrként*. Mivel az emberek még nem igazán polgárként élik meg a mindennapokat, (nem német sztrájkoló munkásokról és havonta tüntető francia dolgozókról van szó), a tisztségviselők is eléggé kiszolgáltatottak, úgy vélem, *a változásokat felülről kellene indítani*.



Aktívabbaknak kell lennünk, *láttatni kell magunkat*, a szakszervezetekben folyó munkát. Szükség van a *szakszervezeti kommunikációs stratégiára*, ami jelenleg egyáltalán nincs. A változások úgy hozhatnak eredményt, ha az emberek igénylik az érdekvédelmet. A munkavállalók érzik, hogy tartozniuk kell valahová, ám ez a belátás még nem formálódott személyes, tevékeny szerepvállalássá. Iránymutatásra várnak az emberek.

Úgy érzem, ezekhez képest egy kicsit az MSZOSZ-nek mint intézménynek a védelme folyik, és nem az elvégzendő munka a lényeg. Mindenek előtt *csapatmunkára* van szükség, amelyben az elnök részt vesz és koordinálja a többiek tevékenységét. Ehelyett jelenleg nagyon *is SZOT-ízű testületi munka* tanúi és részesei vagyunk.

Ami a konkrét *témákat* illeti: ha a kormány nem áll velünk szóba – ez másfél éve világosan látható –, akkor erre valamilyen választ kell adni. A munkáltatóknak fel kell adni a kérdést: hajlandóak-e kétoldalúan megállapodni a szakszervezetekkel? Például a bérekben. *Rendezni kell viszonyunkat a pártokkal.* Ennek ma nem megfelelő formái az MSZOSZ-ben működő platformok. Értékelni kellene a *parlamentben* játszott szerepünket, az országgyűlési szakszervezeti vezetők tevékenységét. Tudatosan kellene készülni arra, hogy egy lehetséges kormányváltás után (2000-ben), milyen helyet tudunk kiverekedni a szakszervezeteknek a magyar gazdasági és politikai életben. Ez még nem ellenséges légkörben is nagyon nagy munka.

*– Fél év telt el a Pasztternák-ügy kirobbanása óta. Milyennek látod ezt az időszakot?*

– A béna kacsa állapotához hasonlítanám, miszerint ezt az időszakot egyfajta *kivárás* jellemezte. Pedig az élet nem áll meg, a politika ketekei forognak. Nincs bérmegállapodás. Erődemonstráció folyik az állami vállalatoknál, például a vasútnál. A munkaadók egyre erőszakosabban akarják érvényesíteni saját érdekeiket. Nálunk most folynak a bértárgyalások, de szakmai problémát jelentett és jelent az üzletek hétvégi, ünnepi nyitvatartásának ügye. Zajlik a Munka törvénykönyvének átalakítása, a munkavállalókra nézve hátrányos módon. Ezekhez intenzív, felelősségteljes munkára, szakértők által alátámasztott álláspontokra, érvrendszerre, megfelelő hatású szakszervezet-politikai fellépésre van szükség.

Az MSZOSZ-nek meg kell hirdetnie az integrációt; olyan formákat választva, ami nem riasztja el az egyes szakmák közeledését. Az MSZOSZ központjában *egy profi apparátust* kell kialakítani, a szövetség vidéki jelenlétét pedig a szakmákra kell alapozni. Át kell tekinteni: mit tudunk kezdeni *az európai integrációval*. Hiszen érdekünk, hogy az EU-hoz történő csatlakozás minél gyorsabb legyen, mert ettől a bérek emelkedését várjuk, az európai szociális gyakorlat átvételét reméljük. A szakszervezetek ugyanis eddig nem vettek részt a tárgyalásokon, s úgy születnek győzelmi jelentések az egyes területek jogharmonizációjáról, a munka világáról, hogy közben a gyakorlat és a jogszabály között óriási differencia van. Egy Európához csatlakozó Magyarországon nem fogadható el, hogy átlagosan *heti 40 helyett 48-50 órát dolgozzanak* az emberek, hogy csak egy példát említsek.

*– Mit mondanál összegzésként?*

– Úgy látom, hogy késő tavasszal mindenképpen szükség lesz egy *országos értekezletre vagy egy munkakongresszusra*, amelyen meg kell fogalmazni a konkrét teendőket, s a szakmáknak – egymás között is – őszintén beszélniük kell a jövőről. A konföderációkkal való együttműködést pedig új alapokra kell helyezni. A mai sündisznó-állás ugyanis egyértelműen hátrányos a szakszervezeti mozgalom számára.

**- kárpáti -**

## Az elkeseredett emberek már csodára sem várnak

– MONDTA ***LÉRÁNT KÁROLYNÉ***, AKI SZAKSZERVEZETI TITKÁR ÉS POLGÁRMESTER EGY SZEMÉLYBEN

*– Bár régóta ismerjük egymást, az utóbbi években nem találkoztunk. Hallottam viszont, hogy – a szakszervezeti titkári funkció mellett – polgármester is lettél a faludban, a Pápa közelében lévő Marcalgergelyiben. Hogyan fér meg benned ez a két tisztség egyszerre, miközben feleség és családanya is vagy?*

– Fiatalon bekerültem az ifjúsági mozgalomba, mindig emberek között szerettem lenni, mert érdekeltek a problémáik. Tizennégy éves koromban, már ipari tanulóként beléptem a szakszervezetbe, s huszonévesen, szövőnőként a Pápai Textilgyárban tagja lettem a Textilipari Dolgozók Szakszervezete (TDSZ) Központi Vezetőségének. 1994 óta titkára vagyok a Pápai Textilgyártó Rt. szakszervezeti bizottságának és a TDSZ elnökségének.

1990-ben választottak meg marcalgergelyi polgármesternek. Ez egy kis falu, ötszáz lélek lakja. Hattagú a képviselő-testület. A két funkciót *össze tudom egyeztetni* a családi élettel. Egy 21 éves fiam van. Mivel kicsi a falunk, az emberekkel este is tudok beszélgetni. A testületi üléseket is rendszeresen megtartjuk.

A szakszervezeti és önkormányzati munka közös vonása, hogy mindkettőben *az emberek megélhetése* a fő kérdés, s az ebből eredő gondok itt is, ott is előjönnek. A falusi önkormányzatok – a pénzügyi lehetőségek és a törvényes keretek között – *önállóan* dönthetnek. Itt jobban figyelembe tudjuk venni a lakossági igényeket. A szakszervezetben *kisebb a mozgásterünk*, hiszen ott a gyár tulajdonosával kell egyeztetni. A kollektív szerződés ugyan sok mindent tartalmaz, sok mindenre lehetőséget nyújt, de a munkavállalók konkrét problémáit *naponta, ott helyben* kell megoldani.



*– Milyenek a szakszervezeti munka feltételei? Mit tudtok elérni a munkavállalói érdekvédelemben?*

– A rendszerváltás *meghatározta* a gyár életének alakulását a kilencvenes évek elején. Elvesztettük a szovjet piacokat. A nyugati piacok magasabb követelményeket támasztottak. Ennek következtében *fizetésképtelenné váltunk*, és felszámolási eljárást kezdeményeztek a hitelezők a kilencvenes évek első felében. A felszámolást követően egy állami bank tulajdonába kerültünk. Azóta – rövid idő alatt – az *ötödik vezérigazgató* irányítja a céget.

Ilyen körülmények közepette dolgozik a szakszervezet, 250 taggal. A taglétszám sajnos folyamatosan csökken, minthogy a részvénytársaság dolgozóinak létszáma (430 fő) is apad. Ráadásul megjelent Pápán a konkurencia, amihez korábban nem voltunk hozzászokva. A kollektív szerződés alapján dolgozunk, amelyet folyamatosan karban kell tartanunk. *A kulcskérdés a bér.* Mivel minimális a megrendelés, nincs teljesítmény, a bérek is rendkívül alacsonyak. Ebből adódik a feladat: piacot szerezni termékeinknek, hogy növekedjék a teljesítmény, és legyen lehetőség béremelésre.

*– A szociális helyzet?*

– Napról napra élünk. Annak örülünk, hogy egyáltalán talpon vagyunk. Elkeseredettek az emberek, már csodára sem várnak. *A kilátástalanságból van a legtöbb.* Azt várjuk, hogy a tulajdonos döntsön a részvénytársaság jövőjéről, s ennek megfelelően az emberek sorsáról. Minél előbb.

*– Milyennek látod általában az ágazati szakszervezet, a konföderáció helyzetét, a szakszervezetek társadalmi megítélését?*

– A TDSZ helyzete hasonlít a mi saját állapotunkra. Megszűntek a textiles vállalatok, *csökken a taglétszám*, szűkülnek a szakszervezeti lehetőségek. Megmondom őszintén – környezetem véleményét is kifejezve – országos szinten is *ellaposodott* a szakszervezeti munka, ott is a leépülést látjuk. Nem érzékeljük azt a harcos, hatékony szakszervezetet, amelyet a tagság máig is vár. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a tagság sem igazán tettre kész, nincs összefogás, mindenki elsősorban a saját problémáit akarja megoldani. Az alapprobléma abban van, hogy mi évtizedek óta megszoktuk: *mindig megmondták nekünk, mikor mit kell csinálnunk.*

Most, a kapitalizmus körülményei között hiányzik az, amire nagy szükségünk lenne: az önállóság, a kezdeményezőkészség. Ezek a tulajdonságok azért kellenének, mert most csak magunkra számíthatunk. Holnap és holnapután csak az lesz a miénk, amit s amennyit *kicsikarunk* magunknak. Erre azonban még képessé kell válnunk. Az új iránti fogékonysághoz viszont *tanulásra, képzésre*, továbbképzésre lenne szükség, ami jelenleg hiányzik a szakszervezetekben. Ezt minél hamarabb pótolni kellene.

**- kárpáti -**

SZTRÁJKNAPLÓ KINYITVA: HELYSZÍNI TUDÓSÍTÁSOK

# Sztrájktanyán

Minden híradásra a képernyő elé gyűlnek pattanásig feszült figyelemmel. 2000. január 11-ike délelőttjét Debrecenben a Nagyállomáson a második emeleti pihenőn másként nem, csak így lehet megörökíteni. A forgalmi utazók – mily fennkölt ilyenkor ez a kifejezés – hol magukba roskadva, hol élénken vitatkozva kommentálják a tudósításokat. Néhányan batyut bontanak, falatoznak. Úgy érzem magam, mintha egy múlt századi sztrájktanyán volnék. Komor, villámló tekintetek adják tudtul, hogy mivel értenek egyet, s mivel nem. Beülünk közéjük. *Barna István*, a VDSZSZ területi ügyvivője, és *Kiss Tibor* a VSZ területi képviseletének titkára igét ugyan nem hirdet, de annál nagyobb áhítattal hallgatnak most egységesen mind a kettőjükre. Tegnap is egy autóban mentek el Püspökladányra meggyőződni arról, hogy nem mese, itt valóban mindenki sztrájkol, megállítja a vasutat a csomóponton erre a 60 órára.

– A BKV-nál, higgyétek el – így *Kiss Tibor* – szóra egyetlen szakszervezeti vezető sem merte volna elfogadni garanciák híján a 8,25%-os bérfejlesztést.

*Barna István* hozzátoldja:

– Az ő megállapodásuk annyira bizalmas, hogy ki sem adják más közlekedésieknek. Kértük mi a BKV-től, adják már kölcsön, de nem! Ez is azt sugallja, hogy több az, ami benne van, 11% körül tették le a garast. Így állapodtak meg. A Postánál meg tudjátok, 13%-nál is többet adtak.

– A Posta? – inti le *Végh László* csomóponti főnökhelyettes. – A Posta, az nyereséges. – S *Végh László* a maga meggyőző módján a tulajdonosi MÁV akaratot szeretné megértetni beosztottjaival. Indulat nélkül apellál.

– Nem nyerte meg a tetszésünket, főnök – vág közbe *Oláh Miklós* jegyvizsgáló. – Legyek őszinte, főnök? Eltűrik, hogy ez a televízió például csak fél év múlva kerülhetett ide vissza a helyére.

No, ennek története van. *Kiss Tibortól* hallom, hogy a tavaly januári VDSZSZ sztrájkolók "túl sok" szabadidejét úgymond pedagógiai célzattal büntetve a csomóponti főnök, *Balla Károly* kivitette a TV-készüléket a pihenőről. Pedig ugye azt készenlétben nagyon szeretik nézni.



*Kiss Tibor*, VSZ területi titkár (középütt balról), *Barna István*, VDSZSZ területi ügyvivő (jobb szélről) a pihenőbe gyűlt sztrájkolókkal osztják meg gondolataikat a debreceni Nagyállomáson. FOTÓ: SZALAI

És *Oláh Miklós* jegyvizsgáló tovább licitál egy fél mondattal: – Aki ezt eltűri, hogy megcsinálják velünk… Nem feltétlenül vádolni akarok, de fejétől büdösödik a láb. Olyan közvetítőink vannak, akiknek nincs is álláspontjuk... Amerre fúj a szél.

Sejtem, ez az emberi hajladozásnak szól, s nem a hajlékonyságnak.

– Tudom, hogy szereted hallani a hangodat – vág vissza a csomóponti állomásfőnök-helyettes. – Tudd meg, nem azért beszélek, hogy megnyerjem a tetszésedet.

*Oláh* sem hagyja magát.

– Gyakran magunkra vagyunk hagyatva – üti a vasat a jegyvizsgáló, de egyre keményebben, s csak ő tudja, hogy mit ért ezen. Folytatja: – Az oktatáson, amikor felszólaltam, megszabták, hogy mennyit beszélhetek. Most megkérdezem ezek után: "Hülye vagyok én, emberek?" De komolyan kérdem, hülye vagyok szerintetek?

– Nem! – hallik innen is, onnan is.

– Köszönöm szépen, mert két alkalommal is megtörtént, hogy *Végh Laci* az oktatáson befogta a számat. Csak megköszönhettem, mint *Torgyán doktor*, hogy felszólalhattam, pedig nem szidtam én senkinek az anyját! Én az én véleményemet mondom el. Érted? Mert én az én eszemmel gondolkodom. Én nem mondhatom el a főnök véleményét, vagyis nagyon szívesen nem mondom el a középvezetőkét, mert nekem nem az a meggyőződésem a dolgokról.

Széttekint, akárcsak egy szónok. Kis szünetet tart: – Ők is tudják, hogy hol van az igazság, csak... csak megpróbálnak minket elkábítani. És ezt fenntartom akárkivel szemben is. Igen, meg akarják ijeszteni az embereket. Váratlanul egy remekre szabott, láttató erejű képet villant fel a kiszolgáltatottságról.

– "Ha megcsúszol egy kicsit, nagyot buktatunk ám rajtad". Ez így volt megfogalmazva emberek, de én ha kemé-nyebben visszakérdeztem, elpárologtak.

– Mondjuk már ki, ember, Tilinkó – szól egy sarkán guggoló sztrájkolóra. Az meg még kisebbre zsugorodik.

– Ha sztrájkolni mersz... – nem folytatja tovább.

Felkiált: – Érzitek a nyomást emberek? Vagy nem érzitek?

– Hát persze – mondogatják a többiek, de inkább bólogatnak.

– Mert utána azt mondják, hogy csak egy-kettő volt, aki érezte a nyomást.

A monológ megszakad, s Oláh, a talán még 40. évét sem taposó jegyvizsgáló magára céloz a sztrájktanyán.

– Lehet, hogy a fenekembe rúgnak, de még egyszer megkérdezem: hát nem vagyok hülye? Köszönöm. – ül le, s annyit még odamond, nem tudni kinek. Talán odafent valakinek: – Nagyon vártam azt a kis teljesítményjutalmat karácsonyra, mert megígértem, hogy teszek a fa alá valamit. Akkor jól jött volna az a pár ezer forint. Tudjátok, mit raktam oda? Két csomag savanyúcukrot.

Sűrű, tömör a csend. Faragni lehet. Aztán lesik az újabb híradót, hogy miként uszítanak megint a "csillagászati" vasutas fizetésekkel a vasutasok ellen.

***Szalai Csaba***

# Vastaps

Püspökladány a 60 órás sztrájk első napján magas vendégeket vár. Igaz a millenniumi zászlóátadó ünnepség címén, de azért – gondolom én –, ha *Katona Kálmán* KHVM-miniszter, aztán meg *Szűrös Mátyás*, többszörös MSZP-s képviselő (a város nagy embere) már egyszer itt jár, úgy *Arnóth Sándor*, helyi fideszes országgyűlési képviselő könnyen rábeszélhette mindkettőjüket egy kis vasutas fórumra. Ki is van az plakátolva! Nagyon ugyan nem hirdették meg, de pontban két órakor már színültig megtelt az állomási ebédlő. Hogy mennyi ember össze tud préselődni! Dehát Istenem, sztrájk van! A miniszter, *Katona Kálmán* csak mond valami lélekemelőt. Ám telnek-múlnak a percek, nőttön nő a morgolódás s körbejár a termen az akasztófahumor: – Tán lekéste a miniszter a csatlakozást? Egy másik: – Ha én ennyit késnék a szolgálatból, holnap már nem kéne bejönnöm.

Pikáns a helyzet. *Arnóth Sándor* hosszas mentegetőzésbe fog a huszonöt perces megvárakoztatás után. Hiszik is, nem is. De még mindig türelmes a tömeg. Csak akkor csap fel a moraj, amikor a miniszter a "bölcs" Volán-nal példálózik, hogy ők bizony ideje korán, két kézzel kaptak a 8,25%-os béremelésen. Különben is a Volán-dolgozók nem valami ellen, hanem valamiért kapaszkodtak össze. Ők a fuvarozási piacverseny győztesei, ők! A MÁV teret vesztett. Ezt a bogarat szeretné elültetni a mozdonyvezetők, forgalmi utazók, gépészek fülébe! Van ennél egy még érdekesebb kiszólása is a miniszternek, figyelmeztették, ide tart *Gaskó István is*, de nem futamodik meg. Aztán váratlanul olajat önt a szunnyadó parázsra, mert az érdes, szikrákat vető hangulat mármár pislákol, mikor azt hallják a megjelentek, hogy ő nem azt kéri a MÁV vezetésétől, hogy elvegyenek, inkább adjanak.

Óriási hahota rázza meg a termet.

De a miniszter mosolyog. Arról szeretné meggyőzni a hallgatóságot, hogy a félmilliárd forintnyi szakszervezeti MÁV-juttatást (ami ugye már nem jár) a bérezésre lehet fordítani. Szavaiból az vehető ki, hogy az a 8,5%-os béremelési határkő egyébként már ki nem mozdítható a helyéből. Munkabékét, hároméves megállapodást javall, másként elviszik az utast, az árut a közútiak, mert pillanatnyilag nem a MÁV dolgozik. S beszámol egy szomorú kitérőjéről is. Hatvanban megálltak, ott nagyon kevesen nem vették fel a munkát, s mégsem ment a vasút.

A levezető elnök, a fideszes *Arnóth* megadja a szót a vasutasoknak is. *Keserű József* nem cáfol rá a nevére, igen csak keserű szájízzel teszi felelőssé a minisztert, amiatt, hogy a MÁV és az érdekképviseletek között a tárgyalás leült. A miniszter nem is késik a válasszal, de sajnos kicsúszik a száján az, hogy 1989. óta "megy a játék" s a sztrájkolók szabályosan megzsarolják a költségvetést. Furcsának tartaná, ha a várhatóan 30 milliárd veszteségű céggel a sztrájkoló szakszervezetek akként egyeznének ki, hogy üzletet kötnek a kárra. Mondjuk úgy, hogy felezze meg a cég a sokmilliós károsszeget, vagyis ha nincs kár, ha nincs sztrájk, úgy van miből osztani a béremelésre. Mi ez, ha nem zsarolás? Ő különben is mindent meg fog tenni és mindent meg is tesz a MÁV térvesztésének megállításáért. Gazdaságilag alá is támasztja a reform gondolatait, hogyan váljon szét a pálya- és a kereskedő vasút, hogyan áramolhasson magántőke a szárnyvonalakba.

*Gaskó István* kap szót, habár *Arnóth* képviselő úr megkockáztatja, hogy 2 percen túl nem adja meg neki a felszólalás jogát. A feldördülő taps csak rákényszeríti erre.

*Gaskó István* harcmodora egyszerű, minden olyan kifejezést a helyére pakol, ami kissé sántít, vagy éppen meg is botlik. Mert szerinte a vasutasság ugyancsak megdolgozik a béréért. Nem igaz, hogy nem. S ne emlegessen itt senki zsarolást, az bűncselekményre utaló fogalom. A vasutas pedig nem bűnöző, ha követeli megérdemelt jussát. *Gaskó István* a tőle már megszokott váratlan fordulattal él: – Ha a vasútreformért nem nyerik meg a vasutasságot, úgy még a jó reform is elbukhat. A vita feléled. Zúgó, tetszésnyilvánító tapsorkán szakítja meg többször is.

Az elszabadult hazai kedélyeket csillapítgatná *Szűrös Mátyás*. A "földiekhez" intézi szavait, de aztán őt is kioktatják majdnem mikor a szakmába téved. A mozdonyvezető *Cséki István* arra figyelmezteti a minisztert, hogy a MÁV Rt. vezetői a vasutasságot lejáratják. Gúnyosak, cinikusak. – Erre figyeljen fel, miniszter úr! – teszi hozzá. *Katona Kálmán* meg is ígéri, hogy figyelni fog. *Cséki István* véleménye az, hogy számára a vezérkar taktikája világossá vált, mert szerinte az a cél, hogy a bérből és fizetésből élőket veszítsék össze a vasutas dolgozókkal. Aztán meg a vasutast a vasutassal.

Már a késő délutánba nyúlik az idő, még hozzászól *Szombathy Géza* debreceni vasútigazgató is a dolgok állásához. Arról, hogy tűrhetetlen a MÁV-nál a tekintélyvesztés s ez így nem mehet tovább.

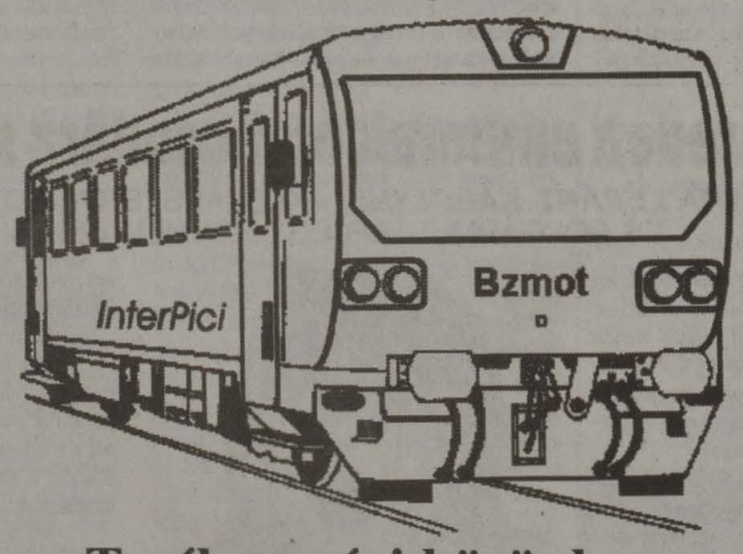
Ez a drámai csúcs. A miniszter elegánsan, udvariasan szeretné befejezni, ám a gátlások alól felszabaduló sokaság egyszer csak tapsolni kezd. Ütemesen verődnek össze a tenyerek. Jónéhányan azóta is úgy vélik, a minisztert igazából kitapsolták Püspökladányban.

***Szalai Csaba***



A jelentkező *Keserű József* kármegosztási ajánlattal lepte meg a minisztert. FOTÓ: SERES

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

SZTRÁJKNAPLÓ KINYITVA: AHOGY A HELYSZÍNEN LÁTTUK

# Ez a sztrájk már nem vasutasügy!

**A Duna felől hideg, metsző szél fúj. Január 10-e van, kedd. A budapesti Keleti pályaudvar érkezési-indulási csarnokában és az aluljáróban alig lézeng pár utas. A személypénztárak közül is csak egy van nyitva, előtte most nem kígyózik a megszokott hosszú sor. Sztrájk van! – hirdeti úton-útfélen a plakátok tömkelege.**

– Máskor itt percenként 2-3 embert szolgálok ki – mondja egy neve elhallgatását kérő büfés hölgy, – most meg, jó, ha fél óra alatt van ekkora forgalmam. Reggel óta 6 felvágottas zsemlét és két melegszendvicset adtam csak el. Máskor ennek a több tízszeresét szoktam eladni már a reggeli csúcsforgalomban is. Megértem a vasutasokat, hiszen keveset keresnek, néhánynak a munkahelye is inkább disznóólra hasonlít. Úgy vélem, azon túl, hogy nem biztos, hogy a legjobb megoldás a sztrájk, a többi ágazat példát vehetne a vasutasokról. Búcsúzóul hozzáteszi: – Szerintem, ahol "beköszönt" a sztrájkhelyzet, ott a párbeszéd már csődöt mondott.

## "Még elégségesen"

Begördül a szolnoki vonat. Testes férfi száll le az egyik kocsi ajtaján. *Vig Gábor*, 47 éves asztalos 15 éve eszi az ingázók keserű kenyerét: – Újszászról járok dolgozni, így meglehetősen kényelmetlenül érint a mostani sztrájk. A sztrájk miatt kivételesen busszal szerettem volna feljönni, ám az olyan zsúfolt és drága volt, hogy inkább a "még elégséges" – vonat mellett döntöttem, így legalább egy kicsit aludhattam is. Mivel naponta látom, hogy milyen körülmények között, milyen vonatokon dolgoznak, egyetértek valahol a vasutasokkal, bár szerintem, mostanában kissé túl gyakran sztrájkolnak. Persze, ha ez kell a sikerhez?

– Mostanában azt harsogja minden rádió és televízió, az vírit az újságok címoldalán, hogy gazdaságtalan ez és ez az állami vállalat, az ágazat fenntartása, támogatása. Nem tudom, az szemet szúrte bárkinek is, hogy csak azon vállalatok és ágazatok működtetése gazdaságtalan, amelyekre az embereknek szüksége van! Így például a vasúté, az egészségügyé, az oktatásé, a kultúráé, a mezőgazdaságé és még sorolhatnám. Ám a korona átszállítására, mely fontos dolog, de nem akkor, amikor több százezer hektárnyi területet borít víz, emberek ezrei állnak házaik romjain sírva, természetesen jutottak milliók az államkasszából. A vasutasok bére, az egészségügy, a mentősök, vagy a rendőrök támogatása úgy látszik, nem vetekedhet a koronával!

## Lyon az úticél

Középkorú hölgy didereg a tájékoztató alatt. Látom, szinte számolja a sztrájkból hátralévő perceket. Lyonból érkezett, rokonlátogatásra. – Marie Kovats vagyok – mutatkozik be. – Magyarországon születtem, szüleimmel 56-ban vándoroltunk ki. A sztrájkról csak annyit: nálunk Franciaországban kevesebbért szoktak sztrájkolni az emberek, például egy időben megtámadták a vasutasokat, volt jobb önvédelmi oktatást követelő vasutas-sztrájk. Persze egyik sztrájk sem jó, ám úgy gondolom, Magyarországon még nem annyira toleránsak az emberek, mint Nyugat-Európában. Talán majd, ha az ő bőrükre megy a vásár, jobban megértik majd a vasutasokat. Ez a sztrájk pedig már korántsem csak vasutas ügy.

## Belépett és sztrájkolt!

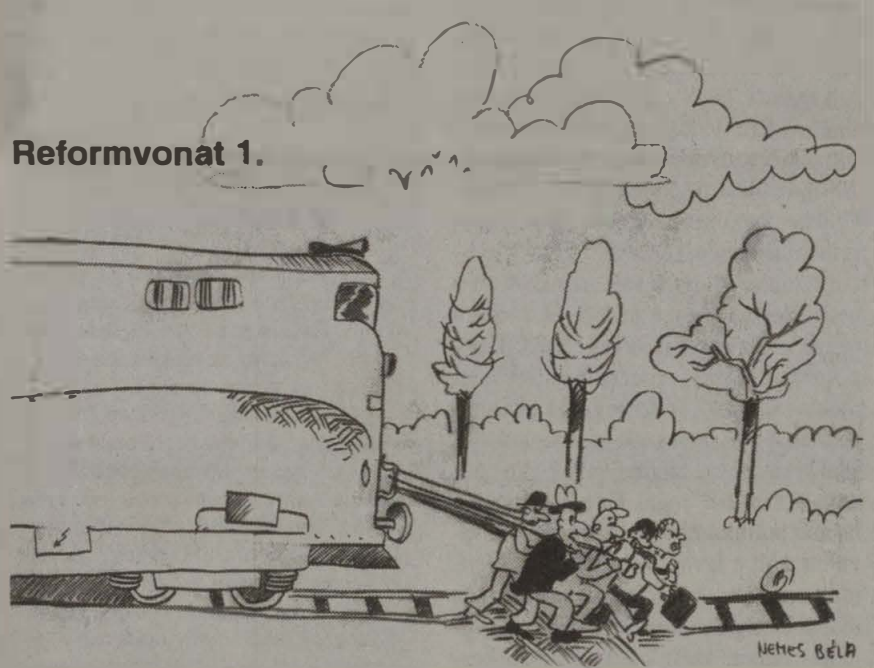
A VSZ Keleti pályaudvari irodájában hárman tartják a frontot. *Szabó János* vezető jegyvizsgáló, VSZ-bizalmi, a Keleti pályaudvari sztrájkbizottság helyettes vezetője készséggel tájékoztat a legfrissebb tudnivalókról. Ő 1981 óta dolgozik a MÁV-nál, eddig mind a tizenegy sztrájkban részt vett, ez a tizenkettedik munkabeszüntetése. – A sztrájkokban való részvételem indokaként csak annyit mondanék, hogy a szememben a sztrájk az érdekérvényesítés legkeményebb törvényes eszköze. Ezért éltem vele eddig és élek vele most is. Véleményem szerint elkerülhetetlen volt a mostani sztrájk. A MÁV Rt. vezetése november óta ugyanazt az öncsonkító diktátumot hajtogatta, amit az évek óta most először újra összefogó szakszervezetek természetesen nem fogadtak el. Az emberek is rájöttek, hogy hiába kapnak bármekkora béremelést, az hatályos kollektív szerződés nélkül, mit sem ér. Csak megjegyezném: a mostani sztrájk alatt nőtt a VSZ-tagok száma. Volt olyan, aki ahogy belépett a VSZ-be, azonnal sztrájkolni kezdett! Ez úgy gondolom, önmagáért beszél. A médiák – MÁV Rt.-s forrásokra hivatkozva – azt harsogják, hogy csupán a vasutasok 10-15 %-a sztrájkol. Én erre csak azt mondom: igazuk van, csak van egy kis "apróság"! Nem tűnt fel egyik televízió, rádió és újság hírszerkesztőjének, vagy újságírójának sem, hogy a sztrájkolók 10-15%-os aránya mellett mégis áll a vasút?

– *Mi az aktuális helyzet?* – fordulok a párperces pihenőre érkező *Palotai Árpádhoz*, a VSZ Keleti pályaudvari szbelnökéhez.

– A szolgálatba jelentkező dolgozók körülbelül 55-60%-a vesz részt a mostani munkabeszüntetésben. Ez azt jelenti, hogy a 220 szolgálatba jelentkezőből mintegy 150-en tagadták meg a munka felvételét. Sztrájkolnak a mozdonyvezetők, a forgalmi utazók, a kocsirendezők, a gépkísérők, a levelezők, a féklakatosok, a személypénztárosok. Jó hír, hogy a tavaly december 20-i, 9 órás sztrájkhoz képest is nőtt a sztrájkolók száma. Persze nem elég ülni a babérjainkon, járjuk az állomást, lelkesítjük az embereket, biztatjuk, meggyőzzük a csüggedőket, a kétkedőket. Fontos a jelenlétünk, érezniük kell az embereknek, hogy mellettük vagyunk. Atrocitás eddig még szerencsére nem történt.

***Berta Sándor***

Reformvonat 1.




# "Félelemmel megrakott kocsikkal akarunk Európa vonatához csatlakozni?"

E gondolat jegyében készültek a sztrájkra a VSZ szombathelyi területi képviselet térségében a szakszervezet tagjai. "Furfangos félelem munkálkodik..." – idézettel jellemezték a kibontakozott helyzetet a munkavállalók. S, hogy ez mennyire helytálló helyzetjelentés, azt a körülmények is bizonyították. Történetek sokasága keringett a szolgálati vezetők hivatali hatalmával való visszaéléséről. Elmesélői azonban állásukat féltve az ismeretlenség köntösébe burkolóztak. Egynéhány esetet viszont mindenképp érdemes felidézni, hisz azok hű képet festenek a század, illetve ezredelő Magyarországának vasútjáról. A sztrájk jogát 1989. óta törvény garantálja, de tíz esztendő sem bizonyult elegendőnek ahhoz, hogy a köztudatba ez átitatódjon.



**Egy sztrájkoló, akinek ugyancsak van féltenivalója. A fotó csupán illusztráció a dunántúli íráshoz.** FOTO: SZALAI

Ahogyan az a kollegina sem látta tisztán a körülötte kialakult helyzetet, aki a sztrájkra készülődvén még társai körében csatlakozásra készen állt. Ám a sors úgy hozta, hogy főnökének megbetegedése miatt pár nap múlva ideiglenes jelleggel csoportvezetőnek nevezték ki. Munkatársai legnagyobb megrökönyödésére az újdonsült vezető cégtulajdonosokat felülmúló vehemenciával fenyegetőzött, a "már pedig itt nem lesz sztrájk" jegyében.

Másutt a hatalmas irodaépület folyosóján a szolgálati vezető a faliújsághoz rohanva nemes egyszerűséggel letépte a sztrájkfelhívást. "Semmi értelme". "Az igazi vasutas nem sztrájkol". E kijelentések egy réges-rég letűnt korszak szellemének kísérteteként tértek vissza a XXI. századba.

A munkáltatók java része a személyes elbeszélgetés taktikáját alkalmazta. Egyenként hívogatták eszmecserére beosztottaikat, s célozgatásokkal, illetve nyílt beszéddel igyekeztek őket lebeszélni a sztrájkolásról.

*Papp Zoltán* VSZ területi titkár megítélése szerint a szolgálati vezetők döntő többsége korrekt módon viszonyult a bérharchoz. Helyenként azonban még hivatali pozíciójukat élvezik azok a megkövesedett gondolkodású, munkaügyi szempontból képzetlen vezetők is, akik mit sem érzékeltek az elmúlt évtized társadalmi-politikai változásaiból. E réteg túlkapásait a sztrájkot követően egységes fellépéssel érdemes lesz kivizsgálni.

Az a szekér nem haladhat, amelynek egyik oldala Európába készül, míg a másik felén az irányítók még a modern munkaügyi kapcsolatok alapelemeivel sincsenek tisztába. Természetesen a dolgozók munkavállalóként, s szakszervezeti tagként egyaránt örömmel üdvözölték azt a vezetői mentalitást, amely a felső nyomásgyakorlás minden eszközét mellőzve, feltételezte, hogy az alkalmazottak jogaikat és kötelességeiket ismerve döntésképesek.

Nyugat-Dunántúlon ugyanakkor a gazdasági környezet egészen más, mint az ország keleti felén. Az alacsony munkanélküliségi rátának köszönhetően a dolgozók megfélemlítésének hatása is más. Egyes MÁV-szakterületek munkaerőhiánnyal küzdenek, de ahol teljes a létszám, ott sem jelentős tét. A multinacionális cégek helyi leányvállalatai magasabb jövedelemmel fogadják a MÁV-tól távozó szakembereket.

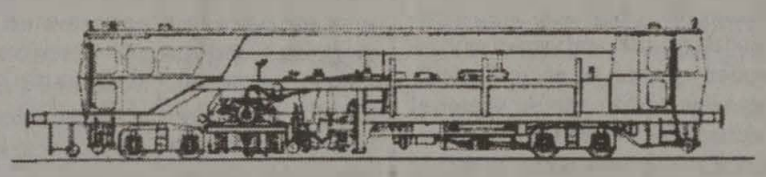
A vasutasság kettéosztásának jelei viszont a nyugati térségében is fellelhetőek. A menedzsment időzített, célirányos jutalmazásait a beosztottak "judáspénznek" titulálják. Aki a kollektív szerződés körüli történéseket figyelemmel kíséri, észlelheti, hogy a munkáltató szisztematikusan igyekszik csonkítani a munkavállalók már kiharcolt kedvezményeit.

"A szakszervezet nem egy elefántcsonttoronyban működő szerveződés, hanem egyenlő tagságával, azaz a MÁV dolgozóival" – hallhattuk a szakszervezeti vezetőktől. Az egyik állomásfőnökségen a "kemény kezű" vezető kezdetben úgyszintén a fenyegetőzés módszerét alkalmazta. A fegyver viszont fordítva sült el. Ijedtség helyett még azok a munkavállalók is a sztrájkolók mögé sorakoztak fel, akik korábban ellenezték a munkabeszüntetést. Az egység erejét és hatalmát tapasztalva a főnök úr hangnemet váltott. A sztrájk e helyütt azonnali eredményre vezetett. A kollektíva pedig hosszú időre összekovácsolódott.

***ódri***

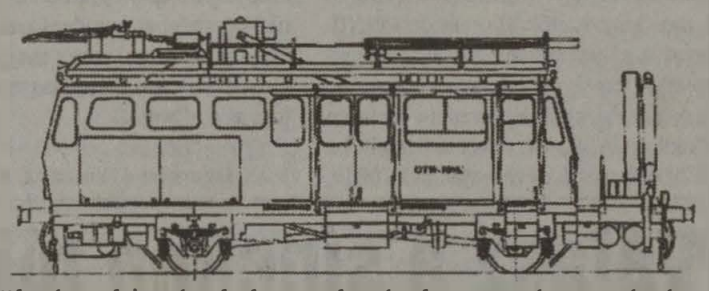

**Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.**

## 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 7600

SZTRÁJKNAPLÓ KINYITVA: TALLÓZÁS A MAGYAR SAJTÓBÓL

# Rákosrendezői tromfok

*"Én mindenkivel egyformán beszélek, a szemetessel ugyanúgy, mint az egyetem elnökével."* ALBERT EINSTEIN

## A szakma becsülete

A bérekről folyó alkudozások közepette a MÁV Rt. vezetői teljesen politikai síkra terelték a tárgyalások menetét. Közleményeikből kiderül, hogy a MÁV jelenlegi helyzetéért a szakszervezetek a felelősek. Minden bizonnyal így is van, hiszen a szakszervezetek privatizálták a húzó ágazatokat, a szakszervezetek javaslatára bontottak el több 10 ezer vasúti vagont. Sorolhatnánk még a szakszervezetek bűneit, de fölösleges, hiszen úgyis tudja mindenki. A szakszervezetek vezetői nyilatkoznak meg nem engedhető hangnemben a MÁV-ról és annak vezetőiről?

A vasutasság soha nem bocsáthatja meg vezetőinek azt, hogy a közvélemény szemében a saját dolgozóit minden áron lejáratni igyekszik.

A mundér becsületét miniden szakma vezetője igyekszik védeni. A rendőrség, honvédség, vagy bármely terület vezetői védik a szakma becsületét, bármilyen konfliktus van érdekvédelmi téren.

A vasút vezetői nyilatkozataikkal gyakorlatilag fölszólították a "civil" lakosságot, hogy köpjék le a jegyvizsgálót, a forgalmi szolgálattevőt, a személypénztárost stb., hiszen minden bajnak a "vasutas" az okozója. Mindez érthetetlen és mélységesen szomorú. A munkavállalók és a munkáltató vitájába bevonták a közvéleményt döntőbírónak. Tették ezt az után, hogy előtte hamis adatokkal (átlagbér, stb.) tömték tele a közvélemény fejét.

Elfelejtették nyilvánosságra hozni azonban a menedzsment fizetését, a végrehajtó szolgálatban dolgozók és az improduktív munkát végzők arányát.

Lehet, hogy harcunk nem hozza meg a kívánt eredményt. Mégis az a véleményünk, hogy a pocsolyába nem vagyunk hajlandók önként belefeküdni. Tapossanak bele inkább bennünket! Mert csak így lehet erkölcsi alapunk arra, hogy később kiemeljük fejünket a sárból.

## Számháború

A sztrájk előtt, alatt rengeteg statisztika látott napvilágot. Valamennyi célja az volt, hogy a közvélemény lássa, a legjobban a vasutasok vannak megfizetve az országban. Természetesen valamennyi forrás a MÁV-tól származik. A Népszabadság január 11-i számában is találunk ilyeneket. A vasútnál levő "néhány jellemző" munkakör kereseti elemeit hozza nyilvánosságra a MÁV. Ezek szerint a MÁV-nál jellemzően csak jegyvizsgálók, kocsivizsgálók, mozdonyvezetők, állomásfőnökök (II. csoportú), pályamesterek, forgalmi szolgálattevők, személypénztárosok vannak.

A jegyvizsgálók keresete minden pótlékkal 67.886 Ft, a kocsivizsgálóké 94.729 Ft, a mozdonyvezetőké 117.768 Ft, az állomásfőnököké (II. csoport) 125.183 Ft, a pályamestereké 96.794 Ft, a forgalmi szolgálattevőké 99.364 Ft, a személypénztárosoké 68.758 Ft. Amennyiben az adatok megfelelnek a valóságnak átlagosan jól élünk. A cikkben véletlenül sem kerül megemlítésre, hogy bruttó vagy nettó bérekről van-e szó. Mert ugye, ha bruttó, akkor ebből simán 50% elvonás a minimum. Nagyon hiányoljuk a statisztikából a pályamunkásokat, a vonatfelvevőket, kocsirendezőket, tolatásvezetőket, váltókezelőket, illetve ugyanígy az osztályvezetőket, főosztályvezetőket, vagy akár a szakigazgatókat és helyetteseiket stb.

De nyilvánvalóan ezek azért nincsenek benne, mert jellemzően nincsenek ilyenek a MÁV-nál. Mert ugye arra nem is merünk gondolni, hogy szándékos torzításról van szó. Összehasonlítást végez a cikk más foglalkozási ágakkal is. Ezek szerint az országban jellemzően önkormányzati dolgozók, rendőrök, pedagógusok, vasúti dolgozók és egészségügyi dolgozók vannak.

A megbecsülésünk olyan nagy, hogy tőlünk jobban csak az egészségügyi dolgozókat becsülik meg (természetesen negatív értelemben). Őszintén együtt érzek az egészségügyi dolgozókkal. Főleg azóta, amióta szakmai hozzáértésüket a képviselő urak az utcalányokéval próbálták egy szintre emelni. Ez a szakma megszégyenítése akart lenni? Józan ember mást lát. Az országgyűlési képviselők egy része bebizonyította, hogy méltatlanul ül a koronázási ékszerek közelében. Szakmai hozzáértésük pedig egyenlő azokéval, akiket szakképzett ápolói szintre kívánt emelni. A statisztika szerint a pedagógusok, a rendőrök és az önkormányzati dolgozók is jobban keresnek tőlünk. Mintha itt is hiányozna egy-két "nem jellemző" terület. Minisztériumi osztályvezető, esetleg államtitkár, miniszter, országgyűlési képviselő. A statisztikák mind átlagolnak, ami viszont egyszerű szemfényvesztés. Az átlag növelésének egy kitűnő módja van. A vasúton el kell bocsátani a kocsirendezőket, pályamunkásokat (úgysem jellemzőek), az egészségügyben az ápolónőket, és ugrásszerűen megnőne az átlag. Ha betegek leszünk, majdcsak egészségesre menedzselnek bennünket. A vasúton pedig a kocsirendező úgyse csinál semmit, mert ugye mint tudjuk, a vasút nem sínen megy, hanem papíron. Meg aztán úgyis autópálya lesz a vasútból. Egy demokratikus országban mindenki maga választhatja meg, mivel megy majd Európába. Úgy látszik: mi már választottunk. Gyalog, görbe bottal.

*K.E.*

A rákosrendezői "Visszhang" különszámából

# Busás megjutalmazás?



*Szombathy Géza* vasútigazgatót a hatvanóras sztrájk előtt maratoni beszélgetésre hívták meg a VSZ debreceni területi titkárai. Többen is megkérdezték tőle, mi indokolta a "menedzserek" decemberi busás megjutalmazását. Az igazgató szerint a szolgálati vezetőknek a munkahelyükön teljesített ügyeleti-készenléti szolgálataikért megillető díjakat fizették ki decemberben.

A Hajdú-bihari Napló január 6-i számában *Gulyás Imre* ad hírt a nem mindennapi eszmecseréről. Külön is megemlíti az egyik konfliktus forrását, miszerint: kollektív szerződés hiányában a készenlét után kötelező kiadni a munkavállalónak a pihenőidőt. Ám ők ezt nem tartják jónak – hátrányosan érinti őket. Szó esett még az 1000 kilométernyi mellékvonalról, pontosabban arról, hogy 2000-ben további 3000 kilométernyi mellékvonal-hálózaton tartja indokoltnak megvizsgálni az üzemeltetés biztonságát a MÁV Rt. A tárca pedig megvizsgáltatja az egyéb módon történő áru- és személyszállítás feltételeit – tudósít *Gulyás Imre*, aki a mellékvonalak problémáját ávatott tollal tolmácsolja. Felvételünkön *Suszter Csaba*, a Nyíregyházi Csomóponti Állomásfőnökség körzeti szb-titkára emelkedik szólásra. FOTO: HORVÁTH

# A nem vasutas is láthat

VASUTAK: A DOLOG "LELKE"

Miről szól a vasutas-sztrájk? Nemcsak a vasútról, ám erről az érintettek nem beszélnek. Illetve: mellébeszélnek. Akkor tehát illik a helyzetet leírni, és a dolgokat nevükön nevezni. Ez a sztrájk két – forma szerint – összefüggő dologról szól: a béremelés mértékéről és a kollektív szerződésről. Az előbbi mára már szinte felejthető. Arról még csak meg lehetne állapodni. A távolság a "reprezentatívnak" minősített három vasutas-szakszervezet és a MÁV között nem akkora, mint amekkora a BKV és a fővárosi tömegközlekedési szakszervezetek között volt, azt mégis át tudták hidalni, ahogy az ÁPV Rt. is gyorsan megegyezett a volánosokkal. A dolog "lelke" az új kollektív szerződés, benne a vasutas-szakszervezetek jogainak megnyirbálásával, pénzeinek, juttatásainak elvételével. A la *Margaret Thatcher*. Igen, az Orbán-kormány, sőt továbbmennék: a tízéves magyar demokrácia történetében itt az első eset, amikor az állami munkáltató egy gyöngének vélt ponton frontális támadást indít mindama szerzemények ellen, amelyeket a szakszervezetek a megelőző évek során – főként sztrájkjaikkal – "kicsikartak" (ez a kifejezés a MÁV kommunikációs irodájának egyik sajtóközleményéből való, és mi tagadás, szerfelett árulkodó). Itt tehát alapvetően nem a "kisvasutasok" pénzéről van szó, hanem a szakszervezeti privilégiumok beomlasztásáról. Lássuk sorban, miről is. Arról, hogy a munkáltató vagy képviselői dönthessenek egyedül a munkabeosztási, bérezési, jutalmazási, kiemelési, továbbképzési stb. ügyekben. Arról, hogy a szakszervezetek ezután kevesebb pénzt kapjanak a MÁV-tól, funkcionáriusaik az eddiginél kisebb mértékben élvezzék a munkaidő-kedvezményt, illetve ezt csökkenő mértékben válthassák át pénzre. Arról, hogy a szakszervezetek kevesebb irodát használhassanak ingyen, mint eddig tették. Arról, hogy a MÁV kiterjedt szociális és jóléti rendszerét karcsúsítsák, azaz jelenlegi méreteihez igazítsák. Ismétlem: ez frontális támadás. De van benne gazdasági ésszerűség. A MÁV-nak spórolnia kell, különben mi, adófizetők örökké fogjuk finanszírozni (ma fejenként körülbelül évi háromezer forinttal) a veszteségeit. A nagy kérdés azonban az, hogy a takarékoskodást hol kell kezdeni. Valószínű, hogy amit a cég a szakszervezeteken megspórol, nem sok. Az újjászületéshez mindenképpen kevés. Csakhogy az üzenet a fontos. Ez már nem is taktika, hanem stratégia. A MÁV nyíltan szembe akarja fordítani a szakszervezeti tagságot a szakszervezeti vezetőséggel, s azt sugallja az országnak, hogy a vasút a szakszervezetek miatt nem modernizálható, és azt sugallja a vasutasoknak, hogy saját szakszervezeteik önérdekűek: nem a tagság izgatja őket, hanem a "funkcik" jogai. Ez a konfliktus – ha már politikáról van szó kezdettől fogva ott volt a levegőben. De nem azért, mert a vasutas-szakszervezetek jogai az indokolt mértéket meghaladják (ami meglehet), hanem azért, mert az Orbán-kormány, az érdekegyeztetést legszívesebben a satupadok mellé utalta volna, a bevált fórumokat vagy felszámolta, vagy tartalmilag kiürítette. Igaz, nem támadott. Még az sem mondható el róla, hogy túlzottan "rászállt" volna a Paszternák-ügyre vagy az MSZOSZ elnökének Postabank-hitelére, noha örömmel nyugtázta, hogy a szakszervezeti MSZP-képviselők és a párt között gyönge bizalmi válság kapott lábra. Most azonban – a MÁV-nak mint "eljáró szervezetnek" a közvetítésével – jó alkalom kínálkozik a támadásra. Érzékelik a társadalom nagyobbik részének a vasúttal szemben feltámadó dühét és a vasutas kollektíváknak a saját szakszervezeteikkel szembeni értetlenkedését. Klasszikus recept szerint zajlik a küzdelem. Hogy mi lesz a végkifejlet, nem tudom, de biztos, hogy akármi lesz is, nem helyettesítheti a magyar vasutak átfogó modernizációját. A helyzet az, hogy miközben az EU-tagországok – ugyancsak államilag dotált – vasútjainak pályaudvarain kifejezetten jó érzés megfordulni, minálunk rossz Bűz, kosz, elmaradottság, az idén mintegy harmincmilliárdért. Nem sok ez? A kérdésen nemcsak a vasútnak, a vasutasoknak is el kell gondolkodniuk.

***Aczél Endre***

Népszabadság, 2000. január 11.

## A különbség

Lehet, hogy vannak, akik kívülről is látnak, de azért még ők sem mindent. Például kedves *Aczél Endre*, mit nyerünk vele mi, vasutasok, ha elgondolkodunk a kérdésen?

A harmincmilliárd többszörösével támogatnak EU-országokban jobban működő, nem harminc éve lezüllesztett vasutakat. A támogatás összegének felhasználásáról sajnos mi munkavállalók nem dönthetünk. Még a szakszervezeteink útján sem, mint ahogy azt a munkáltató állítja. Ha mi döntenénk, akkor nem jutott volna ide a vasút, mert mi kintről látjuk a munkahelyeket, kissé "utas szemmel". Az EU-s országok pályaudvarain határozottan másképp néznek ki a vasutasok is. A ruházatuk, védőfelszereléseik is európai színvonalúak. Ezzel szemben a MÁV-nál a munkaruhák, egyenruhák anyaga, kivitelezése semmilyen színvonalúnak nem nevezhető (Mihez hasonlítsuk? Nem sértegethetjük állandóan az ázsiaiakat, a balkániakat!). A nyugati vasutakon európai normáknak megfelelő utasítások szabályozzák a munkavégzést, szemben a MÁV vaskalapos utasításaival.

Vagy lehet, hogy másra gondolt kedves *Aczél Endre*? Ha igen, akkor sejtjük mire. Sajnos, ezt viszont már nem írhatjuk le. Mert igaz ugyan, hogy szólásszabadság van. Csakhogy a nyugati és a magyar szólásszabadság között van egy lényeges különbség. Nyugaton a szólás után is szabadság van!

*K.E.*

# Válasz a síneken túlra

MEGJELENT A NAPI MAGYARORSZÁG JANUÁR 11-I SZÁMÁBAN (RÉSZLET)

Lapjuk december 27-én *Balogh László* MÁV-mérnök főtanácsos tollából levelet közölt A síneken (és azon túl) címmel. Engedje meg, főtanácsos úr, hogy cikkét mondatról mondatra cáfoljam. Szeretném megjegyezni, jómagam 25 éve dolgozom a MÁV-nál. Ezt mondja ön:

**"(...) a szakszervezetek régen nem buzdítottak sztrájkra."**

Ez azért volt így, mert az MSZMP jelölte ki az szb-titkárokat. Az akkori törvényekről nem is beszélve.

**"(...) több volt a munka, kevés a fizetés, mégsem mert sztrájkolni senki."**

Ez az! Nem mert! Talán, mert nem demokráciában éltünk. Gondolom, ez eszébe sem jutott, pedig a 42 év többségét a másik rendszerben élte le. Egyébként még ma sem mer mindenki. Aki viszont mert, az nem a több munka miatt és ellen sztrájkol.

**"(...) vajon ki állhat mögöttük?" – teszi fel a kérdést.**

Nos, én, mint mozdonyvezető, csak a MOSZ felépítését tudom önnek röviden elmagyarázni. A MOSZ vezetősége mögött a tagság áll. Ugyanis az ön által eddig ismert szakszervezetekkel ellentétben a MOSZ alulról és nem felülről építkezik. Ön sértő megjegyzéseket tett a mozdonyvezetőkre, amelyet magam és kollégáim nevében visszautasítok. A MOSZ megalakulása óta mindig céltudatos és kiszámítható. Eddigi eredményeink ennek a tevékenységnek köszönhetők. A sikerek a szakmailag igen felkészült, a mozdonyvezetők által minden kompetenciával felruházott, a MÁV Rt. részéről tárgyalófélnek elfogadott MOSZ vezetőségének és tagságának köszönhetők. A siker titka ebben keresendő, nem pedig a demagógiában.

**"(...) félő, hogy a sztrájk miatt csökken a MÁV Rt. bevétele."**

A MÁV Rt. bevétele a rossz üzletpolitika miatt romlik, uram. A jól megfizetett, de rosszul működő menedzsment miatt. Ez okozza a sztrájkot, és nem fordítva.

***Ordasi József***

mozdonyvezető, Püspökladány

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

SZTRÁJKNAPLÓ KINYITVA: TALLÓZÁS A MAGYAR SAJTÓBÓL

# ·H·í·r·l·e·l·ő·

## Ketten könnyebb

Tíz év óta először fordult elő, hogy a hat érdekvédelmi konföderáció úgy döntött: kétoldalú tárgyalást kezdeményez a munkaadókkal, mert a szociális partnereknek nem sikerült megegyezni a 2000. évi bérajánlásról a kormányzattal. Az ágazati és vállalati béralkuk hamarosan megindulnak, a vasasoknál már akad olyan cég, ahol 12 százalékos keresetnövekedésben állapodott meg a helyi szakszervezet a menedzsmenttel. *(Népszava)*

## Beszédes számok

Február elsején a Matáv Rt. ellátási körzeteiben átlagosan 43,3 százalékkal emelkednek a havi előfizetési díjak, miközben a helyi, távolsági és nemzetközi hívások díjpercei átlagosan 10-11 százalékkal csökkennek. A helyi telefontársaságok havi előfizetési díjai kisebb, 30 százalék körüli mértékben emelkednek. Az Országos Fogyasztóvédelmi Egyesület vezetői fontolgatják, hogy a Matáv díjemelése ügyében bírósági vagy verseny-felügyeleti eljárást kezdeményeznek. *(Népszabadság)*

## Kicsik, szegények

Idén újabb iskolabezárási és összevonási hullám várható a nagyobb városokban és a fővárosi kerületekben. A háttérben az áll, hogy az önkormányzatok az iskolaeladásokból akarnak pénzhez jutni, véli a Pedagógusok Demokratikus Szakszervezete. A költségvetés most elsősorban a kisebb települések felzárkóztatására törekszik, így a korábbinál kevesebb központi támogatásból gazdálkodó nagyobb városok érthető módon megpróbálnak így pénzhez jutni. A PDSZ szerint viszont az iskolák összevonásából nem lehet annyi pénzt előteremteni, mint amennyit az önkormányzatok feltételeznek. *(Magyar Hírlap)*

## Csökken, ha biztosabb

Tavaly novemberig több mint 70 ezer betöréses lopást regisztráltak, az anyagi kár több mint 15 milliárd forint. A belügyminisztérium a betörések megelőzése érdekében javaslatot kíván tenni az adózásról szóló jogszabályok módosítására. E szerint az igazolhatóan vagyonvédelmi célú beruházásokat adóalap-csökkentő tényezőként lehetne figyelembe venni. A tárca illetékesei úgy vélik, hogy az építési követelményeket szabályozó kormányrendelet korszerűsítésével is hozzájárulhatnának a lakó- és középületek biztonságának javításához. *(Népszabadság)*

## Mérsékelt pénzromlás

Az infláció mérséklődik 1995 óta, s a Pénzügyminisztérium továbbra is kitart a 2000. évre vonatkozó, 6-7 százalékos előrejelzése mellett. A kutatóintézetek jóslata 8-9 százalék. Decemberben fél százalékkal felülmúlta a drágulás az elemzők várakozásait. A rendkívüli hatásokat kiszűrve a pénzromlás mérsékeltebb, a Központi Statisztikai Hivatal szerint 1999 utolsó hónapjában 10,2 százalékos, s ezt rontotta le 11,2 százalékra az üzemanyagok és feldolgozatlan élelmiszerek drágulása. *(Magyar Hírlap)*

*V. E.*

# Megint figyelmeztetik Orbánt

Teljesen rendellenes a szakszervezeti, kollektív szerződést érintő javaslatok elutasítása – jelentette ki *Emilio Gabaglio,* az Európai Szakszervezeti Szövetség (ESZSZ) főtitkára a magyar vasúti vezetők és szakszervezetek közötti vitát kommentálva.

*Orbán Viktor* miniszterelnökhöz és *Katona Kálmán* miniszterhez írott levelében az ESZSZ főtitkára kiemelte, hogy európai norma a különböző álláspontok kollektív szerződésbe foglalása. "A MÁV részéről az, hogy visszautasítja a szakszervezetek igényét, nem jelent kevesebbet, mint a normális vezetőség – munkavállalói tárgyalások iránti kötelezettség tagadását. Tökéletesen tisztában vagyok azzal, hogy bizonyos bonyolult reorganizációs feladatokat meg kell tenni, de ezt csak a szociális partnerek közös kötelezettség-vállalásával lehet véghezvinni" – érvelt *Gabaglio.* Az ESZSZ vezetője sürgette a miniszterelnököt, hogy tegyen lépéseket, hogy a tényleges tárgyalások visszatérjenek a normális kerékvágásba.

Gabaglio felhívta a MÁV elnökét és vezérigazgatóját, hogy mutasson hajlandóságot a szakszervezeti kérés teljesítésére, üljön tárgyalóasztalhoz, és próbáljon meg mindkét fél számára elfogadható szerződést létrehozni. "Nem hiszem, hogy más módon is rendezni is lehet az ügyet, a lényegi modernizációnak folytatódnia kell, és ebben szükséges hangsúlyt kell kapnia a probléma szociális vonatkozásainak is" – írta a főtitkár.

Az EU bővítésével kapcsolatban az ESZSZ ismételten hangsúlyozza, hogy az Európai Unió nem csak piaci és gazdasági egység, de szociális modell is, és ennek a folyamatnak a szociális partnerekkel folyó tárgyalások a sarokkövei.

## DOKUMENTUMAINKBÓL

**Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium**
***Katona Kálmán úr***
**miniszter**

**1077 Budapest, Dob utca 72-81.**

*Tisztelt Miniszter úr!*

A Vasutasok Szakszervezete nagy aggodalommal figyeli a háziorvosi praxisokkal kapcsolatos törvényjavaslat-tervezet pártközi egyeztető vitáját. Amennyiben a törvénytervezeten módosítás nem történik, úgy a területi ellátási kötelezettség nélküli vasúti háziorvosi rendszer várhatóan megszűnik, így a vasutas biztosítottak kb. 85%-a ellátatlanná válhat. A területen kívüli vasúti háziorvosi rendszer megszűnése súlyosan érinti az egész vasútegészségügyi intézményrendszert.

A törvényjavaslat jelenlegi állapotában nem csak a vasútegészségügyi területi ellátási kötelezettség nélkül működő, hanem minden területi ellátási kötelezettség nélkül működő praxist érint (közel 500 praxis).

A törvénytervezet ezen formáját mind a praktizáló orvosok, mind az ellátottak szempontjából negatív diszkrimináció és sérti az alkotmányos jogokat is (pl. szabad orvosválasztás elve).

Ezért kérjük a Miniszter urat, hogy a téma fontosságára és az ügy sürgősségére való tekintettel (bevezetésének tervezett dátuma: 2000. január 01.) az ügyben intézkedni szíveskedjék.

*Budapest, 1999. december 09.*

Tisztelettel:

***dr. Márkus Imre***
**elnök**

***Dr. Márkus Imre elnök úrnak***
**Vasutasok Szakszervezete**
**Budapest**

*Tisztelt Elnök úr!*

Köszönettel vettem az önálló orvosi tevékenységről szóló törvényjavaslat tervezettel kapcsolatos levelét.

Tájékoztatom arról, hogy a szóban forgó törvényjavaslat tervezet közigazgatási egyeztetésén a minisztérium hangot adott azon véleményének, hogy a tervezet jelenlegi formáját tekintve diszkriminatív a területi ellátási kötelezettség nélküli háziorvosokra nézve.

Tudomásom szerint ezzel megegyező álláspontot képvisel a Magyar Orvosi Kamara is.

Ennek ellenére a törvénytervezetben erre vonatkozóan módosítás nem történt, ugyanakkor örömmel tájékoztatom arról, hogy a témában történt egyeztetések eredményeképpen a törvénytervezet végrehajtására kiadandó, a háziorvosi, házi gyermekorvosi és fogorvosi tevékenységről szóló egészségügyi miniszteri rendelet tervezet hatálya kiterjed a területi ellátási kötelezettség nélküli háziorvosokra is, amely megoldást jelent a vasútegészségügyi praxisok jövőbeni működésére.

*Budapest, 1999. december*

Üdvözlettel:

***Katona Kálmán***

# Bérharc és szópárbaj a végsőkig

... "*Cseppel Csaba*, a VSZ sztrájkbizottságának rokkantnyugdíjas tagja azt állítja, hogy a szolgálatban lévők zöme csatlakozott a sztrájkhoz. Igaz, sokan mentek szabadságra, mások betegek. A negyvenöt éves férfit öt éve százalékolták le. Ha ma is dolgozna, 72 ezret keresne, így azonban 33 ezer forint a nyugdíja. Ami a MÁV vezetése és a szakszervezetek közötti érdekellentétet illeti, arról alapos ismeretekkel rendelkezik. Azt is elárulja, miért mutatkozott oly titokzatosnak az állomásfőnök. Két évig ugyanis a VSZ függetlenített szakszervezeti titkára volt, s amikor az előző sztrájk után váratlanul nyugdíjaztak az akkori állomásfőnököt, megbízottként ő került a helyére.

– Az eddigi sztrájkok történetében gyakran megesett, hogy a munkabeszüntetés alatt nem sikerült megállapodni, s utána, egy következő leállás fenyegetésével jutottak egyezségre a felek. Most is ebben a cipőben járunk, hiszen a MÁV vezetői presztízskérdést csinálnak abból, hogy nem engednek, nyugodt körülmények között azonban megszületik majd a megegyezés. Ha mégsem, akkor legközelebb ésszerűen kell eljárni, s csak a kiemelt területeken, a megfelelő csomópontokon kell sztrájkolni, és a résztvevőket a sztrájkalapból fizetni. Így akár hónapokig is ki tudunk tartani. A mozdonyvezetők képesek megbénítani a vasutat. De a legnagyobb baj az, hogy a bértáblát illetően hazugságokkal hergelik a közvéleményt. Miközben az új belépők szinte minimálbért kapnak, tudvalevő, hogy a sztrájk előtt a szolgálati vezetők magas javadalmazásban részesültek, és menedzserbérezést ígértek nekik. Mondhatom, ilyen a legcsekélyebb kompromisszumra sem képes, rugalmatlan vezetősége még soha nem volt a MÁV-nak."...

***Ősz Edit***

*Részlet egy nagyriportból*
*Napi Magyarország, 2000. január 15.*

# Elszárnyaló vonalak

..."A pénzigényes vasútfejlesztés csak a legkihasználtabb vonalakon hoz érezhető javulást, amelyeken a vasúti szolgáltatás Európa-szerte tervezett liberalizációja után a külföldi társaságok is vállalhatnak majd fuvarokat, persze pályahasználati díj ellenében. A személyszállítás vesztesége az idén 20 milliárd forint lesz, amit az erről szóló megállapodás ellenére nem finanszíroz az állam, s a pályahasználat ma még csak elvileg kiszámolt díját sem kapja meg a cég. A vasúti infrastruktúra elmaradt beruházásai mára 500 milliárd forintra tehetők, ezek részbeni pótlására tíz év alatt 840, azaz évi 84 milliárd forintot irányoz elő a kormány által jóváhagyott program azzal, hogy ennek legfeljebb 40 százaléka a kormányzati pénz. A többi "olyan nemzetközi forrás, amelynek rendelkezésre állása nem tekinthető biztosnak" – ismeri el az említett minisztériumi tájékoztató. A 2003-ig tervezett állami vasútberuházások alátámasztják a borúlátó figyelmeztetést: 2000-re 22, majd 2002-ig fokozatosan csak 30 milliárd forintra futna fel az állami költségvetésből finanszírozott beruházási támogatás, vagyis a következő kormányokra évi több mint 100 milliárd forint fejlesztési kötelezettség hárulna, ami kételyeket ébreszt a program finanszírozhatósága iránt."...

***Szabó Gábor***

HVG 2000. január 15.

# Az egyéni túlélési stratégia romboló erő

Amikor e sorokat írom, még javában tart a vasutas-sztrájk. Nem tudom, lesznek-e tárgyalások? Mert eddig még nem voltak. Tárgyalásnak én ugyanis azt nevezem, ha két (vagy több) ellenérdekű fél úgy ül le az asztalhoz, hogy eleve hagy játékteret a szemben ülőnek is. Hogy az se veszítse el az arcát. Ha viszont valaki azt közli, hogy "ez van, ezt kell szeretni", az nem tárgyalás, hanem ítélethirdetés, diktátum – hogy csúnyább szavakat ne használjak. Nem látom előre a végkifejletet. Nem kívánok fellépni döntőbíróként. Sem abban a kérdésben, hogy a társadalom más rétegeihez, más foglalkozási ágakhoz viszonyítva milyen mértékű béremelés volna méltányos, vagy, hogy mit tartalmazzon az új kollektív szerződés. Sem abban, hogy ha jogosak a vasutasok követelései, a sztrájk a legjobb eszköz-e azok érvényesítése érdekében.

Hallgatom a híreket, olvasom az újságok tudósításait, és egyre nagyobb elkeseredettséggel szembesülök a ténnyel: erkölcs- és értékvesztett társadalmunk minden karakterisztikus kórtünete (mint cseppben a tenger) megjelenik a vasutas-sztrájkban.

A Krónika riporterének egy vasutas hölgy azt nyilatkozta: "Nekem fontosabb a munkahelyem, ezért ilyesmiben én nem veszek részt." Olvasom F. Varillon francia jezsuita teológus konferencia-beszédeit: **"A gyávaság ismérve: az ember valamilyen formában arra törekszik, hogy megtartsa jólétét, vagyonát, előjogait, világi pozícióját".** A gyávaság megöli a szolidaritást, azt az összetartozási élményt, amelytől sok ember nem sok ember többé, hanem közösség, társadalom, nemzet. A világ szervezett vasutasai nevében levelet ír a Szabad Szakszervezetek Konföderációjának elnöke a magyar miniszterelnökhöz: **a világ vasutasai szolidárisak a magyar vasutasokkal. Miközben két szomszédos megye magyar vasutasai nem szolidárisak egymással!**

Tegyük fel, hogy – legalább részben – a sztrájk eredménnyel jár. Mit tesznek akkor azok, akik a munkabeszüntetés helyett egzisztenciális megfontolásokból mégis felvették a munkát? Öntudatosan visszautasítják a többlet-béremelést, illetve juttatásokat, vagy szemrebbenés nélkül zsebre teszik azt, amiért mások sokat kockáztattak, míg ők "lojalitással" körülbástyázták pozíciójukat? Végiggondolta-e valaki, mit sugall az a média, amely a vasutas-szolidaritás megtagadóit állítja a hírek főcímének középpontjába? A nemzet szövete az egyes rétegek, szakmák, világnézeti csoportok fonalából áll össze. Lehet-e erős az olyan nemzet, amelynek szövetét szakadozott, mállott szálakból próbálják összeszőni?

Persze lehet, hogy a vasutasok többsége valóban nem ért egyet a sztrájkkal, és abban csak a szakszervezeti vezetők hatalmi ambícióját látják megjelenítve. Kérdezem: kezdeményezte ebből az állítólagos többségből akár egyetlen ember is a reprezentatív szakszervezetek kongresszusainak összehívását, hogy ott leváltsák azokat a vezetőket, akik a többség akarata ellenére sztrájkot mertek hirdetni? Vagy itt is az "én nem látok, te nem beszélsz, ő nem hall" elve érvényesül? Az egyéni túlélési stratégia társadalomromboló ereje? Közel másfél évszázada Vörösmarty Mihály a Szózatban még leírhatta: "S annyi balszerencse közt / S oly sok viszály után / Megfogyva bár, de törve nem / Él nemzet e hazán." Gondolkozzunk el, ma le tudná-e írni, hogy "törve nem". Számomra ez a vasutas-sztrájk legnagyobb kérdése.

***Szabó Iván***
az MDNP tiszteletbeli elnöke

Metro

# Ma igen, holnap már nem

A szavak értelmét nem én bontottam tovább, hanem a MÁV. "A la Thatcher" – írtam pár napja a vasutas-szakszervezetek jogai és előjogai ellen intézett frontális támadásról. De az értelmezésemből kimaradt az igazi adu, amellyel a vasút csak később rukkolt elő. Az új indítvány, amely természeténél fogva tovább fogja mérgesíteni a vasutas-szakszervezetek és a MÁV viszonyát, arról szól, hogy módosítani kéne a sztrájktörvényt. E módosítás értelmében a szakszervezeti vezetők csak akkor dönthetnének sztrájk mellett, ha előzőleg megszavaztatják tagságukat, és az igent mond. Thatcherné hajdanán kijátszotta ezt a kártyát, és nyert. A brit szakszervezetek azóta sem nyerték vissza az erejüket, hogy finom kifejezést használjak. Az, hogy törvény tiltotta meg a kötelező szakszervezetitag-beléptetést – főként – a szolidaritási sztrájkokat, csak só volt a sebbe.

Mi az, amit az ügyben a hajdani brit miniszterelnök politikai érdemének lehet elkönyvelni? Elsősorban és mindenekelőtt az, hogy ráérzett: nemcsak a brit társadalom nagyobbik része unt rá arra, hogy a "rendszerbe" be vannak építve a mindig sikerre ítélt, évről-évre ismétlődő sztrájkok, hanem maga a szakszervezeti tagság is. Ő lényegében felszámolt egy olyan, kétpárti (tehát munkáspárti és konzervatív) egyetértéssel kialakult modellt, miszerint az állam – bérfejlesztés formájában – minden évben köteles odadobni pár milliárdot a veszteséges iparágaknak, "a prolik pofáját befogandó". A miniszterelnöknő a társadalmi békének (munkabékének) ebből a fajtájából nem kért, és egyébként – nagyon helyesen – azt írta a zászlajára, hogy ameddig az ilyen mechanizmus működni tud, addig az államnak a veszteségek állandó kipótlásán kívül semmire sincs esélye.

Magyarországon a vasutas-szakszervezetek háromszor is "megverték" a MÁV-ot, amely a béke kedvéért a társaság erejét és a gazdasági ésszerűséget meghaladó engedményeket tett a munkavállalóknak. De most, mint látom, gyökeresen megváltozott a helyzet. A cég mögött álló tulajdonos – a magyar állam, illetve kormánya – nem békét keres, hanem támad. Nem a német, hanem a brit "módszert" követi. És a szakszervezetek súlyosan tévednek, ha azt hiszik, hogy a nap végén megint nekik fog állni a zászló. Nem: ehhez olyan fokú társadalmi szolidaritásra volna szükség a vasutasok mellett, olyan fokú általános válságállapotra, amely nem létezik.

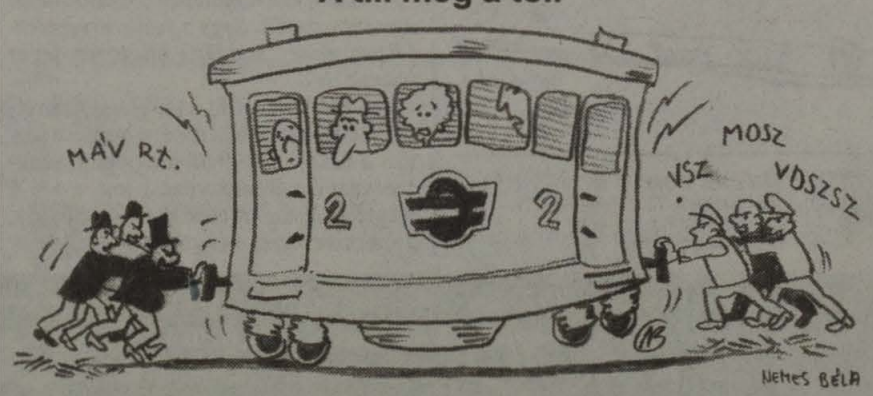
Nem: az állam erősebb, mint ők. Itt már nem a MÁV-ról van szó, hanem az államról. A MÁV nem tud törvényt módosítani, arra csak az államot irányító kormány képes, élve parlamenti többségével. De erősebb ez az állam a szakszervezeteknél azért is, mert sem az utazóközönség, sem a társadalom autózó fele nem áll a sztrájkok mögött, és ami rosszabb: a munkafelvételi arányokból ítélve a vasutasok többsége is inkább kiegyezne békében a vártnál esetleg kevesebb pénzért, semmint, hogy érdekképviseleteinek jogaiért harcba szálljon. Hogy ez a lemondás mivel jár, addig a "mezei többség" szemhatára nem terjeszkedik.

Mindezek okán azt tudnám javasolni a vasutas-szakszervezeteknek: egyezzenek ki. Nézzenek szembe azzal, hogy egy – az ország életét megbénító – konfliktus végső soron őket teheti tönkre. Kössenek olyan kompromisszumot a munkáltatóval, amelyből kikapcsolható a kormány törvényi beavatkozása. Állapodjanak meg a köz és nem utolsósorban saját maguk érdekében. Erre ma még látok esélyt, holnap már nem.

***Aczél Endre***

Népszabadság 2000. január 15.

**A tili meg a toli**



# Kötéltánc a bérszínvonalon

**A vasutas munkavállalók 2000. évi jövedelmi és foglalkoztatási helyzetéről 1999. november 9-én kezdődtek meg a tárgyalások a Vasúti Érdekegyeztető Tanács keretében, ahol a tárgyaló felek megismertették egymással az e tárgyban elkészített javaslataikat.**

**A Vasutasok Szakszervezete javaslatai között kiemelt helyen szerepel a 2000. évre kötendő, lényegében az 1999. évre kötött megállapodással azonos tartalmú foglalkoztatási megállapodás megkötése, amely a korábbi évek gyakorlatának megfelelően olyan technikákat tartalmaz, amelyek lehetővé teszik a foglalkoztatási feszültségek humánus kezelését.**

A Vasutasok Szakszervezete, hasonlóan a másik két reprezentatív szakszervezethez, összhangban a VSZ középtávú programjában foglaltakkal, az alapbérek 14%-os növelésére tett javaslatot. A kollektív szerződés vonatkozásában a VSZ-nek az az álláspontja, hogy a korábbi vívmányok megőrzése mellett az átadott javaslatok alapján a MÁV KSZ-t tovább kell tökéletesíteni, időbeli hatályának – figyelemmel a MÁV Rt. 2001. január 1-jétől történő szétválasztására – egy évnél hosszabb időre kell kiterjednie. A KSZ-ben meglévő fix jellegű juttatásokat és pótlékokat legalább az előre jelzett infláció mértékével meg kell növelni.

A VSZ javaslatával szemben a MÁV Rt. a vasutas munkavállalók 2000. évi foglalkoztatására olyan megállapodást akar kötni, amely csupán a munkakör megszűnés következtében fölössé váló munkavállalók töredékének biztosítaná a MÁV Rt.-nél történő továbbfoglalkoztatását.

## Kellemes partnert szerettek volna

A MÁV Rt. valamennyi munkavállalót érintően az alapbérek 5,88%-os emelésére tett javaslatot, amely a prognosztizált 8% körüli infláció esetén a vasutas munkavállalók keresetét reálértékben csökkentené. Emellett a hatályát vesztett bértarifa-rendszer miatt az ún. "soros előléptetés" fedezetére szolgáló mintegy 1,7%-os mértékű bértömeget differenciált bérfejlesztésre kívánja fordítani.

A munkáltatói javaslatban 0,68%-ot tesz ki a tavaly év közben végrehajtott bérintézkedéseknek a 2000. évre áthúzódó, a MÁV Rt. bérszínvonalára gyakorolt hatása.

A balesetmentességi jutalom MÁV által tervezett 9 munkakörre való kiterjesztése 0,24%-kal növelné a MÁV Rt-nél a bérszínvonalat.

A MÁV Rt. KSZ-t érintő javaslatainak lényege, hogy meggyengítse a MÁV-nál működő reprezentatív szakszervezeteknek a MÁV Rt. érdekegyeztetésében elfoglalt pozícióit. Ezt támasztja alá a MÁV Rt-nek a tárgyalások során tapasztalt tárgyalási és kommunikációs taktikája, illetőleg stratégiája.

Ennek a stratégiának és taktikának az egyenes következménye, hogy a MÁV Rt. által diktált, a szakszervezetek számára elfogadhatatlan feltételek miatt ez idáig nem jött létre megállapodás sem a bérek, sem a kollektív szerződés, sem pedig a foglalkoztatáspolitika tekintetében.

A tárgyalások megkezdése előtt a három reprezentatív szakszervezet abban állapodott meg, hogy a megállapodások létrejötte érdekében a munkáltatóval való tárgyalások előtt rendszeresen egyeztetik álláspontjaikat.

A három reprezentatív szakszervezet együttműködése tovább erősödött a tárgyalások eredménytelensége miatt önállóan elhatározott, de közösen meghirdetett és december 20-án, illetőleg január 10-12-e között végrehajtott 9, illetőleg 60 órás általános vasutas-sztrájk során.

Néhány példa arra, amely azt támasztja alá, hogy a MÁV Rt. vezetése tulajdonosi támogatással nem a munkabéke megőrzésére, megállapodások megkötésére, hanem időhúzásra, a munkavállalók sztrájkba kényszerítésére, a munkavállalók és a társadalom szakszervezetekkel történő szembefordítására törekszik annak érdekében, hogy hosszú időre kellemes, erőtlen tárgyalópartnereket biztosítson magának az ellenérdekű oldalon.

## Egész pályás letámadás

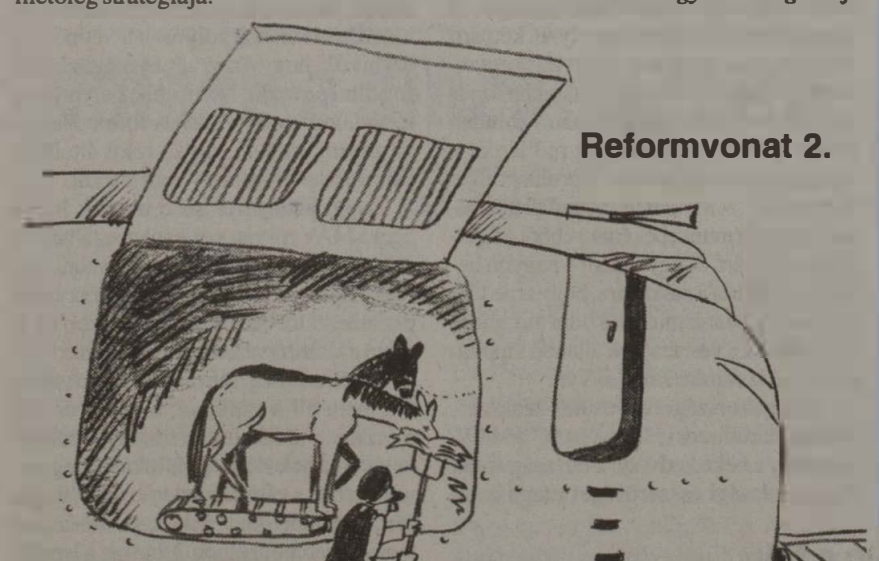
A szakszervezetek ellen indított támadás első jeleként jelentős munkáltatói segédlettel a "vasútreform előkészítésének" első momentumaként létrehozták a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetét hasonló módszerekkel, mint amilyen magatartást a munkáltató a decemberi és januári sztrájk idején is tanúsított. Úgy is fogalmazhatunk hogy a MÁV részére ez volt a "tanulás időszaka". Itt próbálták ki azt, hogyan működnek a sztrájkok során alkalmazott módszerek, technikák.

A következő maradandó élmény a közlekedési miniszter és a reprezentatív szakszervezetek között december 15-én megtartott találkozó, amelyről a sajtó nyilvánossága úgymond "a vasútreform" érdekében ki volt zárva.

Bizonyára csupa véletlen, hogy a miniszter sajtó megnyilvánulásai nem mindig esnek egybe a "megbeszélésen" általa elmondottakkal. Az is érdekes jelenség, hogy arra a hároméves megállapodásra, amely alapján a vasutas bérek három év átlagában reálértékben növekedtek, a közlekedési miniszter 1998-ban egy tévé interjúban úgy nyilatkozott, hogy a szakszervezetek rossz megállapodást kötöttek, a mostani bérköveteléseket pedig "teljesíthetetleneknek, túlzónak" tartja.

A miniszter nyilatkozataiban erős szakszervezeteket szeretne, a MÁV pedig meg akarja fosztani őket a KSZ-ben lévő jogosítványaitól.

***Dr. Bíró Tibor, alelnök***
***s a VSZ tárgyaló delegációja***




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
10200004-34016426-00000000
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

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. 75.100.5095 DIN EN ISO 9002
1101 Budapest, Kőbányai út 30.
Telefon: 260-2185, 263-1814
Telefax: 260-6566

## 1%, köszönet érte

"Köszönetünket fejezzük ki mindazoknak, aki a VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház (8000 Székesfehérvár, Kaszap István u. 6.) javára az 1998. évi személyi jövedelemadójuk 1%-át felajánlották. Örömmel adjuk közre, hogy a fentiekből befolyt összeget: 70.323 forintot könyvek és folyóiratok beszerzésére kívánjuk felhasználni. A Könyvtárellátó Közhasznú Társaság 10402116-21624827-00000000 számú számlájára 1999. november 3.-án a teljes összeget átutaltuk."

## Civil a pályán

A Hulladék Munkaszövetség, az Ipoly Unió, a Kerékpárral Közlekedők Országos Szövetsége, a Levegő Munkacsoport, a Magyar Közlekedési Klub, a Természet Ébredése Társulat és a Városi Biciklizés Barátai Egyesület egyrészt bevezetné a kisforgalmú mellékvonalakon az "egyemberes" üzemet, azaz a vonatvezető ellenőrizné és adná ki a menetjegyeket, másrészt sérelmezik, hogy a december 19-én életbe lépett vonatszám-gyérítést nem előzte meg társadalmi vita. S hogy nem hozták nyilvánosságra az alapvető fontosságú adatokat sem, például, hogy az intézkedéssel milyen mértékben csökkennek az üzemeltetési költségek, hány utast érint az adott vonatok megszüntetése, vagy hogyan jutnak el a tanulók és a dolgozók iskoláikba és munkahelyeikre.

***B.S.***

# Új MÁV-harcmodor: lejáratni a szakszervezeteket

A MÁV azt nyilatkozta, hogy a szakszervezeteket meglepte a MÁV új tárgyalási stratégiája. Valóban így van, de nézzük hogyan működik ez a gyakorlatban.

A MÁV érdemben nem hajlandó tárgyalni, helyette a sajtón keresztül indított rágalomhadjárattal próbálja ellehetetleníteni a reprezentatív szakszervezetek vezetőit és testületeiket a társadalom és a tagság előtt. Néhány gyöngyszem a MÁV kommünikéiből némi magyarázattal.

*"A MÁV Rt. december 14-én, kedden a Fővárosi Munkaügyi Bíróságtól kérte a tervezett vasutas-sztrájk alatti, még elégséges szolgáltatás meghatározását."*

Az eredmény ismert, de a trükk bevált, mert valószínűleg sikerült néhány bizonytalankodó vasutast a sztrájktól elrettenteni. *"A MÁV figyelmeztette a szakszervezeti vezetőket arra is, hogy végképp veszélybe kerülhet az 1,5%-os teljesítményjutalom kifizetése".*

Valójában a kifizetés gátja nem egy esetleges sztrájk okozta kár, hanem az, hogy miniszteri tiltás volt a 16%-os bérszínvonal meghaladására.

Természetesen ez a tiltás nem vonatkozott a vezetők részére közvetlenül a sztrájk megtartása előtt "ügyeleti díj" címén kifizetett, a sztrájk alatti elvárható vezetői magatartást elősegítő jutalmak kifizetésére.

*"Katona Kálmán arra szólította fel a vasút vezetőit, hogy a szakszervezetektől vegyék vissza a MÁV fölötti tényleges irányítást".*

A MÁV vezetőit a tényleges irányítás lehetőségétől a MÁV értelmezése szerint a KSZ 12. §-ában megjelenő szakszervezeti véleményezési jog, a 13. § meglévő szakszervezeti konzultációs jog, a szakszervezeti munkaidő-kedvezmény idejére járó átlagkereset fizetési kötelezettség, a munkarendek meghatározásának az Mt. előírása szerint a helyi függelékbe történő utalása akadályozza meg.

*"...a szakszervezetek a lényegi kérdésekben nem módosították álláspontjukat: ...meg akarják tartani azokat az összességében mintegy 500 millió forintot kitevő szakszervezeti többlet-juttatásokat, amelyeket a korábbi sztrájkokkal kicsikartak a MÁV-tól...".*

Hitesd el a munkavállalókkal, hogy az eddigi sztrájkok nem a bérekről és a munkahelyekről szóltak, hanem a szakszervezetek és vezetőik kiváltságairól, tömött erszényeiről. Ezek után Gy.57-2/2000. SzF. számú levélben mond fel a szakszervezeti tagdíjak levonásáról kötött megállapodást. Eredmény: csökkenő taglétszám, csökkenő szakszervezeti bevételek. Ha a szakszervezet tiltakozik? Lehet kommunikálni, hogy lám-lám a sztrájk mégsem a munkavállalókról szól. Következő lépésként lehet kérni a taglétszám igazolását a munkaidő-kedvezmény igénybevételéhez. Az eredmény? Rövid távon vagy szétesik a szakszervezet, vagy hosszú távon megerősödik.

A munkáltató *"...a korábbi gyakorlatnak megfelelően eljuttatja a szolgálati helyekre azokat a nyilatkozat-nyomtatványokat, amelyek lehetővé teszik annak rögzítését, kinek jár munkabér az esetleges munkabeszüntetés ideje alatt... A munkáltatónak eleget kell tennie annak a jogszabályi kötelezettségének is, hogy a nem sztrájkolók számára megszervezze a munkát."*

A nyilatkozatnak két célja van: fenyegetni a sztrájkolni szándékozókat, illetve javítani a sztrájkban részt venni nem kívánók statisztikáját. Hogyan?

Tedd közzé kommünikében, hogy január 10-én éjszaka a szolgálatba jelentkezett 4723 vasutasból 2435-en nem sztrájkolnak, így a dolgozók aránya 51,6%. A következő éjszakai szolgálatra azok közül, akik napokkal korábban úgy nyilatkoztak, hogy nem kívánnak sztrájkolni, vezényelj be újabb ezer embert, nem baj, ha nem tudod munkával ellátni őket, mert a sztrájkolóknak ki nem fizetett bérek erre fedezetet nyújtanak. Az ezerből 807 meg is jelenik a munkahelyén és máris 13 %-kal növeli a sztrájkban részt nem vevők számát.

És végül megkoronázza az egészet: *"A vezető szakszervezetek ugyanis mindent készek kockára tenni azért, hogy megtartsák 500 millió forintnyi többlet-juttatásaikat, illetve azokat a kiváltságokat, amelyekkel a tényleges vezetők helyett, lényegében teljes egészében ellenőrzésük alatt tartják a vasúttársaság működését."* Ehhez már nem is érdemes semmit hozzáfűzni. A konklúzió: a MÁV sztrájkoktól mentes vasutat akar. Nem olyat, ahol a munkabékét a megállapodások biztosítják, hanem olyat, ahol nincsenek sztrájkot szervező szakszervezetek.

A kérdés azonban továbbra is kérdés, elfogadható-e az, hogy a valódi érdekvédelmet biztosító szakszervezeti jogosítványok kimaradjanak a KSZ-ből, vagy elképzelhető-e a KSZ nélküli foglalkoztatás, ahol nincs biztosíték arra, hogy a MÁV által most még önmaga elhatározásából folyósított pótlékok és juttatások megszüntetése után jogilag kikényszeríthetetlenek legyenek. Elfogadható-e a keresetek reálértékének csökkenése?

*Budapest, 2000. január 14.*

***Dr. Bíró Tibor, alelnök***
***s a VSZ tárgyaló delegációja***

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 XLIV / 2. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. FEBRUÁR



*Hercegh Mária*, a Józsefvárosi pályaudvar szb-titkára egy teherautópulpitusról mondta ki igazságait a Dob utcában.




**Ketten kínálgatják s egyiknek sem kell. Ennél hívebben ki sem lehetne fejezni, hogy mit ábrázol a véget nem érő, az elégséges szolgáltatásról szóló meg nem egyezés dokumentuma: a fénykép. Ugyanis, ha jól megnézzük, a felek (balról *Orosz Péter*, VSZ) jobbról *Sárdi Gyula* (a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese) csak nyújtogatják, lobogtatják az írásba foglalt meg nem állapodást. Egyébként olyan közel vannak egymáshoz, hogy akár ki is lehetne cserélni az "egyezményt", melyet végül még sem ütöttek nyélbe. Ekkor még aligha tudhatták a felek, hogy az elégséges szolgáltatás mértékét – vagyis, hogy majd a sztrájk ideje alatt hány vonat közlekedhet szerte az országban – bíróság nem állapíthatja meg. Noha a MÁV Rt. a bíróságra szerette volna bízni a döntést.**

# Öklöt nem, csak szót emeltek

## TÖBB EZREN TÜNTETTEK A KHVM ELŐTT

**A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (KHVM) budapesti, Dob utcai szürke betonkolosszusa talán még soha nem látott ennyi dühös embert egyszerre. Több ezren gyűltek össze ugyanis az MSZOSZ felhívására február 11-én, pénteken délután 14 órakor a KHVM előtt, hogy szolidaritásukról biztosítsák az immár 11 napja sztrájkoló vasutasokat.**

Már a demonstráció megkezdése előtt fél órával szinte megtelt a Dob utca minisztérium előtti szakasza. A szimpatizánsok, szolidaritást vállalók egyre csak jöttek, özönlöttek a Nagykörút felől: öregek, fiatalok, munkások és munka nélküliek. Az arcokra elszántság és harag ült ki. Senki sem az időjárást szidta, sokkal inkább a tárgyalás- és kompromisszumképtelen közlekedési minisztert és beosztottjait. A táblák feliratai önmagukért beszéltek: "Matuska – 1 vonat, Kukely – 138 vonat", vagy "*Katona Kálmán* = A vasút halála".

A tehergépkocsi-platójára előbb *Rabi Ferenc* MSZOSZ-alelnök lépett: – Barátaim! Szaktársaim! Azért gyűltünk itt ma össze, hogy szolidaritást vállaljunk az immár 11 napja sztrájkoló vasutas kollégáinkkal, akikkel egyetértünk. Miért is? Mert nem akarunk kollektív szerződés nélküli, bizonytalan világot. Az alelnök hangja beleveszett az orkánná dagadó tapsviharba, a sípok, tülkök hangzavarába. Kisvártatva a Józsefvárosi pályaudvar szb-titkára, *Hercegh Mária* adott hírt a közvéleményt gyártó médiának a rideg mai magyar vasutas valóságról. A tetszésnyilvánítás, a szinte mondatonként felharsanó taps, fütty- és sípszó azonban az ő hangját is elnyomta.




**A Dob utcai tüntetést az MSZOSZ szervezte meg, ahol természetesen ott volt *dr. Borsik János*, *dr. Márkus Imre* és *Gaskó István* is jelképezve az érdekvédelmi egységet, a reprezentatív vasutas szakszervezetek karöltését.** FOTO: SZALAI

Nem is csoda, hogy a nagy hangzavarra odaföntről, hivatalának egyik ablakából talán kihajolt *Katona Kálmán* miniszter úr is, s le is jött mosolygós arccal a teherautó elé. – Fölmehetek? – kérdezte. Valószínű őt is meglepte a szikrázó keménységű válasz, amely az éppen akkor szónokoló *Sándor László* MSZOSZ-elnök száját hagyta el, óriási üdvrivalgást keltve a népes hallgatóság körében: "– Nem, miniszter úr, nem jöhet fel! Nem most kell észbe kapni. Már hatodikán tudta, hogy itt leszünk. Ha felemelte volna a telefont, vagy ír két sort, természetesen szót kapott volna. De így nem! Szeretnénk, ha a vasutas tárgyalásokon jelenne meg!"

*Katona Kálmán*, a letromfolt miniszter pár pillanatig leforrázva állt, majd mikor magához tért a sokktól, kínos mosollyal az arcán "bemenekült" a minisztériumba, hogy ott pihenje ki átmenetileg nem mindennapi megrázkódtatást.

***Berta Sándor***

# Jaj a „legyőzötteknek”?

## A MÁV RT. ELLEN FORDULTAK SAJÁT STATISZTIKÁI

A 329. órában ugyan befejeződött a magyar vasút eddigi leghosszabb vasutassztrájkja, ám ez korántsem jelenti azt, hogy munkabéke honol a MÁV-nál. Az érdekvédők nem titkolják: a hároméves megállapodás kivételével valamennyi megállapodást aláírták, sőt még a háromévest is hitelesítenék kézjegyükkel, de azt csak akkor, ha a MÁV Rt. továbbra is garantálja a szakszervezeti tagdíjak levonását. A MÁV Rt. viszont csak akkor írja alá a másik hét megállapodást, ha az érdekvédők aláírják a hároméves egyezményt. Újra patthelyzetbe került tehát a vasúti érdekegyeztetés, ám mindez *Kukely Márton* MÁV-vezérigazgatót nem zavarta meg győzelmi beszéde megtartásában. Február 15-i sajtótájékoztatóján megerősítette: bármilyen megállapodás aláírására csak akkor kerülhet sor, ha ez először a hároméves megállapodás esetében történik meg. Ehhez a MÁV Rt. azért ragaszkodik, mert a vasútreform végrehajtásához szükség lenne három sztrájkmentes évre. A vezérigazgató cáfolta, hogy a társaság a szakszervezetek ellehetetlenítésére törekszik. Utalt arra, hogy a hosszú távú egyezség egyik pontja szerint biztosítják az érdekképviseletek működésének feltételét. A menedzsment tisztában van azzal, hogy szakszervezet jövőben is lesz a MÁV-nál!

*(Folytatás a 2. oldalon...)*

AKTUÁLIS

# A politikai akarnokság fontosabb, mint a munkabéke

A három és fél hónapig elhúzódó, a MÁV és a reprezentatív szakszervezetek közötti tárgyalásokon a szakszervezetek folyamatosan hangsúlyozták, hogy politikai színezete van a dolognak. Ezen állításuk a nyilvánosság előtt is egyértelművé vált február 14-én, amikor a szakszervezetek vezetőit a vezérigazgatóság épületébe hívta a MÁV vezérigazgatója a megállapodások aláírására. Ő pedig szakértőivel a hátsó ajtón elmenekült a megállapodások megkötése elől. Egyértelmű tehát, hogy sokkal fontosabb a szakszervezetek anyagi ellehetetlenítésének a kísérlete, mint a munkabéke szükségessége a sokat hangoztatott vasútreformhoz. *Kukely Márton* vezérigazgató 13-án, az éjszakai órákban folytatott tízszemközti megbeszéléseken egyértelművé tette, hogy a tagdíj levonás kérdésében nincs döntési helyzetben.

*Katona Kálmán* közlekedési miniszter nyilatkozataiból is látszik, hogy a MÁV operatív irányítását a KHVM kabinetirodája végzi, a vezérigazgató csupán "beszélő szerszám".

### "Kormányzati színezetű munkaharc"

A három hónapos, mindenki számára szokatlan stílusú, "kormányzati színezetű munkaharc" szándékos elnyújtásáért a közlekedési minisztérium, és a MÁV vezetőségét terheli a felelősség. A konfliktusba a munkaügyi kapcsolatok szétrombolásának szándékával avatkozott be a KHVM, és közben új típusú, bizalomra épülő együttműködésről szónokoltak. A sztrájkban résztvevők és a reprezentatív szakszervezetek ellen a teljes kormányzati sajtóbefolyást felhasználva statáriális hadjáratot indítottak. Erkölcsileg legmélyebb pontra a MÁV sajtóirodáján keresztül jutottak el azzal, hogy a vasutasok nagycsaládján belül meglévő, alapvető emberi kapcsolatokat is megmérgezték folyamatos félretájékoztatásukkal. A MÁV számítógépein a "végjáték3.doc" fájlnév alatt szerepel a 2000. évi, illetve a három évre szóló középtávú megállapodással kapcsolatos MÁV-levelezés. A KHVM kabinet irodája és a MÁV vezetősége ezek szerint már 1999. novemberében cinikus végjátékba kezdett 56 ezer vasutassal és a vasutat igénybe venni szándékozó magyar polgárral?

### Hova megy az adófizetők pénze?

A szakszervezetek kötelességüknek érzik a külvilág tájékoztatását arról, hogy a vasút átláthatatlan, szövevényes belső útvesztőiben mi is történik "az adófizetők pénzének céltudatos felhasználása során." A fő hangsúlyt a KHVM és a MÁV vezetősége részéről a sztrájk okozta károk kapták. Ezzel szemben a vezetői döntésképtelenségről, az elhibázott vezetői döntésekről, a rossz gazdálkodásról, az évtizedek óta megoldatlan és jogszabályba ütköző amortizációs politikáról, a mozdonyok, személykocsik, tehervagonok javításának elmaradásáról, több vasúti tevékenység MÁV számára jelentős veszteségeket okozó bérbeadásáról (pl. személykocsi-takarítás, amely háromszor annyiba kerül, mint ha a MÁV végeztetné és a vagonok viszont takarítatlanok maradnak) nem esik szó.

A három reprezentatív szakszervezet abban érdekelt, hogy minél előbb szűnjön meg az állami költségvetés MÁV-ra fordított részének különböző, "baráti gazdasági társaságokon keresztüli" magánzsebekbe történő átszivattyúzása.

### Kidolgozatlan a vasútreform

Egyre erősebb a gyanú, hogy a közlekedési minisztérium és a MÁV vezetősége képtelen megoldani a vasútátalakítással kapcsolatos feladatokat, ehelyett a kormánynak oly tetsző, de pótcselekvésnek minősülő szakszervezet ellenes támadásokkal helyettesíti szakmai munkája eredménytelenségét.

1999. áprilisára ígérte a KHVM a vasútreform kormány elé terjesztését. Ezt a határidőt ismeretlen okok miatt hónaponként csúsztatták, míg decemberben – a reprezentatív szakszervezetek információi szerint – egy vázlatos anyag, egy rövid összefoglaló került a kormány elé a jogszabályokban előírt tárcaegyeztetések nélkül. Az előterjesztés nélkülözte a mellékleteket is. Így például a Magyar Tudományos Akadémia által 1999. februárjában készített "A MÁV Rt. mellékvonalak jövőjének vizsgálata" című elemzés. Ezen túl nem készültek háttérszámítások arra, hogy az egyes mellékvonalakon a vasúti forgalom szünetelése, ill. megszüntetése jelent-e nagyobb költséget, vagy pedig az autóbusz forgalom beindítása. Környezeti hatástanulmány sem készült. Tehát a vasútreform kidolgozatlan és a vasútátalakítás EU-előírásait is nélkülözi.

A magyar vasút átalakításához szükséges valós helyzetértékelés, az innovatív gondolkodás, a vasúti közlekedés elővárosi forgalomban történő térhódításának növelésére a vállalkozó tőke bevonására még elképzeléseik sincsenek a KHVM és a MÁV vezetőinek.

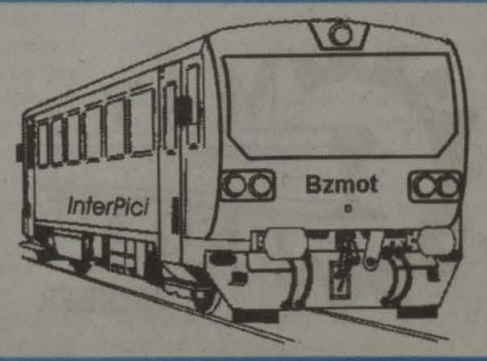
A kommunikátorok elhallgatják, hogy a reform mögött nincs más, mint mellékvonalbezárás, a személyszállító vonatközlekedés megritkítása, a MÁV ingatlanvagyonának elherdálási szándéka. Ezzel szemben a szakszervezeteket tették felelőssé "minden rosszért", s ezt állandóan hangoztatták. A még mindig fennálló békétlenség, a munkavállalók, a középvezetők szemében a MÁV vezetők egyre nagyobb bizalomvesztése sem segíti a szakszervezetek által évek óta hangoztatott vasútátalakítást.

### A sztrájk befejeződött, de vajon a konfliktus megoldódott-e?

A szakszervezetek képviselői a tárgyalások során nem személyeskedtek a MÁV egyetlen vezetőjével sem. Nem közöltek még valós információkat sem vezetői fizetésekről, prémiumokról, gépkocsikról, egyéb ügyletekről. Tették ezt azért, mert a másik fél által alkalmazott módszerek tőlük távol állnak, azok nem az európai normáknak megfelelő együttműködési szándékra utalnak.

A szakszervezetek a munkavállalók jogainak, érdekeinek védelmén túl azt is feladatuknak tartják, a közvélemény értesüljön arról, hogy a nemzetgazdaság vasútja környékén milyen politikai akaratok láttak napvilágot. Feladatuk a tárgyalásokon történtek valóságos bemutatása a tagságuknak és a vasutasságnak. Még egyszer megismételjük: Kötelességük tájékoztatni a külvilágot arról, hogy a vasút átláthatatlan, szövevényes belső útvesztőiben mi is történik az adófizetők pénzének "céltudatos felhasználása során".

A teljes munkabéke akkor áll helyre, ha a MÁV kommunikációs irodájának emberi kapcsolatokon ütött mély sebei begyógyulnak. A munkaügyi kapcsolatok rendezetté válnak és a vasutasok egymást segítve mindent megtesznek annak érdekében, hogy ismét jó érzés legyen a sínek világában dolgozni, munkát vállalni.

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


# Távirattükör

## AMELYBEN A KORMÁNY IS MEGNÉZHETNÉ MAGÁT

**A decemberi kilenc és a januári hatvan órás vasutassztrájkhoz hasonlóan a február elsején kezdődött határozatlan idejű, vasutassztrájk alatt is rengeteg szolidaritási táviratot kapott a Vasutasok Szakszervezete. Több szimpatizáló társszakszervezet az erkölcsi támogatásán túl felajánlotta nem csekély anyagi támogatását is, s volt, aki vállalta: felvilágosítja tagságát a vasutassztrájkról és a munkaadói magatartásról. Íme az a táviratcsokor, amellyel a kormánynak is szembe kellett nézni.**

### FEBRUÁR 1.

- A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége (TUI Transport) elfogadhatatlannak tartja, hogy a MÁV vezérigazgatója egyoldalúan aláírta a kollektív szerződést. Véleménye szerint ez a szakszervezetek semmibevétele, lenézése.
- Drótáru és Drótkötél Ipari és Kereskedelmi Rt., Miskolc
- Raabe Klett Könyvkiadó Kft.
- Textilipari Dolgozók Szakszervezete (Cantoni Kőbányai Textil Kft.)
- Szlovák Közlekedési, Távközlési és Postaügyi Szakszervezetek Szövetsége
- Pedagógusok Szakszervezete
- Textilipari Dolgozók Szakszervezete
- LIGA Építőipari Szakszervezetek Szövetsége
- A Nemzetközi és Hivatásos Gépkocsivezetők Országos Szakszervezetének tagsága és elnöksége megkülönböztetett figyelemmel kíséri a médiákon keresztül is elhangzott különböző nyilatkozatokat, amelyekből egyértelműen kiderül, hogy a munkaadói oldal le akarja söpörni a vasutas munkavállalókat képviselő szakszervezetek által kidolgozott bérkövetelést.
- TUDOSZ
- A Miskolci Tömegközlekedési Dolgozók Szakszervezete kész valamennyi rendelkezésére álló eszközzel segíteni a Vasutasok Szakszervezetét.
- Helyi ipari és Városgazdasági Dolgozók Szakszervezete
- MSZOSZ Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Képviselete
- Kötöttáru Gyártó Rt., Hódmezővásárhely
- LIGA Dél-Zalai Szövetség, Nagykanizsa
- Élelmiszeripari Dolgozók Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Szakszervezete (12 megyei alapszervezet nevében)
- MEDOSZ Szövetség
- A Bőripari Dolgozók Szakszervezete Intéző Bizottsága szerint már nem csak a vasutasok bére a tét, hanem a munkavállalók érdekvédelmi szervezeteinek, a szakszervezeteknek a tekintélye, talán léte is.

### FEBRUÁR 2.

- Az MSZOSZ sajtóirodája közleményében hangsúlyozza, hogy egy állami tulajdonú vállalat esetében, ahol a tulajdonos legfőbb képviselője a közlekedési miniszter, hamisan cseng az az érvelés, hogy a MÁV nem vállalhatja fel az adójogszabályok tőle "függetlenül" kialakuló hatásainak kivédését.
- Független Rendőrszakszervezet Központi Koordinációs Irodája
- Kispesti Munkásotthon Baráti Köre
- Mecseki Bányászok Szakszervezete, Pécs
- A Bánya- és Energiaipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége szerint az állam, mint tulajdonos, aktuálpolitikától vezérelt hozzáállása mögött világosan látszik az a kormányzati törekvés, hogy a szakszervezeteket minden áron le kell törni. A küzdelem túlmutat a vasutas munkavállalók gondjain, rólunk, s valamennyi bérből és fizetésből élő dolgozóról szól. Ha a munkaharc sikertelen lesz, az felbátorítja majd a hatalmon lévőket arra, hogy frontális támadást indítsanak valamennyi munkavállalói érdekképviselet ellen, ami a munkavállalók és a nyugdíjasok további kiszolgáltatottságát és elszegényesedését eredményezi. Ha valamikor igazán szükség volt arra, hogy összefogjunk, hogy erőt mutassunk, ez az a pillanat – áll a táviratban.
- Kenderipari Nyugdíjas Szervezet, Szeged
- A Kereskedelmi Alkalmazottak Szakszervezete szerint az alapvető, minden társszakszervezet részére vállalható és vállalandó feladat a társadalmi elfogadottság megszerzése a jelenlegi vasutassztrájk támogatására. Ezt a KASZ tagjai körében minden lehetséges módon publikálja – plusz felkérte a partner munkaadói szövetségeket is arra, hogy segítsék kezelni és lecsillapítani az esetleges konfliktusokat a munkáltatók és alkalmazottaik között a dolgozók közlekedési nehézségeiből adódó késések miatt.
- Magyar Távközlési Ágazati Szakszervezet
- Az MSZOSZ Nyugdíjas Választmánya szerint elfogadhatatlan, hogy a stabil fejlődési pályára lépett országban a munkavállalók továbbra is nyomott, az uniós bérek egynyolcad, egykilenced részét kitevő bérekért dolgoznak. Felháborítónak tartják azt is, hogy a tisztességes bérért harcoló vasutas barátaikat a közvélemény előtt úgy akarják lejáratni, mintha mások rovására irreálisan magas béreket követelnének. Megelégedéssel tapasztalták ugyanakkor, hogy a három meghatározó vasutas-szakszervezet összefogott és közösen lép fel a munkavállalók érdekeiért.
- A Repülőgép Műszakiak Független Szakszervezetének ügyvivői mélységesen elítélik a konfliktuskereső, arrogáns munkáltatói magatartást és a tulajdonost reprezentáló tárca vezetőjét kétszínű, a közvéleményt megtévesztő demagóg nyilatkozataiért. Tiltakoznak az elmúlt rendszert visszaidéző központi bérdiktátum ellen.
- A Vasas Szakszervezeti Szövetség Budapesti Nyugdíjas Szervezetének meggyőződése, hogy a vasutasok ellen szervezett hangulatkeltés ellenére, a társadalom többsége megérti és támogatja harcukat és a sztrájkot, amelyre a kompromisszumok elől elzárkózó MÁV-vezetés miatt kényszerültek. Jóleső érzéssel tapasztalták, hogy a vasutas dolgozók alapvető érdekeiért folyó harcban szakszervezeteik egymásra találtak és közösen lépnek fel.
- Nógrádi Bányász Nyugdíjasok Szakszervezeti Bizottsága

### FEBRUÁR 3.

- Humanista Párt
- Honvédségi Dolgozók Szakszervezete
- Dreher Sörgyárak Rt. Szakszervezeti Bizottsága
- Szakszervezeti Szövetség Községi Tanácsa, Szabadka
- Uniontext Kft., Richards Szakszervezeti Bizottsága
- Ganz Gépgyár Logker Kft.
- Textilipari Dolgozók Szakszervezetének nyugdíjas tagjai
- Ganz Energetika Kft.
- Ganz – David Brown Kft. Szakszervezete
- Urán Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége
- Bányász Szakszervezeti Szövetség, Dorog

### FEBRUÁR 4.

- TDSZ, Hansa 96 és Társa Bt. Szakszervezeti Bizottsága
- Sopilen Kft., Sopron
- Textiles Nyugdíjas Alapszervezet, Mezőberény
- Arlington Szakszervezet, Mosonmagyaróvár

### FEBRUÁR 7.

- Cseh Vasutasok Szakszervezete, Prága
- Az Atomerőmű Ifjúsági Szervezete, a Munkástanács, a Műszakos Dolgozók Érdekvédelmi Szervezete és a Paksi Atomerőmű Dolgozóinak Szakszervezete munkavállalói és tagjai kék szalagot viselnek mindaddig, amíg a vasutasok sztrájkja be nem fejeződik.

### FEBRUÁR 10.

- Ukrán Szállítmányozók és Vasúti Dolgozók Szakszervezete Tanácsa
- A Honvédszakszervezet elnöksége szerint a vasutasok harca ma már a munkavállalói jogok korlátozása, a szakszervezetek, a szakszervezeti mozgalom ellehetetlenítése ellen folyik.

### FEBRUÁR 11.

- A Magyar Szocialista Párt parlamenti frakciójának Munka világa munkacsoportja aggodalommal figyeli a vasutassztrájk elhúzódását, a percről percre növekvő és az egész országra kiterjedő gazdasági károkat, amelyek mértéke már régen meghaladta a még vitatott kérdések megoldásának anyagi vonzatait. A konfliktus elkerülhető lett volna, ha a kormány az állami tulajdonú MÁV vezetőit felhatalmazta volna az érdemi tárgyalásokra a szakszervezetekkel és ennek anyagi feltételeit is biztosította volna. Az ország és a MÁV együttes érdeke a sztrájk mielőbbi befejezése. Felszólítják Katona Kálmán miniszter urat arra, hogy adjon érdemi felhatalmazást a MÁV vezetőinek a megállapodásra. Elengedhetetlennek tartják az érdekegyeztetés teljes rendszerének újragondolását, mert a jelenlegi működésképtelensége nem teszi lehetővé a konfliktusok tárgyalásos rendezését.

### FEBRUÁR 14.

- Német Közalkalmazottak Szakszervezete

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: *Aranyosné Húri Valéria, Berta Sándor*

## AKIK ADTAK A SZTRÁJKALAPBA

- Az MSZOSZ elkülönített számlát hozott létre. Az adományok, sztrájksegélyek számlaszáma: 11707024-20419455
- A Postás Szakszervezet központi befizetéssel járult hozzá a szolidaritási sztrájkalap növeléséhez.
- Az Országos Sportszakszervezet anyagi támogatást is nyújt a sztrájkoló vasutasoknak.
- Az Építő-, Fa- és Építőanyagipari Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége az erkölcsi szolidaritáson túlmenően
- A Televíziós Dolgozók Szakszervezete
- A Vasas Szakszervezeti Szövetség kinyilvánította, hogy ha a MÁV vezetésének hibájából a vasutasok sztrájkja elhúzódik, akkor valamennyi rendelkezésére álló eszközzel, beleértve a pénzügyit is segíteni fogja a vasutasokat.
- Az Idegenforgalmi Dolgozók Országos Szakszervezete
- Az Élelmezésipari Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége
- A Sütőipari Dolgozók Szakszervezete kész az ÉDOSZ-szal, az MSZOSZ-szel és más konföderációkkal együttműködve demonstrációk szervezésében közreműködni, mozgósítani, szükség szerint anyagi támogatást biztosítani.
- Ruházatipari Dolgozók Szakszervezete
- Szocialista Párt Dolgozóinak Szakszervezete
- Húsipari Dolgozók Szakszervezete
- A Magyar Vegyipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége, Petrolkémiai Dolgozók Szakszervezete (Tiszaújváros) bejelentette: amennyiben a vasutasok jogos sztrájkja tartóssá válik, elnökségük dönt az anyagi támogatás formájáról és mértékéről.
- Az Élelmezésipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége (ÉDOSZ) arra figyelmezetett, hogy a MÁV módszerei nagyban hasonlítanak a szekszárdi húsosok sztrájkolóival szemben alkalmazott politikára, azzal a különbséggel, hogy a cselekedetek mögött az állam áll, nem pedig egy magánszemély. További anyagi támogatásra buzdít.
- A Mátrai Erőmű Rt. Bánya- és Energiaipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége vallja: hogy nem képzelhető el az Európai Uniós csatlakozás oly módon, amely a bérek összehasonlításában ötszörös különbséget mutat. Nem elfogadható az a tárgyalási stílus, ami a diktátumok és ígérvények "bebetonozásán" alapszik. Tiltakozunk az ellen a stratégia ellen, amely az érdekképviseletek pozícióinak teljes ellehetetlenítését tűzte célul zászlajára, s ezzel a munkavállalók kiszolgáltatottságának növelését kívánják elérni. 100 ezer forinttal támogatják a sztrájkoló vasutasokat.
- A DUNAFERR Dunai Vasmű, VASAS Szakszervezeti Szövetséghez tartozó szervezetének elnöke táviratában kiemeli: egy pillanatra sem tévesztik meg őket a híradások. Jól látható, hogy a kormány döntő csapást akar mérni a szakszervezetekre és minden eszközt felhasználva igyekszik megfélemlíteni a munkavállalókat. Az a harc, amit a vasutasok folytatnak, az nem csak a MÁV belügye, hanem minden magyar munkavállalóról ügyéről és érdekeiről van szó. A DUNAFERR Dunai Vasmű VASAS Szakszervezeti Szövetség szövetségi tanácsi ülésén úgy döntött, hogy jelentős összegű szolidaritási támogatást utal át a Vasutasok Szakszervezete szolidaritási számlájára.
- A Gabona- és Malomipari Dolgozók Szakszervezete erejéhez mérten utalt át 150 ezer forintot az MSZOSZ szolidaritási sztrájkalapjába.

# A tagdíj le nem vonás reflektorfényben

## ÚJABB SAJTÓTÁJÉKOZTATÓ A VSZ SZÉKHÁZÁBAN

**– A vezérigazgató (*Kukely Márton*) és minisztere (*Katona Kálmán*) valótlan tényállításai arra indították a három reprezentatív szakszervezet vezetőit, hogy hitelesen tájékoztassák a megtévesztett közvéleményt – jelentette be *dr. Márkus Imre* február 16-án, délelőtt 11 órakor a VSZ székházában egy újabb sajtótájékoztatón.**

*Dr. Borsik János*, a MOSZ alelnöke előbb a tagdíj le nem vonás ügyében a tárgyalások sorrendjére emlékeztetett, s arra, hogy már 1991-től törvényes az, hogy a szakszervezeti tagok adnak megbízást a munkáltatónak, miáltal az le tudja vonni keresetükből az 1%-os tagdíjakat, megjelölve az átutalás helyét. Ez a rend működött a MÁV Rt.-nél is, ám január 12-én fordult a kocka, mert április 15-ével az rt. felmondta ezt a kétoldalú megállapodást. Így gyakorolt nyomást a sztrájkolók szakszervezeteire. – Ha ez így van, – fejtette ki *Borsik János* – úgy a hátralévő, aláírandó dokumentumok után, s ha kialakul egy hároméves munkabéke, továbbá már nem a sztrájk elleni nyomásgyakorlás eszközeként, hanem büntetésként fogható fel a tagdíjlevonás megtagadása. Nos, február 13-án, este még egy erről tárgyaló vezérigazgató köszönt el – avatta be a kényes részletekbe *Borsik* a sajtót, mert azt is elmondta, hogy a vezérigazgató megadta az újabb találkozó idejét is, mégpedig másnap reggel kilenc órára. Addig ugyanis átgondolta volna a tagdíjlevonás, illetve le nem vonás ügyét. Ám *Kukely Márton* kétszer is elhalasztotta, sőt háromszor is a randevút. *Borsik* szerint ebben érhető tetten, hogy a vezérigazgató hajlott volna valamilyen, akár üzleti kompromisszumra is, csak jöjjön létre már a munkabéke. De helyette feltételezhetően a KHVM miniszter döntött, hogy nem tárgyalhat a kérdésről. Ez már nyílt politikai csapás a szakszervezetekre. A kormány sanda szándéka tehát meggyöngíteni a legerősebb társadalmi kontrollt, csak azért, hogy a dolgozók még kiszolgáltatottabbakká váljanak.

*Bárány Balázs*, a VDSZSZ alelnöke ugyancsak megerősítette ezt a verziót, kiegészítve azzal, hogy szakmai érveket a MÁV Rt. a tagdíjlevonás megtagadásának ügye mellett nem tudott felsorakoztatni. Így vett elégtételt, mert az érdekvédelem sztrájkot mert szervezni, mert nem hódoltak be a diktátumoknak. Talán illenék önként lemondani a munkáltatói tagdíjlevonásról-átutalásról minden szakszervezetnek, mint a munkabéke fő akadályáról? – Érthetetlen – világított rá *Bárány* –, hisz a szervezett dolgozónak komoly veszteséget okoz a MÁV Rt., tudniillik az adójóváírás bonyolultsága azt eredményezi majd, hogy minden tag félszázalékos jövedelemkiesést szenved el, ha más módon fizeti be a díját. Ennek súlyos következményei lesznek. Örökös vita támad majd a taglétszám regisztrálás fölött, ami negatívan befolyásolhatja a munkaidő-kedvezményt. A szakszervezetekkel megkötött szerződések betartatására nem maradna erő.

Végül *Dr. Márkus Imre* így folytatta: – A levonásos tagdíj beszedésére most már mind a három szakszervezet saját maga készül, s ha ez meg lesz még egy konfliktusban nincs módja többé a MÁV Rt.-nek ezt a nyomásgyakorlási fegyvert kipróbálnia.

A VSZ elnöke nagy érdeklődést keltett azzal, hogy nem hallgatott arról sem, hová "távoztak" a tárgyalások elől vezérigazgatósági partnereik a megbeszélt időben. Hová? A Közlekedési Minisztérium épületébe. Ma már nyilvánvaló tehát – hallhattuk –, hogy döntési helyzetben ekkor csak *Katona Kálmán* és *Kalmár Béla* urak voltak.

*Márkus Imre* beszámolt a MÁV figyelemelterelésének még egy nagyobb hadműveletéről is. A sürgős, de állandóan elodázott vasútreform az, amit el akarnak a túlságosan nyitott szemű közvélemény elől bújtatni. Épp ezért a VSZ, a MOSZ és a VDSZSZ tenni fog arról, hogy a mellébeszélést leleplezze. Mert így a vasútreform csupán üres szólam. A VSZ elnöke ezek után a MOSZ és a VDSZSZ, de az Európai Szakszervezetek Szövetsége nevében is visszautasította *Katona Kálmán* kijelentését, mely szerint az európai szakszervezeteknek érdeke a magyar vasút tönkretétele. A szolidaritási táviratokból éppen az ellenkezője derül ki, s az hogy e konfliktus egy világos, európai párbeszédhez méltón záruljon le. A foglalkoztatás ne kiszolgáltatottságot, de biztonságot szolgáljon a dolgozónak, a reálkeresetek pedig emelkedjenek. Remélhető – fejezte be *Márkus Imre* –, hogy *Katona Kálmán* miniszter bölcsessége fölül fog kerekedni bosszúvágyán.

***Szalai Csaba***




**A füttyösök, akik letorkolták a szólni óhajtó minisztert a Dob utcai tüntetésen.**

# Jaj a „legyőzötteknek”?

## A MÁV RT. ELLEN FORDULTAK SAJÁT STATISZTIKÁI

*(...folytatás az 1. oldalról)*

Magabiztosan kijelentette: kifulladt a sztrájk, a szakszervezeti vezetők azért fújták le az akciót, mert a minimális szint alá csökkent a támogatottsága. (Ezt külön-külön is cáfolja a VSZ, a MOSZ és a VDSZSZ, mondván "állt a kerék", elérték a céljukat.)

Érdemes elgondolkodni a számokon is! A MÁV sajtótájékoztatóján bejelentették azt is: a legfrissebb becsült adatok szerint a vasúttársaságnak 1,9 milliárd forintos veszteséget okozott a 329 órás sztrájk, ebből 1,1 milliárd forint az árufuvarozás, nyolcszázmillió pedig a személyszállítás bevételkiesése. *Kukely Márton* leszögezte: a kieső bevételeket csak belső erőből lehet pótolni, ha pedig a sztrájkveszteségeket többletbevételekkel nem lehet ellentételezni, akkor a költségeket kell csökkenteni. (Mondjuk létszámleépítésből?)

Korábban közzétett számítások szerint a MÁV-nak a december 20-i, kilencórás, a január 10-e és 12-e közötti hatvanórás sztrájk a vállalatnak 500 millió forintos bevételkiesést, így az utóbbi két hónap összesen 398 órányi vasutassztrájkja csaknem 2,4 milliárd kárt okozott a vasúttársaságnak. (Mekkora béremelés futotta volna ebből?) *Benczédi Mihályné* gazdasági vezérigazgató-helyettes kifejtette: ezek a számok már tartalmazzák azokat a megtakarításokat, amelyek a járatok közlekedtetésének elmaradása miatt az igénybe nem vett villamos energián "spóroltak" meg. A társaság adatai szerint a sztrájk ideje alatt elégséges szolgáltatásként közlekedtetett szerelvények átlagosan 58-75 százalék közötti kihasználtsággal jártak a hálózaton, ám a statisztikának ellentmond, hogy a fővonalakon szinte letaposták egymást a kocsikba feljutott utasok, ráadásul óriási, nem ritkán több órás késésekkel érték el a végállomást, például Záhonyt. Miközben, többször is megtörtént, hogy a fennragadástól való félelemtől megrántották a vészféket. Sőt ellentmond ezeknek az adatoknak az a korábbi, a központi operatív bizottságban tett MÁV-javaslat is, amely szerint az elégséges szolgáltatásként járó vonatok túlzsúfoltak, többre van szükség. A MÁV adatai szerint a sztrájk alatt a menetrendben meghirdetett 2720 személyvonat 30 százaléka (816 darab!) közlekedett naponta. Érdekes tehát, hogy a MÁV Rt. nem használta ki a szakszervezetek által egyoldalúan biztosított 850 személyvonat közlekedtetési lehetőségét!

Megoszlanak a vélemények a sztrájkban való részvételi arányról is. *Kukely Márton* sajtótájékoztatóján elmondta: a munkabeszüntetés ideje alatt fokozatosan nőtt a munkát felvevők aránya, 91-ről 95 százalékra. Érdekes, mintha mégis állt volna a vonatok többsége! Akkor ki dolgozott? És hol? A szakszervezetek stratégiája viszont bevált: fizesse a munkába állókat a MÁV! Fizette is.

A szlovák vasutaknak körülbelül 55 millió szlovák koronás (330 millió forint), míg a cseh vasutaknak körülbelül 4,5 millió koronás (mintegy 35 millió forint) kára származott a magyar vasutassztrájkból. A szlovák vasutak szóvivője megjegyezte: a számlát egy hónapon belül benyújtják a MÁV-hoz.

*Kukely Márton* vezérigazgató szerint a megállapodás-rendszer üzlet. A MÁV az eddig vállalt kötelezettségekkel fizetne a további háromévnyi békességért, a reform beindításához szükséges viszonyok megteremtéséért. Ha ez nem valósul meg, a munkáltató szerint akár a kezdetektől meg lehet ismételni a teljes tárgyalássorozatot. Vajon mit jelent, jelenthet ez? Netán újabb kenyértörést, erőfelmérést?

*Kukely Márton* egyébként február 15-i sajtótájékoztatóján először ismerte be a tárgyalássorozat három hónapja alatt, hogy a MÁV jelenlegi álláspontja mögött kormányzati szándék, a közlekedési tárca és a kabinet álláspontja húzódik meg. Ez idáig a hivatalos álláspont szerint a MÁV-nak volt mozgástere! De csak annyi, mint egy kalitkában.

***Berta Sándor***

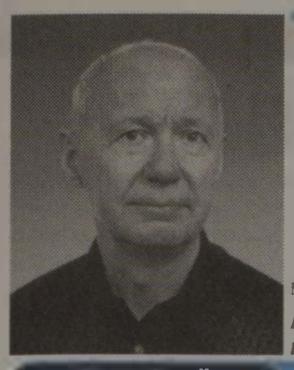
MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

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



MOTTÓ:
*Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.*

# Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

UTKOZŐ

KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

## Élettanulságok

A *törekvőket*, miközben felfelé igyekeznek a veszélyes csapásokon, nem érdekli, miként fognak visszatérni. Az emelkedés vágya elnyomja bennük a zuhanás félelmét. *(Thomas Adams)*

Az *ambíció* csak akkor ártalmas, ha nincs arányban a képességekkel. Ha valaki többet akar, mint amire képes, egyszer lesz boldogtalan és kiszolgáltatott. *(George S. Hillard)*

Egy ember sosem nyilatkozik a *jelleméről* olyan világosan, mint amikor másokról beszél. *(Jean Paul Richter)*

Az életben nehéz megmondani, kik ártanak neked többet: az *ellenségeid* – rosszindulatból, vagy a *barátaid* – a legjobb szándékkal. *(Edward Bulwer-Lytton)*

Ahhoz, hogy az emberek becsületesek lehessenek egymással, először *önmagukkal* kell becsületesnek lenniük. Aki következetesen hazudik önmagának, reménytelen eset. *(William H. Boetcker)*

A nyüzsgés nem cselekvés. *(Ernest Hemingway)*

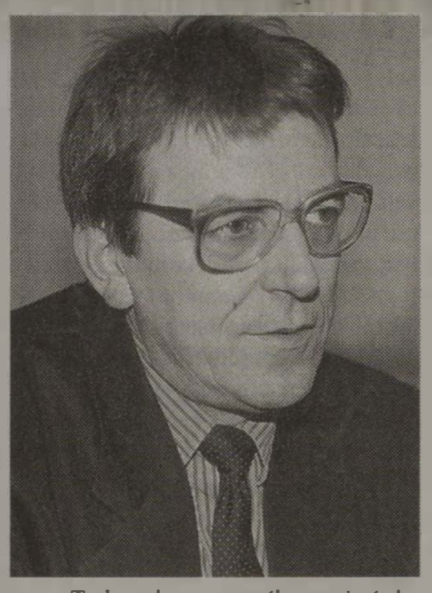
Amikor alkotóerőnk *elapad*, nem marad számunkra más, csak üresen kongó fontosságtudatunk. *(Eric Hoffer)*

Ha nincs *célunk*, mely irányt szab gondolatainknak, erőinknek és vágyainknak, életünk lagymataggá, haszontalanná, vagy mások puszta játékszerévé válik. *(Frank Crane)*

Arányérzék, a tények tisztelete, *becsületes, apró emberi tettek*, türelem és csendes számvetés, s mindez egy csipetnyi humorral fűszerezve – ez a kiábrándulás elleni legjobb gyógyszer. *(Alexander Oakwood)*

## A különböző távolság helyett egyenlő közelséget

AJÁNLJA ***VAJDA JÁNOS***, A MUNKÁSPÁRT ALELNÖKE



*– Tudom, hogy személyesen is érdekel a szakszervezetek élete, figyelemmel kíséred tevékenységüket. Ezért kérdezem: milyennek látod mai helyzetüket?*

– Baloldali elkötelezettségű, közéleti emberként nehezen éltem meg, hogy a rendszerváltás folyamatában a baloldal erői és benne a magyar szakszervezetek is meggyengültek. Ennek következménye, hogy a rendszerváltás óhatatlanul a magyar társadalom többségének a rovására ment végbe. Ugyanakkor nagy értéknek tartom, hogy a szakszervezeti mozgalom – minden nehézség ellenére – életben maradt, dolgozik, működik, próbál erőt gyűjteni immár az elmúlt tíz év tapasztalataiból is.

*– Szerinted melyek az utóbbi idők gyengülésének okai?*

– Úgy látom, hogy a termelés visszaesésével párhuzamosan csökkent a munkahelyek száma, s ezen belül a termelésben dolgozók aránya. A munkanélküliség viszonyai között a foglalkoztatottak nagy része fél a politikai megnyilatkozásoktól, vagy nem látja értelmét a szakszervezeti tagságnak. A külföldi tőke számos helyen korlátozza vagy tiltja a szakszervezetek tevékenységét, az érdekvédelmet.

Az elmúlt tíz esztendő tanulságaihoz tartozik az is, hogy a jobboldali, polgári kormányok korlátozzák, csökkentik a szakszervezeti jogokat, a szociál-liberális kormány pedig semmivel sem erősítette azokat. A mögöttünk hagyott évtized tapasztalataiból mindenkinek – pártoknak, szakszervezeteknek, kormányoknak – van mit tanulniuk. A legfontosabb felismerés az: Magyarországon kapitalizmus van, a dolgozók érdekeiért tőkés viszonyok között kell küzdeni.

*– Mindezek fényében hogyan fogalmaznád meg a Munkáspárt szakszervezet-politikának lényegét, jellemzőit, fő irányát?*

– A Munkáspárt abból indult, indul ki, hogy a magyar szakszervezetek egész bázisának túlnyomó többsége – minden kényszerű szétaprózottság ellenére, társadalmi helyzeténél fogva, a szó valódi értelmében – baloldali. Ezért a Munkáspárt a szakszervezetek megvédése és szerepük erősítése mellett van.

*– Miben, hogyan?*

– Támogatjuk a szakszervezetek saját érdekvédelmi harcát a munkahelyek megvédéséért, új munkahelyek teremtéséért, a tisztességes bérekért, szociális jogaik és érdekvédelmi intézményeik megmentéséért. Fontosnak tartjuk annak felismerését, hogy az egyes ágazatokon belül és a konföderációk között is jobb kapcsolat, termékenyebb együttműködés alakuljon ki. Egyszóval: erősödjék a szakszervezeti egység. A másik dolog, hogy a munkáját még megőrző embernek, a munkanélkülivé vált állampolgárnak, a nyugdíjasnak is alapvetően közös érdekeire lehet felépíteni egy társadalmilag hatékonyabb érdekvédelmi munkát, valódi társadalmi szolidaritást. Ez lehet az ellenszere a jelenlegi kormány szakszervezet-ellenes politikájának; annak, amely szemérmetlen nyíltsággal mutatkozott meg például az év eleji vasutassztrájk idején.

*– Szeretném, ha véleményeznéd a Baloldali Munkásplatform létét, tevékenységét.*

– Az MSZOSZ-en belüli platformok a magyar szakszervezeti mozgalom közelmúlt történetének sajátos képződményei. Így a Baloldali Munkásplatform is kifejezi azt, hogy a szakszervezeti tagság politikai gondolkodásában, kötődéseiben sokszínű. Mi fontos szövetségesnek, s még inkább természetes emberi, politikai kapocsnak tekintjük együttműködésünket. Úgy gondoljuk, hogy nem csupán a választás időszakában, hanem sokkal inkább az útkeresésben, a párbeszédben, a baloldali válaszok közös keresésében és megtalálásában tölthetnek be generáló szerepet az MSZOSZ platformjai.

Az is természetes lenne, ha a baloldali pártok és a szakszervezetek közösen tennének többet a munkaharcban és a politikai küzdelemben vitaképes, új politikai generáció neveléséért, képzéséért. Mindennek feltétele lenne az MSZOSZ és a baloldali pártok között – a korábbi időszakkal ellentétben – ne a különböző távolság, hanem az egyenlő közelség legyen a természetes viszony.

***kárpáti***

## Legfőbb gondunk a felsőoktatás alulfinanszírozottsága

ÁLLAPÍTJA MEG ***DR. KIS PAPP LÁSZLÓ*** TANSZÉKVEZETŐ EGYETEMI TANÁR, A FELSŐOKTATÁSI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK ELNÖKE

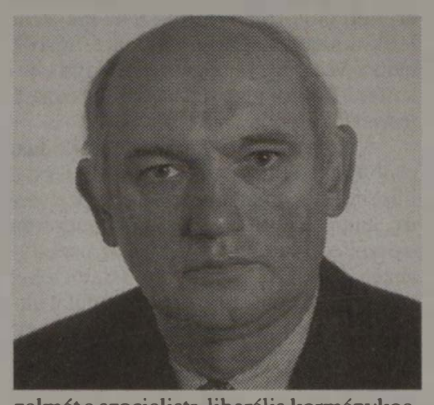
*– A Felsőoktatási Dolgozók Szakszervezetének (FDSZ) megalakulásától (1989-től) elnöke vagy. Hogyan emlékszel a kezdeti időkre?*

– Abból indulnék ki, hogy a politikai rendszerváltást megelőzően a magyar szakszervezeteknek kiemelkedő szerepük volt az előző rendszer problémáinak felvetésében, hibáinak nyilvánosságra hozatalában. Emlékeztetném e sorok olvasóit a magyar szakszervezetek 1988-as kongresszusára, amelyen a résztvevők nagy megrökönyödésére az akkor még a Pedagógusok Szakszervezetéhez tartozó Felsőoktatási Tagozat küldöttei nem fogadták el *Gáspár Sándor* beszámolóját. Ezt követően felerősödött az az erózió, melynek eredményeként a tudományos-kulturális élet területén önálló, független szakszervezetek alakultak (Liga, TDDSZ, TUDOSZ, FDSZ).

*– Mit emelnél ki a rendszerváltás utáni évekből?*

– Az 1990-ban megalakult Antall-kormány elfogadta az újonnan létrejött szakszervezeteket és tárgyaló partnerként kezelte őket. Ugyanekkor éreztük azt is, hogy a régi rendszer maradványaiként tartanak bennünket számon. A kormányzati ciklus végére (1994) oldódtak ezek a feszültségek.

A Horn-kormány idején megerősödtek a szakszervezetek. Törést az 1995 tavaszán megjelent Bokros-csomag okozott. Az FDSZ olyan súlyúnak ítélte meg a károkat – 7600 felsőoktatási oktatót és dolgozók kellett elbocsátani, – hogy elvesztette a bizalmát a szocialista-liberális kormánykoalíció iránt. Némi pozitív változást hozott ugyan *Fodor Gábor* miniszter menesztése, de a liberális oktatáspolitikával továbbra sem tudtunk azonosulni.



*– És a jelenlegi Orbán-kabinet politikájával?*

– Nagy várakozással tekintettünk az 1998-as kormányváltáselé, miután *Pokorni Zoltán* személyében egy "régi" szakszervezeti vezetőt üdvözölhettünk. Az oktatási kormányzattal azóta jó az együttműködésünk. A fő problémát elsősorban a felsőoktatás alulfinanszírozottsága okozza. Csak remélni tudjuk, hogy a 2000-ik évi szűk esztendő után 2001-ben el tudunk indulni egy fejlődési pályán, amelyhez a struktúrát az integrációs folyamatok már előkészítették. Nem mondhatják tehát kormányzati körökben, hogy a felsőoktatás emberei ölbe tett kézzel ülnek és várják a sült galambot.

A szakszervezet is támogatja az oktatási kormányzat elképzeléseit, miszerint 2010-ben a magyarországi 18-22 éves korosztály 50 százaléka a felsőoktatásban tanuljon. (Jelenleg ez 29 százalék.) Ennek megvalósításához azonban biztosítani kell, hogy nem lesz elbocsátás a felsőoktatásban és a kutatásban, s a kormányzati ciklus végére (2002-ben) legalább 75 százalékban megközelítjük az Európai Unió béreit. (Jelenleg ez a szám 45-50 százalék.) A cél teljesítése érdekében olyan megállapodást kívánunk kötni a kormánnyal, hogy a következő években a felsőoktatásban és a kutatásban 6-7 százalékos reálbérnövekedésre kerüljön sor.

*– Lépjünk kicsit túl a felsőoktatás keretein. Hogyan látod a dolgokat ebben a tágabb horizontban?*

– Úgy ítélem meg, hogy a jelenlegi kormányzatnak alapvetően javítania kell az érdekképviseletekhez fűződő kapcsolatrendszerén. A vasutassztrájk is azt bizonyítja, hogy a kormányzati együttműködésben vannak hiányosságok. A közszféra területén is gondjaink vannak; csúsznak azoknak a tárgyalásoknak az időpontjai, amelyek egy középtávú megállapodásra irányulnak. Mégis bizakodom *Stumf István* kancellária minisztertől szerzett személyes információban: a kormány kész a közeljövőben tárgyalni a közszféra helyzetének javításáról. Szeretnék abban is hinni, hogy a média is kedvezőbben ítéli majd meg a szakszervezetek tevékenységét.

***kárpáti***

## A szakszervezet mindig ellenzéki pozícióban van

INTERJÚ ***GÁL REZSŐVEL***, A VILLAMOSENERGIA-IPARI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉGÉNEK ELNÖKÉVEL

*– Innen nézve milyennek látszik a magyar szakszervezeti mozgalom jelenlegi helyzete?*

– Én azt a nézőpontot választanám, hogy készülünk az Európai Unióba. Ha innen nézzük a dolgokat, akkor elsősorban az látszik fontosnak, hogy a fejlett nyugati országokban miként alakul a szakszervezetek és a hatalom viszonya. Ebből a szempontból két kérdéskör érdekes: milyen a tag viszonya a szakszervezethez és milyen a hatalom viszonya az érdekképviseletekhez?

A nyugati demokráciákban folyamatos volt a fejlődés, ezért a szakszervezeti tagság érzi és tudja, hogy a szakszervezet ő maga, az egyén határozza meg a szakszervezetet, következésképp érzelmileg is azonosul vele. Ebben a tekintetben nálunk még van mit javítani, mert negyven éven keresztül nem a klasszikus módon működtek a szakszervezetek. Ugyanis részei voltak a hatalomnak. Tehát abba az irányba kell haladnunk, hogy a szervezett dolgozó megérezze: a szakszervezet én vagyok, társaimmal együtt. Még egyszerűbben fogalmazva: Ha a gyerek felnő, az apa maga mondja neki, hogy fiam, lépj be a szakszervezetbe, mert ott a helyed. Ami pedig a szakszervezeti vezetőket illeti. annak kell lennie a meghatározó elvnek, hogy az én megbízatásom: a szolgálat! A tagság szolgálata.

*– Említetted a hatalom viszonyát az érdekképviseletekhez. Erről hogyan vélekedsz?*

– A nyugati demokráciákban a hatalom megszokta és tudomásul veszi, hogy a szakszervezeti mozgalom a demokrácia része. Azt is tudomásul veszi és tolerálja, hogy a szakszervezet mindig ellenzéki pozícióban van. Ennek az az oka, hogy a kapitalizmusban a kormányzat általában a tőke puha, vagy kemény érdekeit képviseli, míg a szakszervezetek a tőke profitját meg kívánják osztani a tulajdonos és a munkavállaló között.

Magyarországon, ha a hatalom ellenállást érzékel a szakszervezetek részéről, akkor azt politikai támadásnak veszi. (Így van ez most például a vasutas sztrájk idején is.) Az elmúlt tíz évben – eltérő módon ugyan –, de a kormányzatok nem tekintették valós szociális partnernek a munkavállalók képviselőit, a szakszervezeteket. A munkakonfliktusokban kevés toleranciával, inkább hatalmi arroganciával, erőből közeledtek a szakszervezetekhez. A magyar kormányoknak tehát lenne mit tanulniuk az EU-országoktól. Például azt, hogy toleránsan, partnerként kezeljék az érdekképviseleteket. Jellemző egyébként, hogy míg a nyugati országok egy sztrájkot a munkaharc természetes eseményének, konfliktusának tekintenek, addig nálunk szinte hisztéria kíséri a munkavállalók e törvényes jogának gyakorlását.



*– Miben jelölnéd meg a magyar szakszervezetek jelenlegi működésének leggyengébb pontjait?*

– A megszállottságban. A magyar szakszervezetek ugyanis mind ágazati szinten, mind országosan megosztottak. Gyakran egymással szemben is kijátszhatók. A hatalom meg szívesen használja az "oszd meg és uralkodj" régi, jól bevált elvét. S az ennek során keletkező belső nézeteltérések sokat ártanak. Hátráltatja, akadályozza azokat a törekvéseket, hogy a munkavállalók érzelmileg is szorosan kötődjenek érdekvédelmi szervezeteikhez.

Azt is mondhatjuk, hogy a szakszervezet úgy működik, mint egy vállalkozás, ahol a hatékonyság ugyanolyan fontos, mint egy gazdasági társaságban. Ilyen megközelítésben bizony a mi szakszervezeteink nem működnek hatékonyan, elsősorban megosztottságuk miatt. Az elmúlt évek egyébként is leapasztották az infrastruktúrát, a szétforgácsoltság pedig nem teszi lehetővé az anyagi, technikai, szellemi erők koncentrálását. Szükséges lenne a közeledés mind az ágazatok, mind a konföderációk között.

*– Mi az akadálya ennek?*

– Szerintem két dolog. Az egyik az, hogy sérülnek a személyes egzisztenciák, másrészt a politikai nézetkülönbségek is közrejátszanak. A mai napig nincs közös nevező abban, hogy milyen legyen az optimális viszony a szakszervezetek és a pártok között.

*– Valóban, a jelek szerint ez egyszerre jelent elméleti és gyakorlati problémát. Mit gondolsz arról: mi lehet az elfogadható, helyes magatartás a pártok és a szakszervezetek kapcsolatában?*

– Menjünk vissza az alapokhoz. A szakszervezeti tag azért fizet tagdíjat, mert úgy tartja, hogy érdekeinek védelmét szervezett formában jobban lehet képviselni. Ugyanakkor előfordul, hogy politikai, vallási, stb. nézetei egy munkahelyi közösségen belül is eltérőek. A szakszervezeti vezetésnek szolgálnia kell ezt az elvárást minden – országos, ágazati, munkahelyi – szinten. Azzal együtt, hogy a kapitalizmus viszonyai között ezek alapvetően baloldali értékek, a konföderációknak a pártokhoz fűződő kapcsolatát a munkavállalók érdekeinek a képviselete kell, hogy meghatározza.

*– Említetted a vasutasok sztrájkját. Milyen kommentárt fűznél ehhez a jelentős, nagy visszhangot, de ellentétes véleményeket is kiváltó eseményhez?*

– Mi szolidárisak voltunk a vasutasokkal, a mozdonyvezetőkkel és anyagilag is támogattuk korábbi sztrájkjaikat. Amikor láttuk, hogy a vasutas szakszervezetek megosztottak, akkor megpróbáltuk azokat közelíteni egymáshoz. Napjaink konfliktusa messze túlmutat a MÁV keretein. Az a mód, ahogyan a MÁV Rt., mint munkaadó és a mögötte lévő kormány, mint tulajdonos viselkedik, az nemcsak a vasutasság ügye. Itt már nem pusztán a hagyományos bérharcról van szó, hanem arról, hogy a kormány erővel meg akarja törni a szakszervezeteket, s eközben olyan módszereket alkalmaz, amely nem felel meg az EU-normáknak sem. A kollektív szerződés nélküli foglalkoztatás, az esetenként etikátlan és kisstílű technikák alkalmazása arra indítja más szakmák és ágazatok szervezett dolgozóit, hogy fellépjenek a vasutas szakszervezetek mellett. Ha ugyanis eltűrik a szakszervezetek, hogy úgy bánjanak velük, ahogyan azt a MÁV Rt. vezetése teszi, akkor előbb-utóbb a munkaadók hasonló módszereket alkalmaznak majd másutt is. Ezt azonban nem szabad tudomásul vennünk.

***kárpáti***

NEM MELLÉKES!

# Kormányszándék, de Baktalórántházán se értik

TISZADADA, KÁLLÓSEMJÉN, TISZADOB ÓVA INT

**Az összefogás, a hatékony tenni akarás jellemezte a közelmúltban Baktalórántházán tartott találkozót, amelyen a MÁV Rt. és az érintett régió településeinek vezetői vettek részt. A fórum témája a mellékvonalak problémája, új szempontok szerinti kategorizálása, a MÁV Rt. üzemeltetésében megtartandó, illetve kikerülő vonalak hosszmértéke volt.**

*Tasi Gábor*, a Debrecenből ideérkező vasúti igazgatóhelyettes előbb a teljesítményromlásról festett reális képet s kifejtette, hogy a MÁV egészénél az apró kis mozgatások nem jelentenek már megoldást. Később azzal folytatta:

– A reform igen lényeges kérdése a finanszírozás. A kormánynak, a KHVM-nek eltökélt szándéka a vasút "kettéválasztása". Egy teljesen különálló elszámolás alá kerül – 2000. január 1-jétől – az infrastruktúra (a pálya, felsővezeték, biztosító-berendezések) és egy teljesen új pénzügyi rendszer keretében bonyolódik az un. vállalkozó vasút, a személy és áruszállítás. Ez a reform első lépése. Ebben az időben még egy vasútról beszélünk, csak két teljesen különálló, két főkönyvvel rendelkező, gazdasági egységről!

A következő lépésben fogalmazódik meg az az igény, hogy a vállalkozói vasúton belül szétválasztják a két főbb tevékenységet: a személyszállítási és az áruszállítási szakágat, amely valószínűleg olyan irányban fog mozdulni, hogy az egyik helyről befolyt bevételek nem segíthetik a másik helyen keletkező hiányokat.

## Szükséges, ráhordó, gazdaságtalan

– A kormányhatározat egyik legmarkánsabb kijelentése az, hogy: mentesíteni kell a MÁV-ot, az üzemeltetési kötelesség alól. Ezért kell vizsgálnunk a mellékvonalakat! – tájékoztatott *Török László*, RVFO osztályvezető, aki elmondta:

– A mai aktuális probléma, hogy olyan megállapodást kell kötni az érdekképviseletekkel, amely hatékony, eredményes és az igényeknek megfelelő vasút működtetéséhez szükséges. Gyakorlatilag a KHVM-nek a MÁV-nak ki kell dolgozni a piaci viszonyoknak jobban megfelelő személyszállítási politikára, díjrendszerre vonatkozó szabályokat. Ennek megfelelően válogatta össze a MÁV a teamot, amelyben döntéselőkészítő szerepe van és nem Ő a döntéshozó!

– Ebbe a bizonyos csoportba egy bizonyos ponton be kell, hogy lépjenek az érintett önkormányzatok. S ha megszületik a határozat a vonalmentesítésről, nem a MÁV Rt. kötelessége és joga kijelenteni, hogy a megvizsgált szakaszokon megszüntetendő a vasút.

– Ez nem csak vasútgazdálkodási probléma! Tekintettel kell lenni a térség infrastruktúrájára, fejlesztési elképzeléseire, annak lehetőségeire. Úgy gondolom – emelte ki tájékoztatójában az osztályvezető úr –, hogy a MÁV javaslatot tehet arra, melyik vonalat fogja a vizsgálat tárgyává tenni. Létrehozott egy rangsort: szükséges, ráhordó és gazdaságtalan. Megjegyezném, hogy nem minden esetben a gazdaságossági eredmény a meghatározó. A vonal műszaki állapota is fontos tényező.

– Területünkön három szakaszt javasoltunk – első lépésként – vizsgálatra: a Nagykálló-Nyíradony, Tiszalök-Ohatpusztakócs szakaszt és a Nyírségi Kisvasutat. Szeretnénk megindítani azt a folyamatot, hogy akinek lehetősége és ráhatása van, az alsóbb megyei szintekről az adott régió felé kezdeményezzen. Csak akkor van jogunk feltenni a kérdést a döntőhozónak: milyen formában és mit lehet kezdeni az említett mellékvonalakkal.

A kiemelkedő fontosságú fórumon közel tizenöt település vezetői képviselték lakosságuk érdekeit. Aktív hozzáállásukkal, hozzászólásaikkal növelték összejövetelük eredményességét. Többektől hallottam, hogy a találkozó időpontjáról, témájáról elég későn és különböző hírforrások útján szereztek tudomást.

## Még mindig pletykaszinten

Hogyan vélekedtek, miképpen fogadták a vizsgálatra javasolt szakasz által érintett polgármesterei, az "élet-halálharc" hírét? Íme egy csokorra való:

– A MÁV jövőbeni működésével kapcsolatos információkat, tájékoztatást az arra illetékes szervtől a jelen időpontig nem kaptunk. az említett vonalak veszélyeztetettségéről "pletykaszinten" hallottunk, úgy általánosságban. Mivel időben nem kaptunk hivatalos információt, így természetesen nem állt módunkban konkrétan foglalkozni vele, – válaszolt kérdésemre *Haraszin Gyula,* Tiszadada község polgármestere.

– Mint a település irányítóinak, egyezik a véleményünk abban, hogy miért nem volna szerencsés térségünkben a vonat megszűnése. Természetesen, mi a vasút pénzügyi, költségvetési számításaiba nem láthatunk bele. De... Amikor egy ilyen jellegű döntés születik, amely embercsoportokat, településeket érint, úgy gondoljuk, nagyon komoly és körültekintőbb előkészítést igényel. Akiket sújtani fog a vonatmegszüntetés ténye, azok egy vérkeringési érről levágva érezhetik magukat. Van rá példa, ahol már szüneteltették a vasutat, mekkora lobbizások folynak a visszaállítására!

Helyi jellegű probléma, hogy Polgár felé Tiszadadáról csak Tiszavasvárin áthaladva – amely jelentős kerülő – lehet eljutni autóbusszal, amelynek komoly költségkihatása van. Természetesen vonattal ez jóval olcsóbb. Másik nem elhanyagolható szempont az sem, hogy nem mindenkinek tűri a szervezete az autóbuszt. Hiszünk abban, hogy a demokrácia működik. Az érintett felek leülnek a tárgyalóasztalhoz. Mint már említettem, a MÁV még csak most tájékoztat, a Volán már régebben felkeresett minket. Természetesen érdekében is áll felmérni az utazási igényeket, észrevételeket. A térségi egyeztetésünk alkalmával elhangzott: szeretnénk a Volánra terelni a személyi forgalmat. Ez az érdek egybeesik az utasok egy részének igényével, mert az autóbuszok keresztülhaladnak a településen. Igaz, hogy párhuzamos közlekedésünk van, amely Tiszadobtól már nem igaz! A probléma abban rejlik, hogy a Volán megyehatári érdekeltségű. A mi esetünkben több megyehatár átfedi egymást. Tudjuk, hogy a gazdasági alap mindig feltétele a felépítmény működésének, de jelen esetben emberi sorsok fölött kell dönteni!

Hangsúlyoznám, ebben a térségben a lakosság anyagi teherviselő képessége igen csekély. Nincs tőke, nincs munkahely. Az itt élő embereknek nincs lehetősége gépkocsit fenntartani, kocsit fogadni adott esetben. Ezt jól alátámasztja az, hogy szűkebb régiónkban egyetlen taxis vállalkozó sincs. Az érem másik oldalát tekintve, bízunk a mezőgazdaság fellendülésében. Területünk jó termőképességgel rendelkezik, bővelkedik tömegárukban. (búza, kukorica, napraforgó) Emellett erdőterület is található környékünkön. Nem tudjuk, miért lobbiznak a feldolgozók, mert a jelen vállalkozói is szívesebben hordanák a vasút depójához pl. a cukorrépát Szerencs irányába kedvező költséggel elszállítani. Számomra ismeretlen okból nem fogadja Szerencs vasúton.

## Kinek van joga szelektálni?

Kállósemjén polgármestere *Lipcsei Miklós*, magából kikelten adta elő véleményét:

– Kérdem én, amikor építették, telepítették ezeket a vasútvonalakat, megkérdeztek-e valakit is, hogy gazdaságos helyre telepítik-e! A MÁV-nak nincs joga szelektálni: ez jó vonal, amaz pedig rossz vonal. Kezeljék ezt az ügyet egységesen, amely az állami támogatás problematikája. Amely arról szól, hogy kompenzálnia kell!

Úgy érzem, nincsen joguk egyes embereknek elherdálni azt a vasúti vagyont, amelyet az ország lakosságának forintjaiból raktak össze.

– A mi térségünk hátrányos helyzetű terület. A gazdaságfejlesztésnek az a módja, amely a helyi vállalkozások fejlesztését, vállalkozók letelepítését illeti, nagyon problémás. Ugyanis a gazdasági tőke elsősorban a gazdaságilag jól fejlődő erővonalak mentén alakul és fejlődik. Ezért hosszútávon arra készüljünk fel, hogy a foglalkoztatási gondok egyik lehetséges megoldásaként munkaerőt szállítsunk a gazdaságilag jobban fejlődő, jobban prosperáló területekre. Ez az itt élők munkához juttatásának egyik lehetősége!

Természetesen ez úgy oldható meg, ha biztosítják a tömegközlekedést, amely a munkahelyekhez szerveződik. – magyarázta *Szabó Péter,* Tiszadob polgármestere.

– A Volán már végrehajtott egy nagyon kemény racionalizálást. Ha ezt a MÁV is megteszi, elképzelhetetlen, hogyan fogjuk ezt a személyszállítási gondot megoldani. Félő, hogy térségi összeköttetésünk megszűnik!

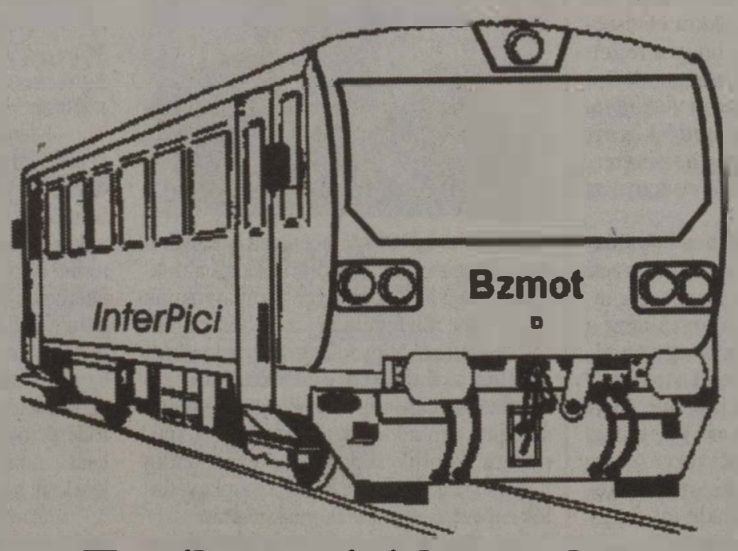
– Köztudott, hogy errefelé rengeteg szegény ember él, akik inkább vállalják a vonatozást az olcsóbb jegy miatt. Megjegyezném, a személyek szállítása állami feladat! Az önkormányzatok az ország vérkeringésébe kapcsoltan léteznek, amely összeköttetéshez minden térség, település ragaszkodni fog.

Az államnak kell eldönteni, ezt a feladatát hogyan oldja meg.

***Húri Valéria***

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700

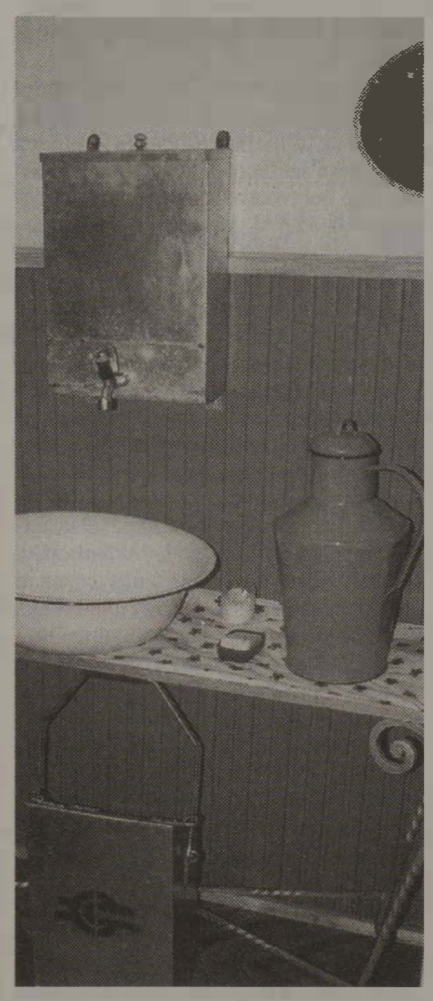



Tevékenységi körünk:
• vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
• vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
• 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
• Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése
*InterPici* motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

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

# Design Center a'la MÁV Rt.



*Fábry Sándor* után szabadon, ha megengedik bemutatok egy echte MÁV-os, a Design Center kelléktárába méltán kívánkozó darabot. Ennek az organikus csodának a fellelési helye Tornanádaska állomásépület szociális tartózkodója. A fal sárga egyhangúságát megtöri a középkék műanyag lambéria, mely ugyebár nem csak esztétikus, de igen praktikus egészségügyi okokból, mivel könnyen tisztítható. A szegélyléc vízszintes komorságát megzavarja a falra felerősített mértani pontossággal középre elhelyezett, csillogó fényű horganyzott lemezből készült csapófedeles, felülről utántöltős víztartály. Külön felhívnám a figyelmet a doboz tetején levő kis, formatervezett rézfogantyúra, mely a csapófedél egy laza mozdulattal történő felnyitását teszi lehetővé. A vízcsap tekerőjének mintegy 29 fokos megdöntése a legelőnyösebb testhelyzetben történő kinyitását teszi lehetővé, biztosítva ezzel a kézmosásra felkészült dolgozó kényelmét. A tartály alatt helyezkedik el a színben is harmonizáló vajszínű lavór, mely pasztell színével kicsit oldja a műanyag lambéria kék túlsúlyát. Az ovális forma harmóniát teremt a függőleges és vízszintes mértani vonalak tobzódásában, ehhez ad további lendületet a lavór mellett álló ekrü – vagy mit tudom én milyen – színű ceglédi zománcos kanna, mely kecses formájával, az ívek és hajlatok kombinációjával szinte vonzza a tekintetet. A lavór és a kanna között szerényen húzódik meg a kis piros szappantartó és a VIM-es tálka, mely repesve várja, hogy valaki kézbe vegye, gyöngéden kezeivel simogassa. Az asztalkát ízléses terítő fedi, melyen apró, kék, kis ötlevelű virágocskák szépelegnek. Az egész látvány betetőzése az asztalka, mely a maga nemében is egy műremek. A neobarokk stílust a racionalitással ötvöző megjelenítés iskolapéldája a tartószerkezet, melyet a mester rafinált csavarintásokkal és kunkorokkal álmodott a világra. A lábakat átlósan összekötő elemek pedig metaforikus utalások a közút-vasút kereszteződésének problematikájára, nem hagyva lankadni az elkalandozó figyelmet. Az asztal alatt található még egy több célra használható ki bádog hordozóka, mely az Államvasutak felségjelével utal a hovatartozásra. A miliőt a falon jobbra félig látható ovális tükör teszi teljessé, melyen látszanak a patinás darabokra jellemző nyomok, úgymint a szegélyt övező málladozó foncsor foszlányok. A képet mintegy határoló elem a modern ipar egy remekbe szabott ruhásszekrény oldala zárja le, balról elejét véve a tekintet további eltévelyedésének.

Nos, hát végére értem ennek a kis zugnak. Megállapíthatjuk, hogy ez már majdnem Európa. Arra azért kíváncsi lennék, hogy a szociális juttatások 15%-os csökkentésében vajon ez a "létesítmény" is szerepel-e? Mert akkor ezennel felajánlanám a piros szappantartót, hátha ezzel megindulnánk a hőn áhított fejlődés felé. Ó, kincstári Magyar Államvasutak!

***Orosz Tamás***

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

# Beszéljünk a szociáldemokráciáról – bevezető egy induló sorozathoz

A jelenleg legnagyobb ellenzéki – 1994-98 között hatalmon lévő – párt neve Magyar *Szocialista* Párt (MSZP). Vezetői és tagjai viszont szociáldemokrata pártnak tekintik magukat. Most akkor szocialista, vagy szociáldemokrata pártról és tagságról van-e szó? Vagy mindegy? Ha nem mindegy, akkor a párt neve miért nem fedi eszmei arculatát, tartalmát? Ha baloldali párt, akkor miért vállalta fel a kapitalizmus menedzselését, s miért olyan a viszonya más, létező, működő baloldali pártokhoz, mint amilyen?

Ha növekszik a szociáldemokrácia vonzereje, akkor a Magyarországi Szociáldemokrata Párt miért nem tudja növelni taglétszámát, társadalmi befolyását, *miért* nem képes bejutni a parlamentbe?

Az elfogadható válaszokért még tovább kell kérdeznünk, töprengenünk, még mélyebbre kell ásnunk. Milyen körülmények, érdekek és ambíciók hívták életre a szociáldemokráciát? Mikor és hogyan született meg a szociáldemokrata eszmeiség, párt és mozgalom? Mi a *célja*, milyen életet, társadalmat akar, miért harcol, és mi ellen küzd? Melyek vezérlő elvei, alapvető *értékei*, s hogyan képviselte, képviseli ezeket több mint egy évszázadon át, és napjainkban? Mi jellemzi a szociáldemokrácia gazdasági felfogását, az államhoz, a nemzethez, a nemzetiségiekhez, a valláshoz való viszonyát? Hogyan tekint az oktatásra, a kultúrára, a művelődésre, a közösségekre, a nőkre, a fiatalokra és az öregekre, mi a véleménye a demokráciáról, a hatalomgyakorlásról, a szólás- és sajtószabadságról, az önkormányzatiságról, a civil szervezetekről?

Külön nagy és jelentős kérdéskör *a szociáldemokrácia és a szakszervezetek* viszonya, hiszen kapcsolatuk, együttműködésük, egymásmellettiségük és – időszakonkénti – összefonódásuk végigkíséri mind a szociáldemokrácia, mind a szakszervezeti mozgalom történetét.

Tudnunk kell még – egyebek mellett –, hogy a szociáldemokrácia is különböző *irányzatokból* áll, s nem hagyhatjuk figyelmen kívül – az azonosságokkal és hasonlóságokkal együtt – azokat a különbségeket, amelyek a magyar és a nyugati országok szociáldemokráciája között fellelhetők. Csak ezek ismeretében fogalmazhatjuk meg reálisan a szociáldemokrácia politikájának a lényegét, a szociáldemokrata magatartás, stílus és szemléletmód ismérveit, jellemzőit.

Első ránézésre persze minden egyszerűnek látszik. Azt szoktuk mondani, hogy a szociáldemokrácia célja olyan társadalom kialakítása, amelyben az ember nem farkasa lesz a másik embernek, hanem társa. A szociáldemokrácia fogalmában két szó ölelkezik, egyesül: *szocializmus és demokrácia*. A szocializmus nevében *a társ* fejeződik ki. Továbbá: a szocialista gondolat a kapitalizmus tagadására és meghaladására született meg. Mindazonáltal a politikai gyakorlat és a társadalmi valóság gyakran mást mutat.

Minthogy az élet nem olyan sima és nyílegyenes, mint a budapesti Andrássy út, hanem göröngyös, kanyargós. A társadalmi, politikai, gazdasági, kulturális élet, a valóság is sokényezős, ellentmondásos, összetett. Ez fejeződik ki a szociáldemokrácia és a kommunizmus, valamint a liberalizmus, a kereszténydemokrácia, a konzervativizmus viszonyában.

Ennek helyes megítélése csak látszatra könnyű, a valóságban sokkal nehezebb, bonyolultabb. Márpedig az állásfoglalásokat, a döntéseket nem lehet megkerülni a mindennapok eseményláncolatában. A francia *Lionel Jospin* szocialista kormányában kommunista miniszterek is vannak. Az osztrák szociáldemokratáknak annak a ténynek a tudomásul vételével kell politizálniuk, hogy előretört *Jörg Haider* szélsőjobboldali pártja. Vagy gondoljunk az MSZP-SZDSZ koalíciós vitáira, konfliktusaira. Az Európai Unió országaiban egyébként természetes, hogy minden fő eszmeáramlatot képviselő párt jelen van, következésképpen mindenkinek számolnia kell a másikkal.

A szociáldemokraták gazdasági felfogásának középpontjában a *piacgazdaság* fejlesztése, szabadságának és versenyképességének biztosítása áll. Nézetük szerint Magyarország Európához történő felzárkózása, integrálódása csak a piacgazdaság alapján valósulhat meg. Ugyanakkor *nem fogadják el a piac mindenhatóságának elvét*; azt, hogy a piac logikája a társadalmi élet minden területén érvényesüljön. Tisztában vannak a piac korlátaival, és káros következményeivel; azzal, hogy miközben a piac a gazdasági fejlődés hajtóereje, aközben társadalmi egyenlőtlenségeket, igazságtalanságokat is szül. Ezért a szociáldemokraták arra törekednek, hogy – a piacgazdaság fejlesztésével párhuzamosan – *korlátozzák* a piac negatív hatásait, *kritizálják*, humanizálják a kapitalizmus viszonyait, egyensúlyba hozzák a piaci verseny teremtette követelményeket és az emberi értékeket, esélyeket, életfeltételeket.

A *globalizáció* új kihívást jelent az emberiség számára. Nem véletlen, hogy *viták*tól hangos az európai szociáldemokrata mozgalom. A kapitalizmus *új formát öltött*. Megerősödtek a világméretű befolyással rendelkező multi- és transznacionális vállalatok, korporációk, a nemzetek feletti integrációs szervezetek. Átalakul a munka világa. Nem folytatható sem a hagyományos szociáldemokrata jóléti állam, de leáldozott a neoliberális-neokonzervatív antiszociális politikának is. *Új utakat kell keresni*. Ez a törekvés fejeződik ki *Tony Blair* "harmadik útjában", *Schröder* kancellár "új centrumában", abban, hogy Franciaországban már megfogalmazódott a "harmadik baloldal" elmélete.

Törhetjük a fejünket azon, merre van az előre, *hogyan tovább?* Ezért (is) kell beszélnünk a szociáldemokráciáról. Felfrissítve ismereteinket, végiggondolva a történelmi tapasztalatokat, ráérezve a mai helyzetünkre, kialakítva a holnapi teendőket. Hogy szellemileg megerősödve, tisztábban lássuk, és nagyobb esélyt biztosítsunk a jobb szakszervezeti munkának, a hatékonyabb érdekvédelemnek.

Ezért határozott úgy szerkesztőségünk – *dr. Márkus Imre* elnök ösztönzésére –, hogy a Magyar Vasutasban *sorozatot* indítunk a szociáldemokráciáról. A sorozatot – terveink szerint – szeptemberig folytatnánk, tíz részletben. Kalauzunk e hasznos vállalkozásban, izgalmas kalandozásban *Strassenreiter Erzsébet*, az ismert történész és tanár, e témakör kiváló szakembere lesz, akinek már számos könyvét, sok tanulmányát, cikkét olvashattuk, emlékezetes előadásait, felszólalásait hallgathattuk a szociáldemokrácia és a szakszervezetek múltjáról, jelenéről, jövőjéről.

Igényes ismeretterjesztést ígérünk, azt remélve, hogy nem okozunk csalódást.

***Kárpáti Sándor***

**STRASSENREITER ERZSÉBET**
a történelemtudományok kandidátusa



## A szociáldemokrácia születése 1. rész

A szociáldemokrata eszme, mozgalom, szervezet, *a szociáldemokrácia* – a kapitalizmus terméke, a tőkés termelési viszonyok és fejlődés teremtette körülmények következménye. A XIX. század közepére *Európa nyugati térfelén uralkodóvá vált* új rendszer, *a kapitalizmus*. Társadalmi ellentmondásai markánsan és rövid idő alatt nyilvánvalóvá váltak. Vele a politikai rabszolgaságnak, a szociális nyomornak, a jogtalanságnak, a kizsákmányolásnak újabb időszaka köszöntött be. Az új rendszer nem váltotta valóra a "Szabadság! Egyenlőség! Testvériség!" jelszavának ígéreteit. A hűbéri társadalmat felszámoló burzsoázia a kizsákmányolás új formáját és a kizsákmányolás szabadságát, a termelőeszközöknek tőkések általi monopolizálását nyilvánította társadalmi ideálnak, igazi "szabadságnak", feltétlen "igazságnak", öntörvényű "jognak", amivel már a XIX. század elejétől sokan nem értettek egyet.

Az elnyomottak, a kizsákmányoltak – az egyes országokban más módon és eltérő időben – fellázadtak embertelen sorsuk, helyzetük ellen, keresték felszabadulásuk útjait, módjait. A manufaktúrákba, majd gyárakba összezsúfolt munkások ("bérrabszolgák") először a gépek, az új technika ellen fordultak. Franciaországban majd a német Sziléziában pl. a takácsok összetörték a gépeket, mert azt hitték, hogy nyomorúságos helyzetüket ezek okozzák. Emberöltőre volt szükség, hogy a munkások felismerjék: nem a gépek, hanem azok tulajdonosai, a tőkések a "bűnösök", akik a gyors meggazdagodás, a hatalmasabb profit érdekében kényszerítik őket a rossz munkaviszonyok közé és fokozzák a kizsákmányolást.

Angliában a számbelileg erősebb munkásság spontán szervezkedni kezdett, különböző társaságokat, szakmai egyleteket hozott létre, amelyek sztrájkokat, petíciós aláírási tömegmozgalmakat és tüntetéseket szerveztek a munkaidő csökkentéséért, politikai jogokért, egyéb helyzetükön javító intézkedésekért – nem is sikertelenül, az egységesen fellépő munkások részeredményeket értek el. A gyárosok, ha nehezen is, de engedtek a szervezett tömegnyomásnak. A munkásoknak az élet bizonyította be, hogy összefogással, szolidaritással, összehangolt akciókkal a tőkést, a burzsoáziát és az őt szolgáló hatalmat, kormányt engedményekre, némi belátásra lehet bírni. Logikusan adódott a konzekvencia a munkások számára: tömörülni, szövetkezni, szervezkedni kell, saját mozgalmukat megteremteni, ha helyzetükön, sorsukon változtatni akarnak.

A munkások eszmélésben történelmi jelentőségű szerepet játszottak azok a *kiemelkedő, humánus gondolkodók, akik nemcsak felismerték, hanem keményen bírálták is a rohamléptekben eluralkodó új társadalmi rend, a kapitalizmus ellentmondásait. Közülük az utópista szocialistákat említjük, akik úttörő szerepet játszottak a kapitalizmus leleplezésében.*

A XIX. század elején – a francia gróf, *Saint Simon*, a kereskedőcsaládból származó francia *Fourier*, valamint *Owen*, angol gyáros – megtámadták "a fennálló társadalom összes alapját, felette értékes anyagot szolgáltattak a munkások felvilágosítására." Az utópikus szocializmus azonban csak bírálta a tőkés termelési módot és annak következményeit, *"de nem tudta megmagyarázni azt* és igy semmire se ment vele: egyszerűen *csak mint rosszat* elvetette." – állapította meg Engels. Nem tudtak magyarázatot adni arra, hogy a kapitalista termelési rend miért alakult ki, mi a belső "jellege", miért kell szükségszerűen elbuknia és helyét egy új társadalomnak átadnia. A korai kiútkeresések nem jártak eredménnyel, mert a megoldást ilyen vagy olyan formában a múlthoz való visszatérésben látták, a haladás ellen ágáltak, ahelyett, hogy a jövőbe tekintve keresték volna a megoldást. Kritikai szellemi tevékenységük mindamellett *segítette* a tovább lépést a szocializmus eszméje felé.

*A szocializmus eszméje tehát jóval Marx és Engels előtt született, de mint vágyálom, mint utópia*. Eredményeiket hasznosítva Karl Marx, a filozófus és Fridrich Engels, a textilgyáros léptek tovább és fejtették meg a kapitalizmus "titkait", tárták fel a tőkés gazdaság és rendszer genezisét, ellentmondásait, a kapitalizmus törvényszerűségeit, jellemzőit, a lényegét kifejező legfőbb sajátosságait.

Két óriási jelentőségű tudományos felfedezés fűződik a nevükhöz: az egyik az a felismerés, hogy az ősközösség felbomlása után *"minden eddigi társadalom története osztályharcok története"*, s ezen küzdelmek, ezekkel összefüggő pártképződések, politikai harcok *végső oka a gazdasági viszonyokban és azok fejlődésében van.* A másik felfedezés *az értéktöbblet elmélet,* a tőkés kizsákmányolás titkának megfejtése volt. *Kimutatták, hogy a bérmunkarendszerrel elrejtett értéktöbblet termelésben és az érték-többlet kapitalista elsajátítási módjában rejlik a tőkés rendszer "belső jellegének" lényege, titka.* "Kitűnt, hogy... végső fokon az értéktöbblet az az értékösszeg, amelyből a birtokos osztályok kezében a tőkének egyre növekvő tömege felhalmozódik. *Mind a tőkés termelés, mind a tőke termelésének folyamata magyarázatot nyert."* (Engels: Antidühring) *Ezzel a szocializmust tudományos alapra helyezték.*

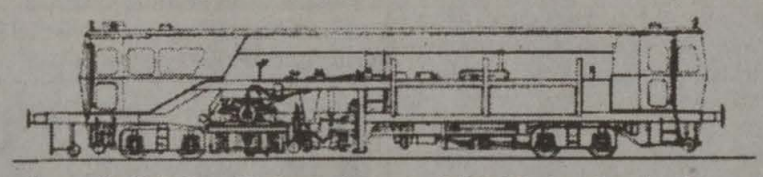
Marx és Engels arra is választ adtak, hogy miként lehet ettől a nem humánus rendszertől "megszabadulni", milyen úton juthat el az emberiség a munka társadalomhoz. Rámutattak, hogy a burzsoázia mellett a kapitalizmus kitermeli a proletariátust is, amely a burzsoáziával, azaz a tőke fejlődésével azonos mértékben fejlődik. A modern munkások csak addig élnek, amíg munkát találnak és akik csak addig találnak munkát, amíg munkájuk a tőkét szaporítja. Ezek a munkások, akik darabszám kénytelenek eladni magukat, éppoly áruk, mint minden egyéb kereskedelmi cikk s azért épp úgy alá vannak vetve a konkurencia minden eshetőségének, a piac minden ingadozásának.

Ezen termelőerők terelhetik a fejlődés menetét a kapitalizmust meghaladó útra. "Valamennyi osztály közül, amely napjainkban a burzsoáziával szemben áll, egyedül a proletariátus valóban forradalmi osztály" – írták 1847-ben. A kapitalizmus által óriási mértékben kifejlesztett termelőerők fellázadnak a tőkés termelési viszonyok ellen. Az osztállyá szerveződött munkásságra, a proletariátusra hárul a burzsoá uralom megdöntése, a politikai hatalom meghódítása, a demokrácia kivívása és a burzsoázia fokról-fokra megfosztása összes tőkéitől, hogy minden termelőeszközt az állam kezébe, a proletariátus kezébe összpontosítson. *"A régi, osztályokra és osztályellentétekre tagolt polgári társadalom helyébe olyan társulás lép, amelyben minden egyes ember szabad fejlődése az összesség szabad fejlődésének feltétele." Ezt nevezték szocializmusnak.*

*(Folytatjuk...)*

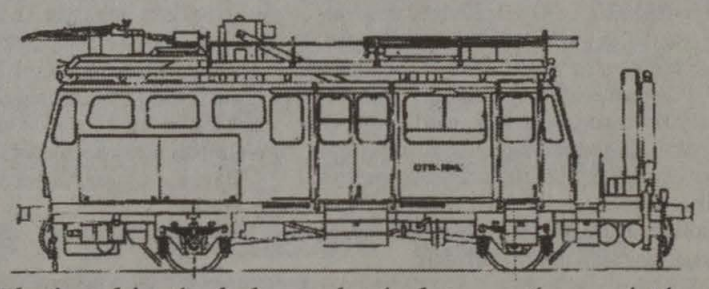
**Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.**

**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

# Kudarcok(?) és eredmények a vasúti szakképzésben

## EGY VISZONYLAG HOSSZÚRA NYÚLT CIKKSOROZAT VÉGÉN MEGSZÓLAL A VSZ KHI IB MELLETT MŰKÖDŐ OKTATÁSI TAGOZAT

Írhatnánk azt is, van egy jó hírünk, meg egy rossz, de nem tesszük. A MÁV Rt. iskolarendszerű gyakorlati képzésben nem erről szól a történet. A képzés minden esetben a tanulókért, a tanulók tudásszintjének fejlesztéséért, menedzser szemléletük kialakításáért történik. Ehhez szerves tartozék a MÁV Rt. valamennyi oktatási intézménye, (tanműhelye) és képzett oktatási hálózata. Az oktatási tagozat nagy figyelemmel kísérte végig a szakképzéssel foglalkozó cikksorozatot, melyben voltak igazságok, részigazságok, ferdítések; de úgy érezzük, a cikksorozat így lett kerek. Az, hogy a MÁV Rt. szakképzése országos nyilvánosságot kapott, köszönet a cikksorozat írójának.

Az oktatási tagozat választott tisztségviselői, régiókban dolgozó munkatársak, szívügyük az oktatás és annak szervezeti keretek közötti működtetése. Néhány kérdés azonban bennünk is megfogalmazódik. Vajon a végrehajtó oktatási intézményeinknél mindenki teszi-e a dolgát? Felkészültek-e a tanműhelyeink arra a komoly változásra, melyek az önállóságra, a szakmák régió szerinti kialakítására, az igények középtávú kielégítésére, és az Országos Képzési Jegyzék szerinti nívós és eredményes oktatásra megérettek?

A kérdések úgy érezzük, a válaszokat is magukban rejtik. Jelenleg adva van egy irányító és a feladatok koordinálását korrektül ellátó budapesti apparátus. Erre épülnek a Regionális Oktatási Központok, amelyek a helyi sajátosságok ismeretében konkrét szervező, oktató és nevelőmunkát végeznek. A régiókban a feladatok adottak: a tanulói létszám a nehézségek ellenére biztosított, a technikai eszközök pedig európai uniós színvonalúak.

Felmerülhet a kérdés, ha van probléma, – ami a cikkek egy részéből kiderül – mi lehet a megoldás?

Sajnos országos jelenség az OKJ szerinti gyakorlati képzésben résztvevő tanulók létszáma csökken. Ez a tény természetesen kiemelt feladatot ró az intézmények vezetőire, oktatóira azért, hogy a meglevő szellemi kapacitás, és a technika maximálisan ki legyen használva. Tanult kollégánk fogalmazott az egyik cikkben "hogy mindent csinálunk, csak azt nem, amit kéne". Szomorú lenne, ha az oktatási intézmények nem az oktatással, hanem mással foglalkoznak! A tanuló adott, a tanmenet adott, a technika – mint említettük – adott, személyi feltételek biztosítottak, az elengedhetetlen önállóság az alkotó munkához garantált.

Akkor mi kell még?

A Vasutasok Szakszervezete KHI IB Oktatási Tagozata úgy értékeli az elmúlt időszakot, hogy az alkotó oktatói munka feltételei a nehéz helyzetben lévő MÁV Rt-nél biztosítottak. Ha vannak is problémák, azok sok esetben külső tényezőkön (pl. alacsony beiskolázási létszám, munkaerő piaci struktúra változása, stb.) alapulnak.

Ezek megváltoztatásához nem hisszük, hogy egy központi kézi vezérlés szükségeltetik. Szomorú volt egyik kollégánk megjegyzése: "Kánaán volt nálunk..." Úgy érezzük, most nem ezt az időszakot éljük! (Bár van, aki ezt sírja vissza.) Összefogásra van szükség: ez valamennyi vasutas munkavállaló érdeke. Összefogásra van szükség az oktatáson belül is. A kor követelményei, s a változások időszakát éljük – tudásunk fejlesztését, majd ennek ismeretében azok átadását igényli a jelenlegi oktatási rendszerünk.

Zárógondolatként: "A jövő olyan lesz, mint a ma iskolája" mondotta Szentgyörgyi professzor, melyhez jelentősen hozzájárulhatnak napjaink által elképzelt és elvégzett pedagógiai és oktatási formáink. Ez legyen feladatunk!

A Vasutasok Szakszervezete Központi Hivatalok Intéző Bizottsága Oktatási tagozata valamennyi oktatásban dolgozó kolleganőnek és kollegának eredményekben gazdag boldog új 2000-dik évet kíván!

*dr. Imrédy Gyuláné*
KHI IB titkár

* * * * *

### *Tisztelt Titkár Asszony!*

Mindenek előtt köszönöm írását, az abban megfogalmazott észrevételeit! Engedje meg, hogy néhány gondolatot hozzáfűzzek.

Újságírói koncepcióm szerint kizárólag gyakorlati kérdésekre voltam kíváncsi, országos jelleggel. Ezért szólaltattam meg a vezető oktatókat, szigorúan az interjú műfajának keretében. Ez a sorozat kifejezetten azokra a problémákra fókuszált, amelyeket *személy szerint ők* élnek meg a mindennapok gondjaiként, kudarcaiként, megoldandó feladataiként. Jellegüknél fogva az írások nem ölelhették föl azokat az elvi és teoretikus kérdéseket, amelyek nem a tanműhelyvezetők kompetenciájába tartoznak. Ám a gyermekek tudásszintjéről, a műhelyek személyi és tárgyi feltételeiről, illetve az elhelyezkedés lehetőségeiről – úgy vélem – leginkább nekik vannak "testközeli", életszerű élményei, tapasztalatai. Főképpen azért, mert ők állnak primer kapcsolatban mind a szülőkkel, mind a tanítványokkal, a közismereti tárgyakat oktató pedagógusokkal, így elsődlegesen a tanműhelyvezetők élik át a nehézségekkel járó helyzeteket. Ők kizárólag a *saját* nevükben, a *saját* munkájukról, a *saját* tanítványaikról nyilatkoztak.

– A kérdéses kétmillió ráadásul már hasznosult is – folytatja *Bartos Géza* –, mert a tervezési díj pénzügyi teljesítése tavaly ennél több volt. A pénzt a MÁV megelőlegezte, ahogy mindig szokta, hiszen igen nagy az átfutási idő. Az ADTranz által biztosított kétmilliót természetesen a MÁV jóváírta a saját könyvelésében.

– Minderről *Antal Jánosnak*, a tanműhely műszaki ügyintézőjének tudomása volt – kapcsolódik a beszélgetésbe *Gyuricza Gyula*. – Többek között ezért nem értettünk egyet azzal, hogy a szerkesztőség segítségét kérte. Bartos úr akkor beszélgetést kezdeményezett vele, és azt nem is utasította el.

– Arról pedig – mondja *Fenyvesi László* –, hogy Dunakeszin meg akarunk szüntetni egyes képzési formákat, annyit tudok mondani, hogy ők bizonyos célokra azért nem kaptak pénzt, mert a fejlesztést globálisan át kell tekintenünk. Dunakeszi műhelye a hetvenes évek színvonalán van, és nagyon sok a teendő ott. Egyébként nem csak ők maradtak ki a fejlesztési forrásokból. Vannak tanműhelyek, amelyek a megszűnés, összevonás előtt állnak. Ezt is elmondtuk mindenkinek egy közös értekezleten. Nem értjük, hogy Dunakeszin miért nem veszik tudomásul a tényeket.

*Veszely Emőke*

# Tanműhely – kétmillió

Ezúttal talán pont kerülhet a dunakeszi tanműhely kétmillió forintos ügyéről szóló, hosszú mondat végére. A "hallgattassék meg a másik fél is" elve alapján most olyan tájékoztatást hallhatunk a pénz sorsáról, amelynek hárman adtak hangot. Nevezetesen: *Gyuricza Gyula*, a MÁV Rt. oktatási osztályvezetője, *Bartos Géza*, a Baross Gábor Oktatási Központ vezetője, illetve *Fenyvesi László*, aki a MÁV Rt. oktatási célú beruházási ügyeinek szakértője.

Mindhárom illetékes úgy véli: az a probléma, amelyet a dunakeszi tanműhely dolgozója fölvetett, nem létezik.

– Már 1998-ban – mondja *Fenyvesi László* – a műhely fejlesztésére 10 millió forintos előirányzat szerepelt. A pénzkeretet a MÁV a szakképzési forrásból biztosítja, és azt a beruházási igazgatóság kapja meg. A fölhasználás tartalmi részére azonban minden tanműhelynek magának kell tervet készítenie. Dunakeszi akkor az említett 10 milliós lehetőséggel nem élt, és nem is tett javaslatot másféle fölhasználásra. Ha egy tanműhely pénzhez jut, adott esetben kétmillióhoz az ADTranztól, időben kell jeleznie, hogy a lebonyolító a megfelelő célra még a tárgyévben el tudja költeni az összeget. Dunakeszi azonban sem a 10, sem pedig a 2 millió forintról nem számolt be a megfelelő határidőn belül.

# Miért igazságtalan?

## AZ ALKOTMÁNYBÍRÓSÁG NYUGDÍJÜGYBEN HOZOTT HATÁROZATÁRÓL

Ismeretes, hogy a költségvetési törvény 1998-ban megszavazott rendelkezései, rövid úton hatályon kívül helyezték a nettó bérkiáramlással arányos nyugdíjemelés, kisebb-nagyobb módosításokkal, de 1991 óta működő rendszerét. Ez mintegy 50 milliárd forinttal rövidítette meg a nyugdíjasokat 1999-ben, és természetesen ez a követő évek emeléseinél is éreztetni fogja kedvezőtlen hatását.

Miután a közel 6%-kal kisebb nyugdíjtömeg felosztása, differenciáltan történt, ez sokak figyelmét elterelte a nyugdíjemelésre vonatkozó törvény sajátos kormányzati értelmezéséről. Sőt, egyes politikusok azt állították, hogy a nettó bérkiáramlással arányos, hatályos törvény alapján esedékes 20%-os nyugdíjemelés, csupán a Horn-kormány választási érdekeit szolgálta és ez megoldhatatlan terhet jelentett az új politikai vezetés számára.

Az, hogy mi teljesíthető és melyik törvény végrehajtása megoldhatatlan, eléggé viszonylagos dolog. Ha 1998-ban, a hatalomváltás után, a nyugdíjasoktól elvett összeg több mint háromszorosát lehetett a Postabank konszolidálására fordítani, akkor sok idős emberben joggal fogalmazódik meg a kétely: nem lehetett volna a 31 ezer forint alatti nyugdíjasokat bizonyos százalékban a költségvetés és nem a többi nyugdíjas rovására differenciáltan támogatni? Miért a 14,2%-os átlagos emelést differenciálták és miért nem a 20%-ost?

Az Alkotmánybíróság azonban – 3 bíró különvéleménye mellett – minden intézkedést jóváhagyott és a nyugdíjas szervezetek kifogásait elutasította. A bírák szerint az nem alkotmányossági kérdés, hogy a jogalkotás a keresetek növekedésének arányában, vagy az inflációt figyelembe véve dönt a nyugdíjemelés mértékéről. A kisnyugdíjasok javára megvalósított diszkrimináció nem sértette a biztosítás elvét, mert csak egy esetre vonatkozott. A pénzügyminisztérium államtitkára szerint a nyugdíjasoknak is figyelembe kell venni az ország gazdasági helyzetét: "együtt kell sírni és örülni a társadalom egészével!"

Elgondolkodtató érvek!

Ezek szerint a biztosítási elv nem sérül, ha egyszer sértik meg? A nyugdíjakat nem törvényes előírásoknak megfelelően, hanem a költségvetés pillanatnyi helyzetének alapján kell emelni? A januártól folyósított 8%-os emelés a nyugdíjasok "fogyasztói kosarára" vetített infláció szerint biztosítja-e a nyugdíjak sokat hangoztatott értékállóságát? A társadalom igazságérzetét kifejező "együtt sírunk és együtt nevetünk" elosztási elvnek – és mellesleg az alkotmány szellemének – nem a nettó bérkiáramlással arányos nyugdíjemelés felelne meg? Ha az Európai Unióhoz akarunk csatlakozni, nem kellene figyelembe venni az ENSZ 1982-ben hozott 37/51-es, illetve az 1992-es 46/91-es idősekre vonatkozó közgyűlési határozatait? Nem lehetne esetleg ezeket a határozatokat – amelyeket mindkét alkalommal a magyar küldött is megszavazott – a jogalkotók és a közvélemény jobb tájékozódása céljából a Magyar Közlönyben is közzétenni?

Tévedés ne essék! Nem azt vártuk, hogy 50 milliárd forintot soron kívül folyósítsanak a nyugdíjasoknak. Az ország gazdasági helyzete – tekintsünk most el attól, hogy milyen okok miatt – ezt valóban nem tenné lehetővé. De azt joggal reméltük, hogy az Alkotmánybíróság a nyugdíjemelés rendszerének jogi alapjait erősíti meg és elvileg állást foglal a nyugdíjak 1990 óta bekövetkezett kb. 30%-os értékvesztésének fokozatos – az ország gazdasági helyzetétől függő – megszüntetéséről. Egyúttal megerősíthették volna azt az alkotmányos követelményt, hogy a társadalom minden rétegének egyformán kell viselni az ország terheit, de egyformán kell részesülni a gazdasági felemelkedés áldásaiból is.

Nehéz szívvel fogadtuk az Alkotmánybíróság "karácsonyi ajándékát" és sajnálnánk, ha ez a döntés nemcsak az idős emberek igazságérzetét sértené, hanem megingatná az aktív dolgozók nyugdíjrendszerbe vetett bizalmát is.

*dr. Kun Dezső*

# Szalámitaktika, vagy...?

Ugye ismerős a cím? Hányszor, de hányszor használták már ezt a módszert! Mi a cél? Megosztani a másikat, különböző érdekek mellett darabokra szedni, majd egyenként legyűrni. Mit is mondott miniszterünk, nem szó szerint? "...kétféle vasutas van: az egyik, akivel vezetői fórumokon találkoztam, ők jó vasutat akarnak, a másik (akikkel ezek szerint nem találkozott) meg jó fizetést..." Szerinte az előbbiek nem akarnak jó fizetést? Ugye nem gondoljuk komolyan? Vagy a "többiek" nem akarnak jó vasutat! Hát ennyire jutottunk, hogy ennyire felelőtlennek gondolnak bennünket?

Emlékszem rá, még műszerész voltam, a 70-es években egy kisállomáson megkérdeztem a régi vágású állomásfőnököt: "Oszt. Főnök úr, hányan dolgoznak ezen az állomáson?" Válasz: "Ezek nyócan, meg Én!" Mi fiatalok akkor csak nevettünk, de mostanra leolvadt a mosoly az arcunkról.

Most, mikor a bérmunka társadalma és az egoizmus tombol, az emberek tömege, munkavállalók zöme (80%) alávetett bérmunkásként keresi kenyerét, próbál mindent és mindenki maga alá taposni. Én több vagyok, mint a másik! A hazai cujájger lenézi az erdélyit, mondja rá "román", a művezető a melóst, a fehérgallé-ros a kékgallérost és sorolhatnám. És van, aki tapsol. Ez kell neki. Nem kell tennie semmit, mi különböző rendű és rangú szolgák egymás között mindent lerendezünk, mint annyiszor.

Hát akkor legyünk még lojálisabbak, talán még egy kicsivel több is lehullhat a terített asztalról így év elején! Akinek meg nem jut? Megérdemelte, miért nem alkalmazkodott gyorsabban, miért nem vette észre, hogy ez egy más világ!

De ugye senki nem gondolja, hogy nincs egy másik út?

A KÖZÖS boldogulás útja!

*Papp Zoltán*



**Gyűl a nép a Dob utcába. A tömegben középütt *Sándor László*, az MSZOSZ vezérszónoka.** FOTO: SZALAI



**Mozdonyvezetők Debrecenben, egy békés, februári sztrájktanácskozáson. Nagyon együtt voltak!** FOTO: SZALAI

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·

## A szebbek védelmében

Ha a Munka Törvénykönyvébe még az idén bekerül az "indirekt diszkrimináció", a hátrányos megkülönböztetés fogalma, a paragrafus hatályba lépése után az érintetteknek lehetőségük lesz arra, hogy föllépjenek az egyébként megfoghatatlan munkahelyi megkülönböztetés ellen. Magyarországon szinte kizárt, hogy 45 évesnél idősebb nő munkát kapjon, és a vezető posztokra legtöbbször férfiak kerülnek. A törvény védheti a hátrányos helyzetű nőt.

## Zöldadó

A tb-járulék és a személyi jövedelemadó csökkentésével, illetve a súlyosan szennyező tevékenységek és termékek adójának növelésével szeretne egészséges egyensúlyt teremteni az adózás rendszerében a Levegő Munkacsoport. A szervezet elnöke szerint nem azok fizetik meg a környezeti károkat, akik okozzák. A munkacsoport három területet emelt ki, ahol leginkább szükség lenne változtatásra. A Környezetvédelmi Minisztériumban készek támogatni a zöld elképzeléseket.

## Részben dolgozzanak!

A részmunkaidős foglalkoztatás az új típusú munkavállalási formák kormányzati ösztönzése ellenére sem terjedt el Magyarországon. Míg az Európai Unió tagországaiban a csökkentett munkaidőben foglalkoztatottak aránya meghaladja a 16 százalékot, addig nálunk ez a mérték a nyugdíjas munkavállalókkal együtt mindössze 5 százalék. Szakértők szerint olyan kiegészítéssel kellene bővíteni a Munka Törvénykönyvét, amely szerint a részmunkaidős foglalkoztatás esélyét biztosítaniuk kell a munkaadóknak.

## Felzárkózó tanerők

A Pedagógusok Demokratikus Szakszervezete a Közoktatás-politikai Tanács összehívását kezdeményezi a hat- és nyolcosztályos iskolák felvételi eljárása kapcsán. A szakszervezet kifogásolja azt is, hogy egyelőre nincs megállapodás a szaktárcával arról, hogy a pedagógusbér-felzárkóztató program célja 2004-ig az átlagjövedelem 125 százalékának elérése. Az oktatási tárca közleménye szerint már tárgyaltak a szakszervezetekkel a bérfejlesztés mértékéről is. A PDSZ ügyvivője szerint félrevezetés a tárca gazdasági ügyekért felelős államtitkárának a bérfelzárkóztató programra vonatkozó kijelentése.

## Fekete zárás

Az Országos Munkabiztonsági és Munkaügyi Főfelügyelőség, valamint az APEH közös ellenőrzése során kiderült: csaknem minden harmadik munkáltató alkalmaz szabályos írásbeli szerződés nélkül dolgozókat. Az ellenőrzés elsődlegesen a kereskedelem és a vendéglátóipar mintegy 2 ezer munkáltatójánál folyt. A vállalkozók összesen 10 ezer alkalmazottat foglalkoztatnak, közülük 738-at munkaszerződés nélkül, 125-öt pedig színlelt szerződéssel. A vizsgálat szerint a munkáltatók több mint 2500 dolgozónál nem vezették a munkaidő-nyilvántartást. Az adótörvény tavaly óta lehetőséget ad arra, hogy az adóhatóság feketefoglalkoztatás miatt 12 napra bezárassa az üzletet.

*Veszely Emőke*

A TELEFON TÚLSÓ VÉGÉRŐL

# A hisztérika

Január 10-én már reggel nyolckor érkeztek telefonhívások a szerkesztőséghez. A vonal végén nem vasutasok, hanem "civilek" jelentkeztek, hogy elmondhassák véleményüket a sztrájkkal kapcsolatban. A vélekedések igencsak megosztottak voltak, de hát végül is erről szól a demokrácia.

– Mégis mit képzelnek maguk? – kérdezte fölháborodottan egy fiatal hangú hölgy. – Egyszerűen nem értem, mit akarnak! Mégiscsak túlzás tíz év alatt tizenegy sztrájk, nem gondolják? Bezzeg bennünket nem kérdez meg senki, hogy egyetértünk-e a munkabeszüntetéssel. Mondja meg, mi lenne ebben az országban, ha a pék nem sütne kenyeret, a tanár meg nem foglalkozna a félhülye gyerekekkel, mert több pénzt akar? Nem beszélve arról, hogy egy vasúti pénztáros 56 ezer forintot keres, és alig van felelőssége. A pedagógus is ennyiért dolgozik, összehasonlíthatatlanul komolyabb munkával. Most vizsgaidőszak van az egyetemeken, a diákok nem tudnak elutazni a vasúti sztrájk miatt. Hol az erkölcs? A munkáltató nem köteles elfogadni az indokot, hogy a dolgozó nem jelenik meg a munkahelyén, mert a sztrájkot bejelentették időben. De van, aki csak vonattal tudja megközelíteni a munkahelyét. És gondoljanak arra is, hogy a polgárokkal fizettetik meg a béremelésüket, mert amiatt nekünk lesz drágább minden. Nézzék meg az Internetet, ott feketén-fehéren le van írva, hogy még a vasutasoknak is csak a fele ért egyet a sztrájkkal. Akkor mire jó ez az egész?

*Veszely Emőke*

# Az uszító

Igencsak határozott mozdulattal emelhette föl február 9-én, otthon a telefonkagylót a régi szaki, *Enzsöl József*. Tagja a bőrösök szakszervezetének. Majdnem kiborult a Kereszttűzben kérdező demokrata hölgyemény javallatától, aki ugyanis nem átallotta még a vezérigazgatót sem zavarba hozni ügyefogyott ostobaságával: miért nem él a lehetőséggel, hogy lengyel mozdonyvezetőket hozasson be ráijeszteni a magyar mozdonyvezetőkre.

*Enzsöl József* példa nélküli uszításnak fogta föl (szerkesztőségünkkel együtt) ezt a rettenetes ajánlatot. Szerencsére mások is.

*Sz.Cs.*

FIGYELŐ

# Veszteséges vasutak az Európai Unió egyes tagországaiban

## Franciaország

Az SNCF (Francia Vasutak Nemzeti Társasága) 73 millió frank veszteséggel zárta az elmúlt évet. A 2000. évre szóló előirányzat még súlyosabb veszteséget ígér, vagyis 130 millió frankot.

A veszteség egyik okaként említik azokat a viharkárokat, amelyet a rendkívül pusztító időjárás okozott az SNCF létesítményeiben. Felsővezetékek, jelzőberendezések, épületek szenvedtek károkat, melyek kijavítása vagy pótlása megingatta a vasút költségvetését. 2000. évben mintegy 500 millió frank veszteséggel számolnak a január 1-jén életbe lépett 35 órás heti munkaidő bevezetése miatt. A teendők maradéktalan ellátásához ugyanis kb. 8200 új vasúti alkalmazottat kell beállítani teljes munkaidőben és ez a szám a részmunkaidőben foglalkoztatottakkal együtt 8611 főt fog kitenni. Ha ehhez még hozzászámítanak 500 fiatal munkaerőt és ipari tanulót, akkor közel 10 000 új alkalmazottat fog az SNCF munkába állítani. Az SNCF vezérigazgatója Louis Gallois csak 2001-2002-re számol üzleti nyereséggel.

## Olaszország

Az Olasz Államvasutak (FS) 1999-ben több mint 10 milliárd francia frank veszteséget mutatott ki. Ez az eredmény még rosszabb lett volna a költségekhez történő állami hozzájárulás (19,3 milliárd 1999-ben) és a vállalat szerkezet-átalakítására nyújtott segély (6,2 milliárd) nélkül. A veszteség egyik oka az áruforgalom visszaesése volt, amely a 9,8%-ra előirányzott növekedéssel szemben csak 4,7 milliárdos eredményt ért el. A személyforgalomban 11,9 milliárd frank üzleti eredmény mutatkozott, amely 3,5 %-al magasabb az 1998. évinél. Egy mértékadó napilap a 2000. évet döntőnek ítéli az FS helyzetének javulására.

Az FS tárgyalni szándékozik a szakszervezetekkel az új vállalati tervről, tevékenységének fiókvállalatokra történő tagolásáról és a Svájci Vasutakkal történő közös árufuvarozási társaság létrehozásáról.

*Hajós Béla*

# Porig emelt hat százalék!

– A lejárt kollektív szerződésben rögzített külföldi napidíjak elszámolását, melyet még az 1999. december 29-i szakmai útmutatóban is vállalt, a MÁV Rt. egyoldalúan felrúgta. Eddig a törvényben meghatározott napidíj felét a MÁV Rt. adómentesen fizette ki a munkavállalóknak, míg a másik feléből térítette az adóterheket. Ezután az érintett munkavállalóknak, így például a nemzetközi jegyvizsgálóknak, maguknak kell majd adózniuk külföldi napidíj-bevételeik után. Érthetően rengetegen felháborodtak a MÁV intézkedésén – mondja a mellesleg immár 333. órája sztrájkoló *Szabó János* Keleti pályaudvari vezető jegyvizsgáló, VSZ-bizalmi. Szusszan egyet és már sorolja is tovább:

– A Keleti pályaudvar körülbelül 150 jegyvizsgáló telepállomása, 90 százalékuk "nemzetközis", azaz csak itt, közel 130-135 embert érint hátrányosan a MÁV döntése. Mindemellett tovább borzolja a kedélyeket, hogy az emberek megkapták 2000. januári, a MÁV által egyoldalúan 6 százalékosan emelt fizetésüket s nyugodtan mondhatom, meghűlt ereikben a vér! Kevesebb pénz volt ugyanis a januári borítékban, mint a tavaly decemberiben, vagy novemberiben! – Ez lenne hát az annyira "garantált" és bizonygatott reálbér-növekedés? – tették fel társaim közül többen is maguknak a kérdést. Szembesültek azzal, hogy mit is jelent a valóságban a MÁV Rt. vezetőinek ígérete! Jómagam több olyan dolgozóról is tudok, aki ezek után csatlakozott a munkabeszüntetéshez! Pedig eddig éppen azért nem sztrájkoltak, mert azt hitték, úgy megkapják az emelt bért – jegyzi meg végül epésen *Szabó János*.

***Berta Sándor***

KÖNYVJELZŐ

# Kaland a vasúton

Az irodalom és a vasút iránt érdeklődők is, egy eddig egyedülálló, válogatott kiadványhoz juthatnak, az Osiris kiadó gondozásában megjelent könyv által. A válogatás és a bevezető ***Szabó Pál Csaba*** munkája, melyben a vasútépítéssel, vonalmegnyitásokkal, az állomásokon játszódó történetekkel, az utazás közbeni élményekkel ismerkedhetnek meg az olvasók.

A kötet a Magyar Vasutas Könyvtár sorozatban, a MÁV Rt. és a Vasúttörténeti Alapítvány támogatásával jelent meg.

A századfordulónagy novellista nemzedékének is sok élményt, ötletet adott a vasút. Ady Endre, Tömörkény István, Krúdy Gyula, Kosztolányi Dezső, Szép Ernő, Babits Mihály és mások, vasúttal kapcsolatos elbeszélései, novellái találhatók a 360 oldalas, keménytáblás, fotókkal illusztrált kötetben. A borítólapon C. Monet A Saint-Lazare pályaudvart ábrázoló festménye látható (1877).

A kötetben található fényképeket a szerencsi Zempléni Múzeum, a kaposvári Rippl-Rónai József Múzeum, a bajai Türr István Múzeum és a szegedi Vasúttörténeti Dokumentációs Tár gyűjteményéből válogatták.

A könyv kapható többek közt: *Seress Istvánnál* (Tel.: 03/11-33), valamint Debrecenben a MÁV Menetjegyirodában (Rózsa u. 4. sz.) Ára: 1200 Ft.

# A tanúk

AZ ANYAGGAZDÁLKODÁSI ELŐADÓ MÉGSEM ÍRTA ALÁ

– Vállalja a nevével is? – dobom oda Anonymus mentőövét harmadjára *Lókodiné Deák Klárának*, de ő meg nem tántorítható s újból ugyanúgy megismétli, hogyan kellett volna megállapodnia nagyon gyorsan, váratlanul, értesítés nélkül a munkáltatójával Debrecenben, a MÁV Rt. anyaggazdálkodási előadójaként. Tudtommal a szerződésmódosító próbálkozás nem egyedi, sok kisvasutast gondolkodtatott el január végén szerte az országban.

– Egy írásos megállapodást mutattak fel az irodámban. Igen, felmutatták, mint módosított munkaszerződést.

*– Oda se adták a kezébe?*

– Meg se foghatom – figyelmeztetett jóakaratúlag a két tanú – ha ott helyben nem látom el a kézjegyemmel.

*– De ki rendelkezhet így?*

– A csomóponti állomásfőnök úr.

*– Na és Ön mit válaszolt?*

– A Munka Törvénykönyvére hivatkoztam, miszerint 15 nap gondolkodási időt kérek, s ezt kértem is ráiratni a megállapodásra, de a két tanú nem egyezett bele.

*– S végül is mit tanúsítanak ők?*

– Hogy megtagadtam az aláírást.

*– De hát nem azt tagadta meg, csak 15 nap gondolkodási időt kért volna.*

– Így igaz.

*– Másolatot kért a megállapodásról?*

– Kértem, de nem kaptam. "Így kell tennünk" – állította a két tanú.

*– S történt-e azóta valami rendkívüli Önnel?*

– Felmondtak. Mikor? Február 7-én.

*– Miért?*

– Állítólag több éve összeférhetetlen vagyok, s hogy ezt igazolják, már erre is találtak tanút. No meg egyéb, nagyon gyenge lábakon álló vádakat. Állok elébe.

***Szalai Csaba***

***

**A két eset közé egyenlőségjelet csak azért sem teszünk, mert a munkaügyi bíróság hivatott az esetleges összefüggést majd megtalálni. A tárgyalásra azért elmegyünk. Feltétlenül.**

# József Attila Országos Vasutas Versmondó Verseny

A pécsi Vasutas Művelődési Ház a VOKE megbízásából ez évben is megrendezi a József Attila Országos Vasutas Versmondó Versenyt

**Balatonbogláron, a MÁV Üdülőben 2000. március 31 - április 2. között**

A NEVEZÉS FELTÉTELEI:

1) A versenyre amatőr vers- és prózamondók jelentkezését várjuk a vasút, illetve a vasútból kivált kft.-k tényleges dolgozói közül. Vasutas dolgozók gyermekei, illetve vasutas nyugdíjasok a versenyen nem vehetnek részt.
2) A jelentkezők 6 verssel vagy prózával jelentkezhetnek, melyből három József Attila vers, a másik három szabadon választott vers vagy próza a magyar, illetve a világirodalomból. A versenyszámok kiválasztásánál kérjük vigyázzanak arra, hogy a művek egyenként 5 percnél hosszabbak nem lehetnek.
3) A verseny lebonyolítási rendjéről a jelentkezők számának ismeretében a zsűri dönt, valamint arról is, hogy mikor, melyik verset kell elmondani.
4) JELENTKEZNI A KÖVETKEZŐ CÍMEN LEHET: Vasutas Művelődési Ház 7621. Pécs, dr. Váradi Antal u. 7/2. - levélben, illetve a 05/13-96-os vasúti telefonon.
5) A jelentkezés tartalmazza a jelentkező nevét, pontos lakáscímét.
6) Jelentkezési határidő: **2000. február 20.**
7) A jelentkezőknek 2000. február 25-ig pontos tájékoztatást és jelentkezési lapot küldünk a részvétel feltételeiről.

# József Attila "A Vasút a gyermekekért" Alapítvány Szegedi Diákotthona

ÁLTALÁNOS ÉS KÖZÉPFOKÚ ISKOLAI TANULMÁNYOKAT FOLYTATÓ TANULÓK RÉSZÉRE

**KOLLÉGIUMI FELVÉTELT hirdet a 2000/2001. tanévre**

A diákotthon a vasutas szülők gyermekeinek elhelyezését biztosítja, azonban felvételt nyerhetnek nem vasutas szülők gyermekeik is. A százéves múltra visszatekintő intézet otthonos környezetben teremti meg a nyugodt felkészülés feltételeit. Tízezer kötetes házi könyvtár, szabadtéri sportlétesítmény, tornaterem, kondicionálóterem áll rendelkezésre, a kultúrálódási lehetőségek széles választéka biztosított (filmklub, zenehallgatás, virágkötészet, felzárkóztató és tehetséggondozó foglalkozások, idegen nyelvi szakkör, egyetemi és főiskolai felkészítők.)

A diákotthon számítástechnikai kurzusain a tanulók ingyenesen szerezhetnek bizonyítványt komplex számítógépkezelői ismeretekből. A számítástechnikai terem berendezései a gyakorlás céljaira is rendelkezésre állnak.

**Felvilágosítás személyesen, levélben és telefonon is kérhető.**
6725 Szeged, Boldogasszony sgt. 44.
Tel.: (62) 420-361 városi
Tel.: 06/14-07 vasúti



# Amiért a sztrájkharang szólt

## A 2000. FEBRUÁR 14-ÉN ALÁÍRT MEGÁLLAPODÁSOK TARTALMA ÉS KÖRÜLMÉNYEI

1999. november 09-én kezdődtek el a MÁV Rt. munkavállalóinak 2000. évi helyzetére vonatkozó VÉT tárgyalások. Hosszú és nehéz tárgyalások voltak, a munkáltatói álláspontot többszöri munkabeszüntetések alkalmazásával lehetett csak elmozdítani.

A tárgyalásokban résztvevő felek 2000 II. 13-án illetve 14-én egybehangzóan, de külön-külön úgy értékelték a helyzetet, hogy a három reprezentatív szakszervezet sztrájkfelhívásában szereplő követelésekben – hosszú és nehéz alkufolyamat eredményeként – kialakultak azok a megállapodásba foglalt kompromisszumok, melyek aláírhatóak.

A szakszervezetek 2000. 02. 14-én *Kukely Mártonnal*, a MÁV Rt. vezérigazgatójával egyeztetett – a MÁV által többször módosított – időpontban megjelentek a tárgyaló teremben, hogy a sajtó nyilvánossága előtt aláírják a megállapodásokat. A vasút vezetői – időközben – a tervezett és szervezett találkozó elől távoztak a KHVM-be.

A szakszervezetek a tárgyalások eredményeképpen – a fentiek miatt egyoldalúan – 2000. II. 14-én az alábbi kérdésekben létrejött – a munkáltató által is aláírhatónak nyilvánított – megállapodásokat aláírták:

– Kollektív szerződés, foglalkoztatási kérdések, 2000. évi béremelés, vasutasnapi jutalom, balesetmentességi jutalom, pályavasút és biztosítóberendezés szolgálatnál teljesítményjutalom és a sztrájkkal összefüggésben keletkezett vitás kérdések rendezése.

A fenti megállapodások aláírásával egyidőben a szakszervezetek sztrájkfelhívásukat visszavonták, biztosítva ezzel a munkabéke lehetőségét. A nyitva maradt vitás kérdések, melyeket a MÁV vezetése menet közben vont be a konfliktusba, a munkabéke oltalma alatt kell, hogy megoldódjanak. (szakszervezeti tagdíjak levonása, munkaidő megváltás, irodahasználat és a hároméves megállapodás)

**Az aláírt megállapodások tartalmáról:**

### Kollektív szerződés

*(néhány kiemelés)*

- Lehetővé vált a csomóponti állomásfőnökségeken az ún. csomóponti függelékek megkötése és a jövőben kötelező lesz a szakági érdekegyeztető fórumok működtetése.
- A helyi függelék munkarendre vonatkozó részének megváltoztatására, ha szükség van 15 nap áll rendelkezésre a megállapodás megkötésére. Új szabályozás, hogy amennyiben a munkarend-változás következtében a munkavállalónak a korábbi munkarendjéhez kapcsolódó pótlékai csökkennek, illetőleg megszűnnek, bizonyos feltételek megléte esetén a munkavállalót 12 hónapig a korábbi munkarendhez kapcsolódó pótlékainak 25%-a alapbér-kiegészítés címén megilleti.
- Egyes esetekben a munkáltatónak lehetősége lesz a tervezett szolgálat megváltoztatására, (átvezénylés) a munkavállalóval való megállapodás nélkül is, de ekkor az átvezénylési díj 530 Ft-ra megemelt mértéke helyett már 700 Ft fizetendő.
- Ha az utazószolgálatot ellátókat a munkáltató további munkára kötelezi az aznapra tervezett munkaidőn felül, az ezért járó többletdíjazás nem az átvezénylési díj lesz, hanem a személyi alapbér 50%-a. (vonatkésés)
- Az egy szolgálatban felmerülő várakozási idő felső határa 2000. július 1-jétől legfeljebb 8 óra lehet (eddig nem volt KSZ korlát).
- Távolléti díj számításánál az egyéb munkarendek utáni műszakpótlékot 10%-os mértékkel kell figyelembe venni.
- A kiküldetési díj 160 Ft-ról 180 Ft-ra módosul.
- Az üdülési térítési díjak sávosan a munkavállalói átlagkeresetek alapján kerülnek meghatározásra.
- A fix összegű pótlékok 6%-al megemelésre kerültek.

### FOGLALKOZTATÁS

Megteremtődött az a foglalkoztatási biztonság, amivel a MÁV reform előkészítése elkezdődhet (más munkahely felajánlása, átképzés). Az éves létszámtervet a munkáltató március 31-ig, a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban egyezteti. A munkáltatói rendes felmondások maximálásra kerültek az éves munkaviszony megszüntetések 60%-ában.

### KERESETEK ALAKULÁSA

- A szakszervezetek által aláírt bérmegállapodás értelmében 2000. évben a munkavállalók bére a tervezett 6%-os infláció mellett további 2,5%-kal – a GDP növekedés ötven százalékos mértékével – összesen 8,5%-kal emelkedik. Továbbá az éves prognosztizált infláció és a tényleges infláció közötti eltérés tárgy év végén utólag korrekcióra kerül.
- A 1,5% teljesítményjutalom kifizetése helyett a havi étkezési hozzájárulás nettó 800,-Ft-tal történő emelését sikerült elérnünk. (Ez a nettó havi összeg a MÁV átlagkeresetek szintjén azonos értéknek, nettó 1,5%-nak felel meg.)
- A vasutas napi jutalom mértéke a 2000. évben is az éves kereset 4%-a lesz.
- A havi személyi alapbér 4%-ának megfelelő teljesítmény- és balesetmentességi jutalom további kiterjesztésre került közel nyolcezer munkavállalót érintően. (kocsivizsgáló, féklakatos, tolatásvezető, kocsirendező, gépkísérő, gurításvezető, vágányfékkezelő, gurítás-berendezés kezelő, kocsimester, saruzó, saruzó csapatvezető, lazító-, aggató-, vonatösszerakó, felhúzó, vonatfel- és átvevő, kocsifelíró, átmenesztő)
- A pályafenntartási és a biztosítóberendezési dolgozók teljesítménybér keretösszegét 7,5%-al sikerült növelni.

### A SZTRÁJK ALATT KELETKEZETT VITÁS ÜGYEK RENDEZÉSE

A sztrájk alatt keletkezett egyes vitás ügyek rendezésére a tárgyalásban résztvevők egyeztető bizottságot hoznak létre. A bizottság feladata, hogy a felek által a Bizottság elé utalt vitás ügyeket megvizsgálja és lehetőleg eredményes egyeztetés után öt munkanapon belül lezárja.

A szakszervezetek által aláírt megállapodásokat február 13-án a munkáltató a maga részéről aláírásra késznek nyilvánította. Hogy aláírja-e? Már csak a szavahihetőségen múlik.

*Budapest, 2000.02.15.*

***Varga Gyuláné***


**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

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

**Vállalkozási Osztály**
**Tel.: (52) 315-792**
**Fax: (52) 314-725**
**vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87**



**Városnézések, nyaralások**

| | |
|---|---|
| Koppenhága | 10.000 Ft-tól |
| London-Cambridge | 21.000 Ft-tól |
| Szardínia | 20.000 Ft-tól |
| Velence | 3.700 Ft |
| Prága-Varsó | 3.700 Ft-tól |
| Luxemburg | 9.000 Ft |

**További információ:**
minden kedden 8-12 óráig
a 06+27-51-es telefonon



**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**


1 % • 1 % • 1 % • 1 % • 1 % • 1 % • 1 % • 1 % • 1 % • 1 % • 1 % • 1 % • 1 % • 1 %

# A nyugdíjasokért

A Vasutasok Szakszervezete 1991-ben hozta létre, alapította a "Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány"-t. Az immár 9 éves segélyezéssel foglalkozó Alapítványt alakulása óta több intézmény, kft., szakszervezeti szervezet támogatta kisebb-nagyobb összeggel, ki rendszeresen, ki esetileg. Az Alapítvány vagyona így évről-évre gyarapodott, mára már többszöröse alapító összegének – több mint 11 millió forint – ennek következtében segélyezési lehetősége is állandóan javul. Az Alapítvány 7 éve negyedévenként rendszeresen támogatja a segélyezési feltételeknek megfelelő rászorulókat, eddig 2398 főt részesített megközelítően 11 millió forint szociális segélyben.

A segélyezés feltételeiről, módjáról a szolgálati főnökségek és nyugdíjas szakszervezeti alapszervezetek adnak felvilágosítást, nyújtanak segítséget a kérelmezőknek.

A segélyezés feltételeinek, anyagi lehetőségeinek javítása az egyre gyarapodó rászorulók érdekében továbbra is nélkülözhetetlen az Alapítvány eddig, illetve a szándékukat ezután kifejezni kívánók részéről.

Az Alapítvány továbbra is nyitott, ahhoz bármely természetes és jogi személy felajánlást tehet, így pl.: személyi jövedelemadójának 1%-ával, a 11707024 -20158002 számlaszámra történő átutalással az OTP Bank Rt. Budapest, Király u. 49. sz. "Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány" részére (1068. Budapest, Benczúr u. 41.)

Ezúton is szeretnénk köszönetet mondani mindazoknak, akik az Alapítvány hatékonyabb működéséhez támogatásukkal hozzájárultak.

***Hegedűs Károly***

# Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma

A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át az elmúlt évben az Alapítvány céljaira felajánlották. Az APEH által átutalt összegből fedezzük a területünkön lévő 100 éves vasútvonalak (Vésztő-Kötegyán, Kiskunfélegyháza-Kiskunmajsa, AEGV Békéscsaba-Mezőkovácsháza) jubileumi rendezvényeinek, az emléktáblák elkészíttetésének és az emlékkönyvek kiadásának egy részét. 1999-ben is sikeresen rendeztük meg a Kecskeméti Kisvasút napját a keskeny nyomközű drezinák találkozójával kiegészítve.

Továbbra is örömmel fogadjuk vasútbarátaink, támogatóink felajánlásait. Támogatásukat 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**

# Vasutas Cukorbetegek Egyesülete

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete öt évvel ezelőtt alakult azzal a céllal, hogy összefogja a vasutas cukorbetegek húszezres táborát. Az egyesület tíz tagcsoportja klubokban fejti ki tevékenységét. Elsősorban az egészséget javító életmód programok váltanak ki nagy érdeklődést, továbbá az orvosi előadások, amelyeken szemléltetőeszközöket is alkalmaznak. Egyesületünk ellátta tagcsoportjait vércukorszint-mérőkkel, vérnyomásmérőkkel, amit a rendezvények résztvevői igénybe vehettek. A különböző pályázatokon nyert támogatásokat elsősorban tagságunk érdekében hasznosítjuk. Egészségügyi túrákat, klubfoglalkozásokat szervezünk, ahol diabetikus étel-italbemutatókat, kóstolókat tartanak, továbbá gondozással, oktatással egybekötött kedvezményes üdültetést folytatunk úgy felnőtt, mint gyermek cukorbetegek részére.

**Kérjük mindazokat, akik személyi jövedelemadójuk 1%-ának felajánlásával egyesületünk tevékenységét elő kívánják segíteni, a rendelkező nyilatkozatban a kedvezményezett adószámaként a 18004597142 számot, a kedvezményezett nevénél Vasutas Cukorbetegek Egyesülete megnevezést tüntessék fel.**

Támogatásukat előre is köszöni az

*Egyesület Vezetősége*


**OKTATÁSSZERVEZŐ SZAKKÉPESÍTŐ TANFOLYAM**

indul 2000. április 6-án a pécsi Regionális Oktatási Központban

A tanfolyam 24 órás, heti egy alkalommal, OKJ-ben szerepel.
A tanfolyamot a SZÓKRATÉSZ Külgazdasági Akadémia és a MÁV Rt. közösen szervezi.

Jelentkezni 2000. március 20-ig lehet.

Bővebb felvilágosítást a **MÁV Rt. Regionális Oktatási Központban** (Pécs, Indóház tér 2. sz.) lehet.
Telefon: 72/215-611, 222-789, vagy a 05/14-08, 05/12-61



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


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

# MAGYAR VASUTAS

Alapítva: 1904-ben

1848

Ára: 37.- Ft XLIV / 3. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. MÁRCIUS


PETŐFI SÁNDOR

## CSATÁBAN

A földön is harag,
Az égen is harag!
Kifolyt piros vér és
Piros napsugarak!
A lemenő nap oly
Vad bíborban ragyog!
Előre, katonák,
Előre, magyarok!

Komoly felhők közül
Bámul reánk a nap,
Rettentő szuronyok
Füstben csillámlanak,
A sűrű lomha füst
Sötéten gomolyog,
Előre, katonák,
Előre, magyarok!

Ropog, hosszan ropog
Csatárok fegyvere,
Ágyúk bömbölnek, hogy
Reng a világ bele;

Te ég, te föld, talán
Most összeomlotok!
Előre, katonák,
Előre, magyarok!

Szilaj lelkesedés
Foly bennem, mint tüzár,
A vérszag és a füst
Megrészegíte már,
Előrerontok én,
Ha élek, ha halok!
Utánam, katonák,
Utánam, magyarok!

*Medgyes, 1849. március 2-3.*

# Egyöntetű igen a megállapodásokra!



**A levezető elnök, *Németh Tibor* (jobb szélen) mindenek előtt *dr. Bíró Tibor* alelnöknek adott szót (bal szélen), aki a háromhónapos tárgyalások menetén haladva végül is az eredmény s nem a kudarc kifejezést használta. Joggal!** FOTÓ: SZALAI

**Sorsfordítás. Erre, nem többre és nem kevesebbre vállalkozott a választmány március 2-án. A levezető elnök, *Németh Tibor* mindenek előtt *dr. Bíró Tibor* alelnöknek adott szót, aki a megállapodások hátterét világította meg, hogy teljesen érthetővé váljon a végeredmény.**

Emlékeztetett rá, hogy a munkáltató a három régi hagyományos témában (bérezés, foglalkoztatás, KSZ) súlyos feltételeket szabott. Példának okáért azt, az általa diktált béremelést (8,5%, amely valójában nem volt annyi sem) a kormányelképzelések támogatásához kötötte, már ami a gyenge forgalmú vonalak "kezelését" (megszüntetését) illeti. Azt is elvárta volna, hogy a szakszervezeti delegációk bólintsanak rá a szociális juttatások megrövidítésére.

*Dr. Bíró Tibor* szándékos ellentmondásokra is figyelmeztetett, mert ugyan a privatizálandó MÁV ingatlanvagyonának egy része szociális-jóléti célokat szolgál, de 15%-kal kívánja lefaragni a szociális kiadásokat. S ennek jóváhagyását is szerette volna kicsikarni cserébe az általa 8,5%-osnak kikiáltott béremelésért.

A MÁV Rt. jó előre készült a sztrájkra, másképp miért indított volna sztrájkmagatartás-tanfolyamokat még a múlt év tavaszán? Vagyis a MÁV Rt. a kormány megszabta szakszervezet-ellenes célok érdekében egy évre előre kidolgozta stratégiáját, taktikáját. Munkabéke-értelmezése is megtévesztő volt, hiszen a részmegállapodásokba olyan "árnyalatokat" akart elrejteni, amelyek, ha átkerülnek a KSZ-be, igencsak elbúcsúztatták volna a szakszervezeteket a jogosítványaiktól. Kommunikációs hadjáratával pedig azt szerette volna elhitetni a közvéleménnyel, de a vasutasokkal is, hogy a szakszervezeti funkcionáriusok önön túlélésükért küzdenek. A vasút pénzén élősködnek.

A sztrájk utolsó óráinak "jogszerűtlenségéről" szólva óriási derültséget keltett, hogy a MÁV Rt. érezve sántító bizonyítékai gyengeségét, saját maga is megfellebbezte az elsőfokú, rá nézve kedvező ítéletet.

A VSZ elnöke, *dr. Márkus Imre* elsősorban arról számolt be a választmánynak, hogy név szerint kik és hányan utaltak át pénzt a szolidaritási sztrájkalapba. Kifejtette, hogy a sztrájkalapot a VSZ helyi alapszervezeteinek tagjai tovább kell, hogy gyarapítsák!

Az elnök feszes gondolati ívet húzott a sztrájkok elindulása és befejezése között. Kijelentette: senkinek sem szabad szégyenkeznie azért, mert abból nem többen vették ki a részüket. Ilyen munkáltatói megfélemlítésben, amely már-már a terror határát súrolta...? Még akadtak olyan adminisztratív dolgozók is pl. a KHI IB elszántságának köszönhetően, akik személyesen dacolni mertek a MÁV Rt. naponta megújuló nyomásával szemben.

*(Folytatás a 2. oldalon...)*

AKTUÁLIS

# Kinek az érdeke?

Már több hete, hogy véget ért a magyar vasút történetének leghosszabb sztrájkja. Az idő múlásával a kevésbé lényeges részletek elhalványulnak az emberben, s egyre világosság válnak az összefüggések, amelyek a konfliktus hevében is sejthetők voltak.

Egyre többször vetődik fel a kérdés, hogy kiknek az érdekét szolgálta a sztrájksorozat 1999 végén és 2000 elején? Kiknek állt az érdekében a konfliktus tudatos megtervezése és fenntartása akkor, amikor *a szakszervezetek követelései és a kormányzat akarata több ponton szinte azonos volt*. Visszagondolva az előző évi VSZ-követelésekre – amelyeket a MOSZ és a VDSZSZ is támogatott –, furcsa érzése támad az embernek.

Itt van pl. a szociális juttatási rendszer felülvizsgálatának kérdése. 1997-ben már megállapodtunk az 1998-as felülvizsgálatról. Valamely oknál fogva elmaradt az, mivel a MÁV vezetősége nem készítette el az előterjesztést. 1998 végén újra megállapodtunk, hogy 1999-ben komolyan felülvizsgáljuk a MÁV Rt. szociális ellátási rendszerét. A szakszervezetek – érdekes módon! – sürgették az ügyet, mondván pazarlások, felesleges kiadások lehetnek. Meg hát hallani ezt-azt *egyének privilégiumairól, főkegyúri felségjogairól, de főleg egyéni érdekű osztogatásokról*. A határidők ismét eredménytelenül teltek el. Vajon miért? 1999 őszén egy ködös, feltehetően az egyéni privilégiumokat továbbra is fenntartani, de a fránya szakszervezeteket a munkavállalókkal összeugrasztani akaró MÁV Rt. javaslat jelent meg, amely szerint 15%-kal csökkenteni kell a MÁV Rt-nél a szociálpolitikai juttatásokra fordítandó összeget! Hogy mennyi is ez az összeg, már amit csökkenteni kell...? Nem tudni! Mint ahogy azt sem, hogy kinek az érdeke az átláthatatlan "belső rendszer" fenntartása? Kinek az érdeke a vasutasok és a kormány félrevezetése, megtévesztése? Ki állhat ezen ügyletek mögött?

A másik furcsaság. A szakszervezetek reálbér-növekedést tűztek ki célul. A kormány is azt mondta, hogy a GDP felével növelhető a reálkereset. Ezzel szemben a bérajánlat reálkereset-csökkentő volt! A szakszervezetek a kilencórás sztrájk után 1999. december 20-án, már mondták, hogy van mozgástér a 14%-ból lefelé, de reálkereset-növekedésnek lenni kell! Ki hazudott kinek? Bocsánat, ki nem mondott igazat? Ki, vagy kik keverték a kártyát? A KHVM? A MÁV vezetői? Vagy a kormány?

A harmadik furcsaság. Kinek állt az érdekében elhitetni a feletteseivel, hogy a MÁV KSZ-ben a szakszervezeteknek munkáltatói joga van? Azoknak, akiknek meghaladta a képességeit a MÁV-átalakítás, a szakmai kihívás súlyos felelőssége?

Persze nem rossz taktika ez! Több vasat tartani a tűzbe! Az egyiket a szakszervezetek ellen, kikiáltva őket minden baj forrásának, még akkor is, ha a rossz, eredménytelen cégvezetés ellenére az "elsőszámúak" tízmilliós nagyságrendű *prémcsit* vehettek fel!

A másikat talán a kormány ellen, de úgy, mintha megfelelnének mind annak, amit elvár, mondván: lám-lám, milyen kemény a mi gazdánk, sajnos nem tehetünk mást. A jobboldali Orbán-Torgyán kormány márcsak ilyen.

Nem rossz taktika! Kint dúl a harc, bent – "középen" – mocolyognak és dörzsölik a tenyerüket: megint mi győztünk!

Ezeken az apróságokon többször elgondolkoztam. Tulajdonképpen akkor kik is győztek most, átmenetileg? A vasutas, a szakszervezeti tag, a szakszervezetek csak abban reménykedhetnek, hogy valaki, valahol – fenn vagy lenn – csak elgondolkozik a dolgon, és a rendelkezésére álló eszközökkel kideríti, a 398 órás sztrájk, és az utána kialakult helyzet fenntartása kinek az érdeke...?

Hlavicky Lajos

# Az EU felé?

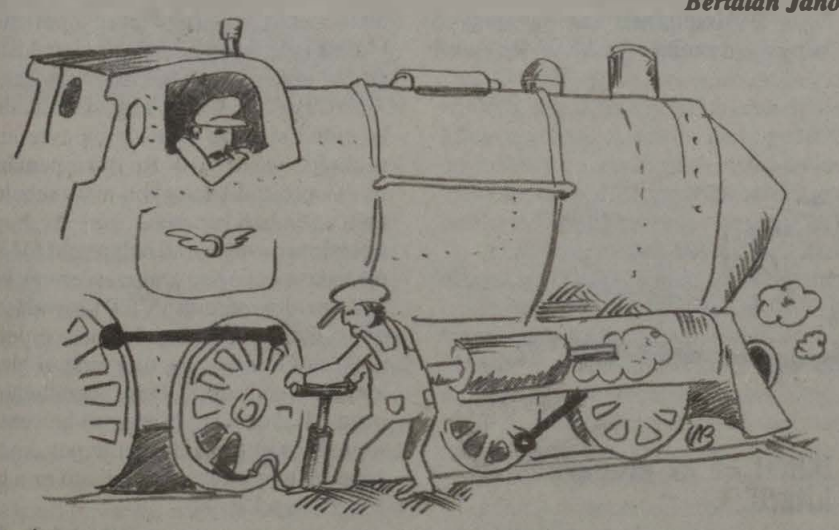
**Tatán, február 24-én és 25-én negyedik alkalommal rendezték meg az "Irány az EU felé a közlekedésben" c. konferenciát.**

A rendezvényen – melyet a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) szervezett – az előadás-sorozatban külön területet kapott a vasúti közlekedés a számos, más közlekedési ág mellett. A közlekedési szakemberek közül a vasút területéről *Horváth Lajos* főosztályvezető (KHVM), *Sárdi Gyula* vezérigazgató-helyettes (MÁV Rt.) vett részt és tartottak előadást a vasút jelenlegi helyzetéről, különösképpen az Európai Unióhoz való csatlakozás jegyében.

*Kazatsay Zoltán*, a KHVM helyettes államtitkára a közlekedéssel kapcsolatos EU-csatlakozási tárgyalások jelen állapotáról informálta a hallgatóságot.

Magyarországot az EU úgy tekinti, mint első felvehető tagot. Az EU a lemaradásokra nézve nem emeli ki nagyobb hangsúllyal a közlekedést, mint egyéb más területet, *viszont a közlekedésen belül a legelmaradottabbnak a vasutat tekinti*. A vasúti mellékvonalak kérdéskörében – mely mindig nagy fejtörést okoz –, a mellékvonalak három csoportba sorolhatók: a biztosan megmaradó, a biztosan megszűnő és a még vizsgálat alatt lévők kategóriájába. Első lépésben 300 km vonalat számolnak fel, de ezeken már évek óta nincs forgalom – hangzott el a konferencián.

***Bertalan János***



**MÁV-reformtalálmány: itt a vaskerék-pumpa.**

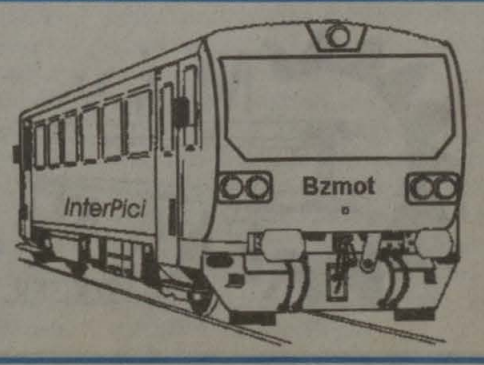


**Március 2-án a választmány munka közben. Tanulmányozzák a határozatot.**


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



# Egyöntetű igen a megállapodásokra!

*(...folytatás az 1. oldalról)*

– Mi értelme volt ennek? – tette fel a kérdést *dr. Márkus Imre*. – Igen, az adminisztratív dolgozó is megmutathatta, hogy nem ijed meg, sőt elment még a Dob utcai "nagy rendezvényre" is.

*Dr. Márkus Imre* előre vetítette, hogy a jobboldali kormány a támadásaival nem áll meg, kifejezetten a tőke érdekeit védi, célja kiszorítani a szakszervezeteket a munkahelyekről.

Szó esett még a tagdíjlevonás új intézményének praktikussá tételéről, s arról, hogy ez is sorsfordító változás a VSZ életében. Az elnök biztatóan ecsetelte még a VSZ, a VDSZSZ, a MOSZ további összefogásának esélyeit.

Végezetül *Kis Tamás*, alelnök emelkedett szólásra. A MÁV Rt. társasági üzletrészeinek értékesítési helyzetével és stratégiájával, továbbá az ingatlangazdálkodás átalakításával foglalkozott. Arra hívta fel a figyelmet, hogy a témával összefüggő szakmai kérdéseket már jó előre megfogalmazták és eljuttatták a MÁV Rt. illetékeseihez.

A 19 kérdést a választmány tagjai írásban megfogalmazva tanulmányozhatták.

A kérdések négy területet ölelnek fel:

1. Készültek-e gazdaságossági számítások az üzletrész eladások előkészítési szakaszában?
2. Milyen kötelezettségeket vállal az rt. a humánstratégiából (pl.: foglalkoztatásbiztonság, kereseti és bérviszonyok, képzés-átképzés, szociális ellátás, munkafeltételek, menetkedvezmény, szolgálati lakás, kamatmentes kölcsön, üdülők, sportlétesítmények stb.)?
3. A munkavállalói tulajdonszerzés (MRP) felől is érdeklődnének.
4. Ugyancsak kíváncsiak a szakszervezeti és üzemi tanácsi jogosítványok gyakorlására s mindenre, ami ezzel összefügg, mivel az elmúlt időszakban a fenti kérdésre tekintettel több VSZ-MÁV megállapodás megkötésére került sor.

Márciusban mind a 19 kérdésre külön-külön is várják a választ.

Reméljük, meg is kapják.

* * *

**A választmány az építő jellegű vita után a megállapodásra vonatkozó határozatokat egyöntetű igennel fogadta el.**

***Szalai Csaba***

## A határozat

A Vasutasok Szakszervezete 2000. március 2-i ülésén ismételten tájékoztatót hallgatott meg a MÁV Rt. munkavállalók helyzetére vonatkozó tárgyalásokról és a megkötött megállapodásokról.

A napirenddel kapcsolatban a Választmány az alábbi állásfoglalást alakította ki.

- Az 1999. november 9-én kezdődő tárgyalások december közepére konfliktussá mélyültek. A tárgyalásokat a munkáltató részéről végig, a kiszámíthatatlanság és a meg nem állapodásra való törekvés jellemezte.
- A MÁV Rt. vezetői a tulajdonos elvárásainak megfelelően a tárgyalások során a konfliktus feloldása helyett, annak elmélyítésén és kiterjesztésén munkálkodott.
- A MÁV Rt. vezetőit – sajnálatos módon – csak többszöri munkabeszüntetéssel majd a kéthetes sztrájkkal lehetett az érdemi tárgyalásra bírni.
- A MÁV Rt. Kommunikációs Irodájának tevékenysége jelentős mértékben rontotta a tárgyalások légkörét, kiadott közleményeikben a vasutasság megosztására törekedtek.

A Sajtóiroda a konfliktus alatt – rövidlátó módon – folyamatosan a vasutasság ellen hangolta a közvéleményt.

- A munkáltató a vasutasság érdekérvényesítő képességét – aktív tenni akarását – ahelyett, hogy igyekezett volna együttműködésével magának megnyerni és a vasút fejlesztése szolgálatába állítani, annak nyílt letörésére és felszámolására törekedett.

A MÁV Rt. vezetése ennek szellemében hozta meg azokat a döntéseket melyek a munkavállalói érdekképviseletek (szakszervezetek) működését megnehezítik.

- A Vasutasok Szakszervezete Választmánya a 2000. február 22-én kötött Kollektív Szerződést és a létrejött megállapodásokat elfogadja. A megállapodások betartatása és bekövetelése a jövőben is hatékony érdekvédelmi munkát követel.
- A Vasutasok Szakszervezete Választmánya álláspontja, hogy az elmúlt két hónap vasutas eseményei túlmutatnak önmagukon. A tulajdonosnak a konfliktushoz való viszonyulása, valamint a kormányzat ezzel kapcsolatos megnyilvánulásai mély aggodalomra adnak okot (érdekegyeztetés kezelése és a szolidaritás szétverése).
- A Választmány pozitívnak és eredményesnek értékeli a három reprezentatív szakszervezet együttes fellépését a közös célokért. A VSZ kéri valamennyi testületét és tisztségviselőjét, hogy a munkavállalói szolidaritás erősítése érdekében a jövőben is törekedjen a társ reprezentatív szakszervezetekkel való együttműködésre.
- A Választmány felkéri az alapszervezeteket és középszervezeteket, hogy 2000. március 31-ig értékeljék saját területükön a sztrájk szervezését, támogatottságát a részvételt és értékeljék a megkötött megállapodásokat.

A megállapodások végrehajtásához az illetékes testületek sürgősen készítsék el az ütemtervüket.

A Vasutasok Szakszervezete Választmánya a sztrájkban résztvevő és sztrájkot szervező valamennyi tagjának és tisztségviselőjének megköszöni áldozatos munkáját, amellyel hozzájárult és lehetővé tette a vasutas munkavállalók érdekérvényesítését.

Köszönjük az állampolgárok és szervezetek tevőleges segítségét, a szolidaritás hozzánk eljuttatott valamennyi megnyilvánulását!

*Budapest, 2000. március 2.*

***a Vasutasok Szakszervezete Választmánya***

DOKUMENTUMAINKBÓL

## Nyilatkozat

A három reprezentatív szakszervezet 2000. február 22-én az 1999. november 09-től 2000. február 18-ig tartó tárgyalásokon kialakított megállapodás-tervezetek aláírásával egyidőben az alábbi nyilatkozatot teszi:

1) A három éves megállapodás 2. sz. mellékletében megfogalmazott differenciálási elv és mérték nem a felek megállapodásán nyugszik. A szakszervezetek továbbra is fenntartják javaslatukat arra nézve, hogy a vitás kérdésről szóló hangfelvételt közösen felkért, külső szakértő elemezze és döntsön arról. A szakszervezeti oldal a szakértői döntésnek előzetesen aláveti magát.
2) Nem tudunk eltekinteni attól, hogy a munkaügyi kapcsolatok rendezése ügyében szükséges tárgyalásokat 2000. március 31-ig a felek lefolytassák, ideértve a tagdíjlevonás, a munkaidő-kedvezmény, illetve annak megváltásának kérdését is.
3) Kérjük, hogy 2000. február 22-én aláírt Kollektív Szerződés egyes – visszamenőleg is érvényesíthető – rendelkezéseit (pl. étkezési hozzájárulás, belföldi napidíj, stb.) a munkáltató február 1-jétől alkalmazza.



**A nyilatkozatot mind a három reprezentatív szakszervezet hitelesítette.**

4) Elvárjuk, hogy a megállapodásokban rögzített Egyeztető Bizottság munkája során minden, a sztrájk kezdő időpontjától felmerült vitás üggyel foglalkozzon.

A reprezentatív szakszervezetek az aláírás időpontjában úgy ítélték meg, hogy a továbbra is eltérő álláspontok, illetve a február 14. és február 18. közötti történések ellenére nagyobb munkavállalói érdek fűződött a február 22-i aláírásukhoz.

*Budapest, 2000. február 22.*

Vasutasok Szakszervezete | Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete | Mozdonyvezetők Szakszervezete

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

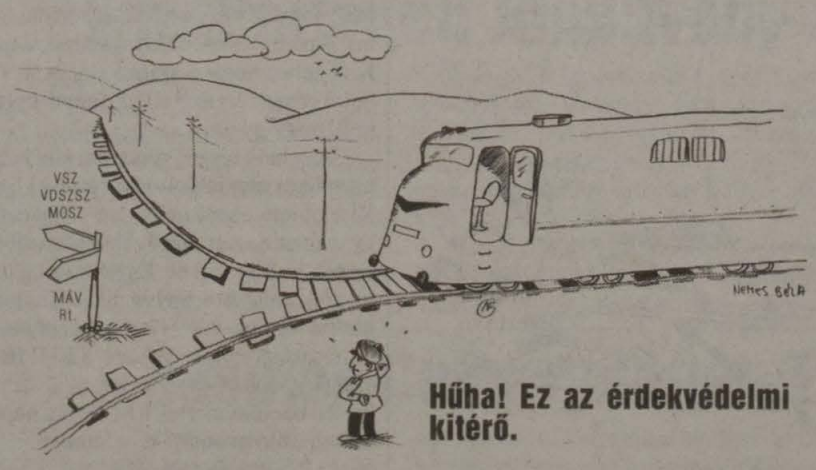
## Kőtáblába véshető kompromisszum

**Hirtelen-váratlan írta alá a három évre "kőbe vésett" megállapodást mind a három sztrájkba hívó szakszervezet a VSZ, a MOSZ, és a VDSZSZ.**

Vajon miért? Erre adott választ február 22-én a VDSZSZ székházában a közös sajtótájékoztató. *Gaskó István*, a VDSZSZ elnöke körülményei miatt a konfliktuslezáró egyezményt sajátosnak, szokatlannak nevezte. *Dr. Borsik János*, a MOSZ alelnöke a KSZ, a bér, a foglalkoztatás frontján elért eredmények mentén sorakoztatta fel a "hármak" érveit azzal, hogy mindkét fél engedett. Arra emlékeztetett, hogy menet közben sűrűn váltogatták egymást az álláspontok. Hallhattuk, hogy a hároméves megállapodást a szakszervezetek a maguk részéről azzal zárták le, hogy annak megváltoztatásáért ez idő alatt a sztrájk fegyverével nem lépnek fel, viszont a MÁV Rt. kötelezettséget vállalt a megállapodásba foglalt pontok teljesítését garantálva. A megjelent újságírók bőséggel jegyezhették, a konkrét, a kézzel fogható vívmányokat (teljesítménybér alkalmazása, vasutasnapi jutalom, nagyobb étkezési hozzájárulás...). Ide tartozó eredményként könyvelhető el az is, hogy a sztrájkban részvett dolgozót sértő munkáltatói eljárásokat felfüggeszti egy közös egyeztető bizottság, s objektíve vizsgálódik. *Dr. Borsik* a mozdonyvezetők nevében megerősítette, hogy a kollektív szerződést tartják igazi vívmánynak, mert az nagy biztonságérzetet nyújt három esztendőre. Úgy vélte, ennek a KSZ-nek hatása lesz a magyarországi munkaügyi kapcsolatokra. *Dr. Borsik* nem hallgatta el a munkáltató tárgyalási manőverezésének félrevezető szándékú sakk-húzásait sem.

*Dr. Márkus Imre*, VSZ elnök jórészt arról szólt, hogy jogos volt-e a sztrájk február 13-án 18 órától?

– Birtokunkban van egy jegyzőkönyv – mondta – (a MÁV Rt.-nek is megvan), ami rögzíti a szakszervezet és az rt. álláspontkülönbségeit, ez bizonyítja, hogy sem 13-án, sem 14-én nem állt elő megállapodásos helyzet a MÁV Rt-nél, számtalan nyitott kérdés létezett még. Ezt a magnószalagra vett jegyzőkönyv tanúsítja ugyan, de a munkáltató mást ért rajta, holott az alany, az állítmány, a tárgy ugyanaz. Van még más egyéb meggyőző bizonyítékunk is.

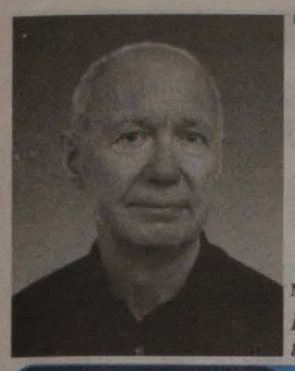



Majd így folytatta: – A bíróság elsőfokú, nem jogerős döntése e "jogszerűtlenségről" nem okozott meglepetést. Megszoktuk már a vasutas-sztrájkok történetében, hogy az elsőfokú határozatokat második fokon és a Legfelső Bíróságon más mércével mérik. Csak természetes, hogy fellebbezést nyújtottunk be. Ebben leírtuk, hogy az elsőfokú bíróságra beadott ellenkérelemben a bíróság nem vette figyelembe a szakszervezeti álláspontok jelentős többségét. Indoklásunkból egyértelműen kitűnik az is, hogy a MÁV Rt. egyoldalúan csatolt be neki tetsző bizonyítékokat.

– A VSZ úgy látja, hogy a munkabéke előállításához sajnos több évre lesz szükség, mert a MÁV Rt. dokumentációs és sajtóirodája nagyon mély sebeket ütött az emberi kapcsolatokon. Az, hogy a bizalom mennyire áll helyre a MÁV Rt. menedzsmentje és a szakszervezetek között, arról a márciusi VÉT tárgyaláson győződünk majd meg. Ha nem érdemi szakértőket küld oda, úgy érdemi bizalom-helyreállításról aligha beszélhetünk majd. Minimum vezérigazgató-helyettest fogadható el tárgyalópartnernek, másképp csak relatívnak mondható ez a bizonyos munkabéke.

***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!

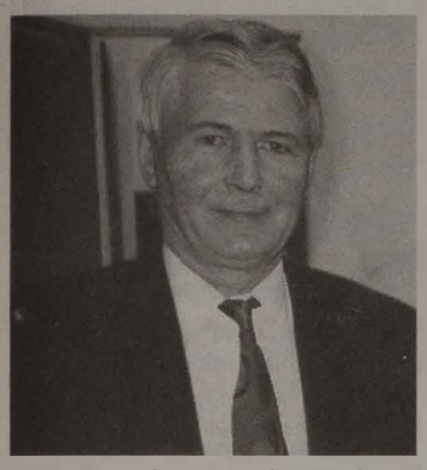
## TISZTÁZÓ VITA A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÜTKÖZŐ — KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

## Érdekeltek vagyunk az MSZOSZ összerendeződésében

INTERJÚ *SZŐKE KÁROLLYAL*, A VASAS SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉG ELNÖKÉVEL.



*– Három hónapja választották meg a nagy múltú szakszervezet elnökének. Hogyan érzed magad? Milyennek látod az irányításodra bízott érdekvédelmi szervezet helyzetét?*

– Köszönöm, jól érzem magam. Sokkal jobban, mint a novemberi kongresszus előkészítésének időszakában. Ennek oka, hogy a kongresszus lezárta a szakszervezetünket terhelő tíz éves személyi, szervezeti, társadalmi problémákat és olyan programot fogadott el, amely a kapitalizmus keretei között a valódi munkavállalói érdekképviseletet állítja előtérbe.

*– Mi az, ami változott?*

– A vasasszakszervezet tevékenységének hangsúlyát a munkahelyekre kívánjuk helyezni. Ezt három fő témakörben jelöltük meg. 1. A kollektív szerződések. 2. A bértárgyalások. 3. A szociális járandóságok.

Úgy látjuk, hogy a sikeres munka feltétele a szervezet építése kívül, belül. Ez azt jelenti továbbá, hogy javítsuk a belső szervezettséget, felkutassuk a külső szövetségeseket és létrehozzunk új munkahelyi szervezeteket. Ezzel együtt célunk a szervezeti integráció létrehozása is a szervezeten belül. Olyanokról van szó, mint az acélipari szövetség, a gépipari-, a járműgyártó-, az elektronikai és informatikai szövetség. Tehát a munkahelyi erőket összesíteni a felsorolt szakmastruktúrák mentén. Másként fogalmazva: az "én" érdekei helyett a "mi" érdekeit ütköztetni a munkaadókkal. Ezt tartjuk ugyanis a szakszervezetek szakmai szerveződése alfájának és omegájának.

Fontosnak tartjuk a szövetség munkájában a nyíltság, a nyilvánosság javítását, s ezzel párhuzamosan a hiatalok megnyerését a szakszervezetek számára. Dióhéjban ez tekinthető a legutóbbi kongresszusunk fő mondanivalójának.

– Hogy jól érzem magam, ez annak is köszönhető, hogy nemcsak megállt a taglétszám csökkenése, hanem a multinacionális és nemzetközi tőkével működő munkahelyek dolgozói csatlakoztak szakszervezetünkhöz. Érdeklődést tapasztalunk törekvéseink iránt, s ebben benne érezzük az újabb csatlakozások lehetőségét is. Mindez persze nem feledteti velünk azokat a gondokat, amelyek a DAM Rt.-nél, vagy az Ikarus fővárosi telephelyén és másutt még mindig az elbocsátásokkal járnak.

*– Tágítsuk a kört: MSZOSZ, magyar szakszervezetek. Melyek a leginkább szorító problémák, a napi érdekvédelmi munka főbb dilemmái?*

– Kongresszusunk is sokat foglalkozott az MSZOSZ tevékenységével. Álláspontunkról, javaslatainkról tájékoztattuk a konföderáció vezetését. Érdekeltek vagyunk az MSZOSZ belső összerendeződésében. Tarthatatlan állapot, hogy a meglévő erőforrások (a tagság, az anyagi erő, szakértői kör, infrastruktúra) szétforgácsoltak, az ágazati szakszervezetek párhuzamos munkát végeznek, hiányzik az akcióegység, elmarad a kívánatostól a konföderációk együttműködése, (ahogy ezt a vasutassztrájk is példázta.)

Ezen elvárásokért természetesen tenni is akarunk. Gondolom, ezt a szándékunkat meggyőzően bizonyítja a vasutassztrájkhoz nyújtott anyagi-erkölcsi támogatásunk, nem különben az a törekvésünk, hogy a fölösleges párhuzamokat kiiktassuk az egyes tagszervezetekkel kialakuló együttműködésünkből. Napirenden szerepel több olyan kétoldalú találkozó szervezése más szakmai szervezetekkel, mint például a villamosenergia-ipariakkal, a kereskedelmiekkel, az építőkkel.

*– Milyennek tartod az úniós csatlakozással kapcsolatos szakszervezeti munkát?*

– Vákum tapasztalható ebben az MSZOSZ-nél és nálunk is. Nem megfelelő az úniós csatlakozás emberi tényezőinek a gondozása. A kormány a maga módján kezeli ezt a kérdést. A szakszervezeteknek a jelenleginél nagyobb szerepet kell(ene) kapniuk és vállalniuk ebben. Hiányolom a konföderációk ilyen irányú együttműködését, s ami van, az sem kap kellő nyilvánosságot. Ez azért is gond, mert nem szabad csupán az európai szakszervezetektől várni, hogy a magyarországi szociális dimenzió kérdéseire ők hívják fel a csatlakozást előkészítő döntéshozók figyelmét.

E tekintetben hiányérzetem van a baloldali pártok munkájával kapcsolatban is. Az MSZOSZ újjáalakult szocialista-szociáldemokrata platformja legfontosabb feladatának tartanám, hogy felhívja az MSZP és valamennyi baloldali erő figyelmét az úniós csatlakozás emberi tényezőire. Ezekről a témakörökről magam kifejtettem a véleményemet az MSZP Baloldali tömörülésének konferenciáján.

Legutóbb – számos más kérdés megbeszélése, egyeztetése céljából – együttműködést kezdeményeztünk a Munkáspárttal is. Ezeket a találkozókat folytatjuk más szervezetekkel is. Tesszük ezt abban a meggyőződésben, hogy a szakszervezeteknek érdekük a jelenlegi jobboldali kurzus leváltása. Ebben a felelősségteljes küzdelemben a moderátor szerepet kell vállalnunk a baloldali politikai erők összefogására.

*– A közeljövő tennivalói közül mit emelnél ki?*

– A legfontosabb feladatnak a magyar szakszervezeti mozgalom összerendeződését tartom. Úgy vélem, hogy bármelyik konföderációhoz tartozó szakszervezetbe lép be a munkavállaló, egy érdek vezérli: szeretne a létrehozott tortából nagyobb szeletet kapni. Ez politikailag semleges érdek, ám baloldali elvárás. Nem hiszem ugyanis, hogy ha egy adott munkahelyen több szakszervezet tárgyal a bérek emeléséről, akkor megkülönböztetik egymást pártszimpátiáik szerint. Így van ez a kollektív szerződéseknél és a munkavállalók szociális járandóságainál is.

Tehát van egy olyan, (nem is kicsi) legkisebb közös többszörös, amely megköveteli a hat konföderáció együttműködését. Magam az egységszervezet híve vagyok, de egy úniós együttműködés mellett tudományosan vesszem a jelenlegi pluralizmust a szakszervezeteknél. Úgy gondolom, ha a közös fellépés nem puszta kinyilatkoztatás, hanem konkrét tett, cselekvés, a megtapasztalt sikerek elősegíthetik a szervezetek jobb együttműködését és később egyesülésüket.

***- kárpáti -***

## Gúnyt űztek az érdekegyeztetésből

– ÁLLAPÍTJA MEG *VARGA GYULÁNÉ*, A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE OSZTÁLYVEZETŐJE



*– A mögöttünk hagyott – összesen 398 óráig tartó sztrájk volt a vasút történetének leghosszabb munkabeszüntetése. Te, mint a VSZ tárgyaló delegációjának állandó tagja, a sztrájkbizottság tagja részt vettél a tárgyalásokon, közelről láttad, belülről élted meg a munkaharc, a kemény érdekérvényesítés eredményeit, hogyan ítéled meg ennek a munkakonfliktusnak a jellemzőit?*

– Azzal együtt, hogy ez volt az eddigi leghosszabb munkabeszüntetés, új elemekkel és sajátos vonásokkal is rendelkezett ez a konfliktussorozat. És több fázisa is volt a sztrájknak. Új elemként tarthatjuk számon, hogy a vasút három reprezentatív szakszervezete között rendszeres volt az egyeztetés mind a munkabeszüntetés meghirdetésében, céljainak megjelölésében, a sztrájkfelhívásban, mind a sztrájkolókkal folytatott folyamatos párbeszédben. Noha a VSZ, a MOSZ, a VDSZSZ közös sztrájkbizottságot nem hozott létre, az egyeztetés közöttük folyamatos volt.

Az 1999 decemberére kialakult konfliktus az idő múlásával szélesedett, mélyült, minthogy a munkáltató újabb frontvonalakat nyitott. Illetve a kollektív szerződés december 31-én lejárt. További sajátossága volt a sztrájknak, hogy a határozatlan idejűnek meghirdetett munkabeszüntetésbe bevont munkaköröket a vasút működése szempontjából a legkisebb mértékben határoztuk meg. Így állt elő az a helyzet, hogy a vasút működéséhez képest egy alacsony munkavállalói létszámmal sikerült a vasutat megállítani.

*– Milyennek láttad a munkáltató tárgyaló stílusát, magatartását?*

– Ha osztályozni kellene, akkor igen rossz jegyet adnék neki. Tárgyalási módszere, technikája nagymértékben hozzájárult a konfliktus elmélyüléséhez és időbeni elhúzódásához. Úgy is fogalmazhatnék, hogy a MÁV Rt. vezetésének technikája csapda volt. Menetközben ugyanis kiderült, hogy 1999. november 9-én, a vasúti érdekegyeztető tanács ülésén olyan tárgyalási ajánlatot tett, amelynek mértékében nem volt mozgástér.

Az alkufolyamatok szakirodalma ilyen tárgyalási technikát nem ismert, illetve úgy említi, hogy ez az a technika, amelyet sohasem szabad alkalmazni. Aki ilyen tesz és eszerint viselkedik, az konfrontációra törekszik. Ez a felfogás jellemezte végig a MÁV Rt. tárgyalócsoportjának magatartását. Mindez tetten érhető azokban a tárgyalási tudósításokban, amelyeket a felek tettek, amikor januárban, februárban megállapodás-közeli helyzet alakult ki, a MÁV Rt. ismét nulla pontra ment vissza, vagyis kerülte a megállapodást.

*– Mindezek alapján hogyan foglalnák össze azokat az érzéseket és gondolatokat, amelyek a sztrájk ideje alatt kialakultak benned?*

– Én a demokrácia egyik alapértékének tartom az érdekegyeztetést. Hiszem és vallom, hogy a társadalmi fejlődést egy hatékony érdekegyeztetés segíti elő. Ennek meghatározó közege a munka világa, amelyben az érdekegyeztetés eredményessége a munkabéke forrása a biztosítéka.

A magam részéről nagy hittel és reménnyel bocsátkoztam bele az érdekegyeztetésbe, ám ehhez képest csalódott vagyok. A demokrácia tizedik évében, az állam legnagyobb vállalatánál gúnyt űztek az érdekegyeztetésből. A munkáltató eredeti szándéka szerint nem kívánta biztosítani az alkufolyamatot.

*– Kiábrándultál?*

– Amiért az érdekegyeztetés szükségességébe és lehetőségébe vetett hitem megmaradt, annak az az oka, hogy a tizennégynapos sztrájk alatt sikerült a munkáltatót belekényszeríteni a valódi érdekegyeztetésbe. Ennek eredményeként születtek meg az aláírt megállapodások és a kollektív szerződés.

Egyébként nagyon örültem, hogy a munkavállalói, szakszervezeti oldalon tárgyalhattam, mert a viták, a csatározások közben voltak olyan mélypontok, amelyek a túloldalon számomra emberileg vállalhatatlannak bizonyultak. Mellesleg nagyon kíváncsi lennék rá, hogy ezt tárgyalópartnereink hogyan élték meg?

Az is a krónikához tartozik, hogy sajnos, mély sebek keletkeztek a sztrájk ideje alatt. Ezért valószínűsíthető, hogy a vasúti érdekegyeztető tanácsban az egymás iránti bizalom, a szociális partnerek együttműködése már soha többé nem lehet olyan, mint amilyen a 398 órás sztrájk előtt volt.

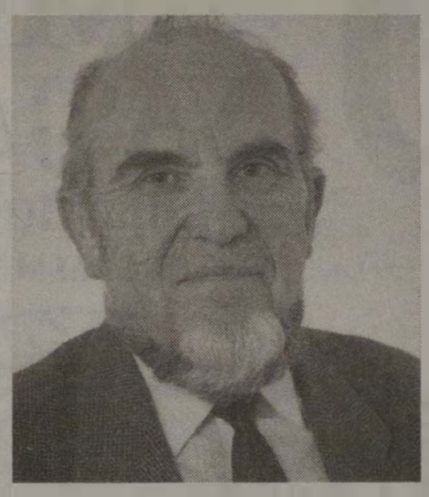
*– Van-e még valami olyan, amelynélkül nem fejezhetnénk be ezt az interjút?*

– Összegezésként azt mondanám: bebizonyosodott, hogy a hatékony érdekegyeztetésnek nincs alternatívája. A munkabéke csak a folyamatos, érdemi érdekegyeztetéssel tartható fenn. Az a felfogás és állítás is megerősítést kapott, hogy a sztrájk, mint a szakszervezetek érdekérvényesítésének végső eszköze, fegyvere, igenis alkalmas arra, hogy a munkáltatót tárgyalásra és megállapodásra kényszerítse.

***-kárpáti-***

## Vérveszteség után vérátömlesztést

GONDOLATOK A SZAKSZERVEZETI TÖMEGKOMMUNIKÁCIÓ ÚJJÁÉPÍTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEIRŐL



A rendszerváltás a gyökeres megújulás lehetőségének ígéretét jelentette a magyar szakszervezeti mozgalomnak. Pontosabban fogalmazva jelentette volna, ha a szakszervezeteknek a fordulat óta eltelt tíz év folyamán nem kellett volna elszenvedniük a mélyütések, az érvágások, kivéreztetések egész sorozatát. A legitimitás megkérdőjelezése, a szakszervezeti vagyon – az eredményes érdekképviselethez szükséges anyagi háttér – jelentős részének konfiskálása, az érdekegyeztetés rendszerének kiüresítése, a szakszervezeti jogosítványok megnyirbálása mellett én a szakszervezetek hangtompításra kényszerítését, a munkavállalói érdekképviseletek tömegkommunikációs lehetőségeinek, eszköztárának minimalizálását is a mélyütések közé sorolom.

Elvesztettük a Népszavát, amely pedig évtizedeken át tekintélyes, nagyhatású szócsöve volt a szakszervezeti mozgalomnak. Anyagi gondok miatt megszűnt, vagy terjedelmében és tartalmában elsilányult a szakmai szakszervezetek sok, nagy hagyományokkal rendelkező lapja. Megritkultak vagy egyszerűen meghaltak az alapszervezeti tisztségviselők, bizalmiak munkáját segítő hírlevelek, tájékozódási források. Eltűntek a szakszervezeti mozgalom működésének elvi és gyakorlati kérdéseit tárgyaló folyóiratok, amelyek pedig nemcsak a szakszervezeti tisztségviselők, hanem a társadalmi valóságra kíváncsi, a közügyekre fogékony emberek sokaságát segítették az eligazodásban.

Sorolni is fájdalmas ezt az iszonyúan nagy vérveszteséget. Nem állítom, hogy mindez csak és kizárólag a konzervatív-polgári pártpolitika és a karvalytőke tudatos törekvése, a szakszervezetek ellen indított "egészpályás letámadás" miatt következett be. A helyzet ilyen alakulásában – a szakszervezeti tömegkommunikáció visszaszorulásában, érzékeny térvesztésében – nyilvánvalóan szerepük volt a kényszerhelyzetben végig nem gondolt, hibás szakszervezeti döntéseknek is. Foggal-körömmel kellett volna ragaszkodni a mozgalom legfontosabb sajtópozícióinak megtartásához. Legalább a Népszava és az ágazati-szakmai szakszervezeti lapok esetében.

Bizonyosan sok tanulsággal szolgálna az ezek feladásához vezető döntések higgadt, elfogulatlan elemzése. Most mégsem ezt tartom legsürgetőbbnek, hanem sokkal inkább az egész szakszervezeti tömegkommunikációnak a mai lehetőségekkel és szükségletekkel, meg a hosszabb távú igényekkel egyaránt számoló újragondolását, újraépítését. Olyan szakszervezeti tömegkommunikációs modell mielőbbi kialakítását tartom fontosnak, amely aktívan, érzékelhetően segítheti a szakszervezetek nyomásgyakorló képességének, érdekképviseleti pozícióinak megerősítését, eredményesen ellensúlyozhatja a szakszervezet-ellenes politikai – és mai kormányzati – törekvéseket. Érthető, hogy a kormány nem kedveli az erős szakszervezeteket, s annak örül, ha a munkavállalók közül minél többen tartják úgy, hogy megvannak ők szakszervezet nélkül is, mert ami törvényesen jár, az bírósági úton is kikényszeríthető. Kétségtelen, hogy vannak – sőt nem is kevesen –, akik így gondolkodnak. Csak offenzív, erős szakszervezeti tömegkommunikációval oszlathatók az ilyen szándékosan táplált, veszélyes tévhitek.

A tőke hatalmának térnyerését, a szakszervezet-ellenes politikai törekvések felerősödését és a munkavállalók növekvő kiszolgáltatottságát csak olyan szakszervezetek képesek csökkenteni, amelyek az elszenvedett súlyos vérveszteségeket tömegkommunikációs vérátömlesztéssel pótolják, s érdekképviseleti, érdekvédelmi tevékenységük eddiginél hatásosabb, offenzívebb megjelenítésével adják közre mindazt, amit a tárgyalóasztalnál vagy más módon tesznek tagságukért. S e téren nemcsak a konföderációknak, az ágazati-szakmai szakszervezeteknek, hanem ezek megyei, városi testületeinek, sőt a munkahelyi alapszervezeteknek, de maguknak az egyes szakszervezeti tagoknak is sok a tennivalójuk.

*(Folytatás a 4. oldalon...)*

# Felfelé a lejtőn

## AVAGY EGY ALAPSZERVEZET LÁBADOZÁSA A TRAUMA UTÁN

**Az 1998. novemberi üzemi tanácsi választások eredménye megdöbbenést és csalódottságot keltett a VSZ miskolci Tiszai-pályaudvar alapszervezete tagsága és vezetése körében, hiszen az előző ciklushoz képest – amikor az ÜT-ben többségben voltak a VSZ tagjai – egyetlen jelöltjük sem került be a testületbe. Az okokat vizsgálva nem a véletlen műve volt ez a tény, hanem egy folyamat betetőzése, illetve mélypontja.**

Két fő momentum volt a meghatározó: egyrészt az ellenlábas szakszervezet agresszív, nem mindig etikus tagszervező tevékenysége, másrészt az akkori vezetés kissé kényelmes stílusa. Nem tudták ellensúlyozni a másik szakszervezet lépéseit, nem volt megfelelő kapcsolat a tagsággal. Ennek az lett a következménye, hogy a szavazati arányt tekintve szoros volt ugyan az eredmény, de egyetlen VSZ jelölt sem kapta meg a szavazatok többségét. Így állt elő az a helyzet, hogy a több mint 1000 fős kollektívából a VSZ tagságnak nincs képviselője az ÜT-ben. Az 1990-es évek 800 fős tagsága 278-ra olvadt. Ebben a helyzetben a korábbi vezetés nem vállalta az új feltételek mellett a feladatot és az alapszervezet 1999 februárjában új titkárnőt (*Papp Józsefné*) és elnököt (*Schnek Zoltán*) választott. Azóta jó tíz hónap telt el és az év utolsó kibővített szb. ülésén módom volt meghallgatni a titkár és a bizottsági tagok beszámolóit és a szünetben a testület tagjaival is szót váltani. Beszélgető társaim többsége egyetértett azzal, hogy a váltás óta élőbb a kapcsolat a tagsággal, sokkal több információ jut el a szolgálati helyekre, gyorsabb a reagálás a felvetett problémákra. Megerősíti *ezt Bubonyi István*, a Miskolci rendező-pályaudvarról és *Simkó István*, aki a Regionális Vasutaknál dolgozik. *Székely Csaba* szerint nem megfelelő a főbizalmi rendszer, fölösleges, az információ kevés, mindenkivel el kellene beszélgetni. Véleményét nem osztották a többiek.

Ez egyszerűen lehetetlen – mondja *Madarász György* sajószentpéteri forgalmista – mert nagyon széttagolt a terület, egy-egy állomáson néhány tag van, képtelenség mindenkivel egyénileg beszélgetni. Az viszont nagyon jó gyakorlat, amit az új titkár követ, hogy bizonyos időszakonként végigjárja a területet és az ottani vezető jelenlétében beszélik meg a tagok részéről felmerülő kérdéseket. A váltás óta sokat javult a helyzet, élőbb a tagsággal a kapcsolat. *Pappné* beszámolójában három dolgot emelt ki, amit célul tűzött maga elé az új vezetés: a gazdasági dolgok rendbetétele, a tagszervezés és a kapcsolattartás a tagsággal és a helyi vezetéssel, az információ oda-visszaáramlásának megteremtése. A segélyezési bizottság működése folyamatossá vált, megállt a tagság fogyása, s bár havonta 3-4 új belépő volt, az áthelyezések, a nagy fluktuáció miatt nem érzékelhető a létszám növekedése. Elsősorban az újfelvételes fiatalokkal igyekeznek kapcsolatba lépni. A nyíltság, a nyitottság a jellemző az új vezetésre, sok segítséget várnak mindazoktól, akik szakmailag tudják követeléseiket alátámasztani. Jó példa erre a személypénztárosok munkakörülményeivel kapcsolatos ügy. A titkár munkáját segíti két helyettese – *Simkó István*, a Regionális Vasutak területén, míg *Nagy Károly* a forgalmi szakszolgálatnál tartja a kapcsolatot a gazdasági vezetéssel. Új elem, hogy létrehoztak egy ellenőrzési bizottságot, akik a munkajogi, illetve kollektív szerződésben rögzített jogok érvényesülését ellenőrzik az alapszervezet területén. (Pl.: vezénylések, túlóra, műszakpótlék elszámolása, stb.)

*Pappné* nagyon temperamentumos, nem szereti a mellébeszélést, a fölösleges, lényegtelen dolgokat:

– Ha én elkészítek, megfogalmazok egy emlékeztetőt, amit tovább küldök a VSZ központba, akkor elvárom, hogy



*Papp Józsefné*

abban érdemi lépés történjen, mert máskülönben értelmetlen az én és munkatársaim fáradozása, elveszítjük a hitelünket az emberek előtt.

– Nem vagyok hajlandó szabálytalan és elvtelen dolgokhoz nyúlni, hogy versenyre keljek a másik szakszervezettel. Aki a pillanatnyi előnyért feladja az elveit, az nem biztos, hogy erősítene minket, ha maradna. Mindenkit megpróbálunk észérvekkel meggyőzni, de nem minden áron.

Az állóvíz megmozdult, az eltelt kilenc hónap azt mutatja, hogy lehet új alapokról elindulva, más módszerekkel és stílussal eredményesen dolgozni. Egy alapszervezet megindult felfelé, de még nincs a hegygerincen, jó néhány nehéz szakasz még előttük van. Ha van hit, közös akarat és segítőkészség, előbb-utóbb a siker sem marad el.

Kép és szöveg: *Orosz Tamás*

BESZÉLJÜK MEG!

# Tagdíjbefizetési rajt áprilisban

**A KHVM miniszter jogászai birkózónyelven szólva állítólag fogást találtak a három reprezentatív szakszervezeten. Nem vonják le többé központilag az 1%-os tagdíjakat. *Dr. Bajnai Gábor*, vezérigazgató-helyettes jóelőre, január 12-én tudtul adta (immár kérlelhetetlenül), hogy véget ért egy fejezet.**

– *Van-e kiút?* – kérdeztem meg március 1-jén ***Bottlikné Gajda Juliannától*** (a képen), a VSZ akkor még pénzügyi osztályvezetőjétől.

– Amit javasolnék – hisz tagdíjbeszedésről van szó – az nem több annál, hogy akinek amúgy is van lakossági folyószámlája, adjon egy rendszeres átutalási megbízást pénzintézetének. Tagunk így egy évben csak egyszer fog intézkedni saját tagdíjának sorsa felől. Megbízhatóan levonják, a VSZ központilag kezeli.

– *S akinek nincs lakossági folyószámlája?*

– Vele, ha szándéka ezzel egybeesik, szeretnénk folyószámlát nyittatni. Épp ezért felvettük, megszerveztük az OTP-vel, a Postabankkal a kapcsolatokat. Ahol több számlanyitás is várható, oda egyébként személyesen mennek ki a pénzintézetek munkatársai. Lesz, aki ettől eltérő megoldást választ, mert lakhelyén csak takarékszövetkezet található. Ám mindenhol igyekszünk az ügy érdekében mozgósítani.

– *S ha készpénzben óhajt fizetni a tag?*

– Úgy az alapszervezet szedi be, szigorúan ügyelve a pénzkezelési szabályokra. Ám nagyon kívánatos volna, ha a tagdíjaknak csupán elenyésző hányada gyűlne így össze. Különben várható, mivel a munkáltató szakszervezet-ellenes mezbe öltözött, hogy munkaidőben a munkahelyen "finoman szólva" nem lesz majd alkalma a megbízottnak összegyűjteni az esedékes tagdíjakat.



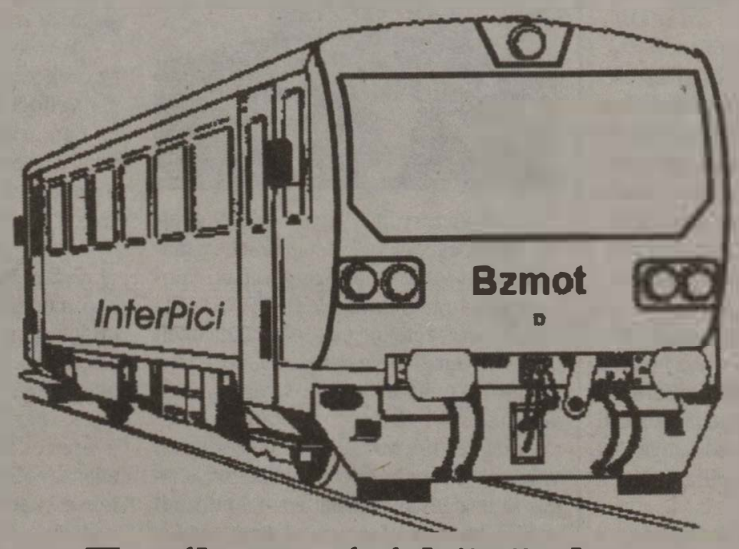
– *Mire számít?*

– A tagság megértésére, aktív magatartására, s arra, hogy rajta is múlik saját szakszervezetének életképessége, gyengülése, vagy megerősödése. Egyébiránt a tagnyilvántartás alapjául is szolgál a jövőben az egyéni tagdíjbeszedés, vagyis az átutalás. A munkáltató pedig majd így szerez bizonyosságot arról, hogy valójában hány tagunk is van, hisz ne felejtsük, taglétszám után vehető igénybe a sokszor hangoztatott munkaidő-kedvezmény, s azt se rejtsük véka alá, hogy minden tagunk elsősorban befizetett díja után élhet jogaival.

*sz.cs.*

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

# Vérveszteség után vérátömlesztést

## GONDOLATOK A SZAKSZERVEZETI TÖMEGKOMMUNIKÁCIÓ ÚJJÁÉPÍTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEIRŐL

*(. .folytatás az előző oldalról)*

Még akkor is, ha köztudott, hogy a szakszervezeteknek milyen kevés pénzből kell megoldaniuk feladataikat,

A Népszava tulajdonjogi visszaszerzésének megkísérlése a mai sajtópiaci viszonyokat ismerve természetesen irreális vállalkozás lenne. De a Népszavának is érdekében állna többet foglalkozni a tágabb értelemben vett érdekvédelmi témákkal, a mostaninál markánsabban megjeleníteni mindazokat a társadalmi, gazdasági, szociális gondokat-bajokat, amelyekkel a munkavállalói érdekképviseletek, a szakmai és a civil szervezetek naponta találkoznak. Nem a szakszervezetek szervezeti életének visszacsempészését ajánlom a lap hasábjaira, mert ez nem érdekli az olvasókat, hanem a mindennapi munkájukból élő embert foglalkoztató ügyek gyakoribb és tudatosabb feldolgozására gondolok. Arra, hogy ismét a kisemberek lapja legyen a Népszava. Ha így tenne, jelentős olvasói bázist nyerhetne a munkavállalói érdekképviseletek és a lakossági érdekeket képviselő civil szervezetek révén. Akár a legnagyobb példányszámú napilappá is válhatna. Sem a szerkesztőség, sem a szakszervezetek számára nem lenne haszontalan egy közös tárgyalóasztalnál végiggondolni, hogy a kölcsönös érdekeket figyelembe véve, mivel és milyen feltételek mellett segíthetnénk jobban egymás törekvéseit. S a tárgyalóasztal szakszervezeti oldalán ott ülhetnének mind a hat – érdekképviseleti szempontból reprezentatív – szakszervezeti konföderáció képviselői.

Érdemes lenne azt is újragondolni, mi módon lehetne feltámasztani a korábbinál olcsóbb előállítási feltételekkel ismét megjelentetni a megszűnt ágazati-szakmai szakszervezeti lapokat. Most nagyobb szükség lenne rájuk, mint a rendszerváltás előtt. Elképzelhetőnek tartanám akár szakmacsoportok, rokonszakmák közös szakszervezeti lapjának kiadását is, hiszen az érdekképviseleti, munkavállalói gondok-bajok sok esetben azonosak, függetlenül attól, hogy hány szakszervezethez, konföderációhoz tartoznak egy-egy szakma dolgozói.

Az offenzívebb tömegkommunikációra adna lehetőséget az is, ha gyakoribbá tennénk az országos vagy regionális, esetleg megyei szakmai érdekképviseleti fórumokat, kerekasztal-beszélgetéseket, egyéb tanácskozásokat. Ezeken a fórumokon a teljes nyilvánosság előtt kerülhetnének terítékre egy-egy szakma munkavállalóit foglalkoztató gondok, s a szakszervezetek ezekkel kapcsolatos álláspontja, a megoldást előmozdító ajánlata, igénye, követelése.

A szakszervezetek érdekvédelmi-érdekképviseleti munkájának egyik gyenge pontja, hogy éppen abból a közegből jut kevés híradás, jelzés az országos és a helyi tömegkommunikációs eszközök – televízió, rádió, lapok – szerkesztőségeibe, amely a legközvetlenebb kapcsolatban van az érdekvédelmi szolgálatot igénybe vevőkkel. Az alapszervezetekre, a munkahelyi szakszervezetekre gondolok, Néha a bajba jutott magánügye marad, hogy kiállt mellette a szakszervezet. Pedig haszonnal járna, ha nyilvánosságra kerülne, megírná a helyi lap, "ügyet" csinálna belőle legalább a helyi rádió, televízió. Az ilyen esetek megszellőztetése óvatosabbá tenné a munkavállalói jogokra nem sokat adó munkahelyi vezetőket, s bátrabbá a jogaiban korlátozott munkavállalót, hogy a szakszervezet segítségét kérje, s ne nyugodjon bele a számára sérelmes főnöki döntésbe.

Sok esetben azért nem jutnak el ilyen információk a szerkesztőségekbe, mert egyszerűen nem gondol rá senki, hogy az ügy megérdemelné a nyilvánosságot, az érintett pedig kényelmetlennek tartja, hogy ő maga kezdeményezzen ilyesmit. Ezért érzem szükségét annak, hogy munkahelyi és városi, megyei szinten egyaránt legyen valaki a szakszervezeti testületben, aki külön feladatnak tekinti a kommunikációs munkát, a szakszervezeti tevékenység nyilvánosságot érdemlő ügyeinek "szállítását" az újságírók számára.

A nyilvánosság az érdekképviseleti munka tüzérsége. Tőkés viszonyok között különösen fontos növelni ezt a tűzerőt, hogy fel tudjuk venni és állni tudjuk a versenyt a tőke és a politikai hatalom helyzeti előnyével.

***Szathmári Gábor***
a SZEF sajtómenedzsere

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

STRASSENREITER ERZSÉBET
történész



# A szociáldemokrácia születése 2. rész

Marx és Engels, 1847-ben, Londonban tették közzé felfedezéseiket az angol, francia, német, olasz, flamand és dán nyelven megjelent Kommunista Kiáltványban, amely hamarosan a legolvasottabb dokumentumok egyike lett a világon, sok millió hívet szerezve a munkások körében és ellenséget a burzsoázia és apologetái soraiban. A dolgozókat azóta is nap mint nap a marxizmussal, Marx-al, a Kommunista Kiáltvánnyal ijesztgetik, meghamisítva, elferdítve mondandóját. Támadják és mindenféle rágalommal illetik, mégsem érnek el eredményt, mert a benne foglaltak örökérvényűen jellemzik a kapitalizmust.

Népszerűségét éppen annak köszönhette, hogy Marx és Engels tudományos pontossággal diagnosztizálták, jellemezték a kapitalizmust, rajzolták meg kialakulásának folyamatát, felülkerekedését a feudalizmuson. Megállapították, hogy a kapitalizmus *a termelőerők és a társadalom fejlődése során* az emberek által nem tudatosan, de közreműködésükkel kialakult termelési és – majd hozzá idomuló – uralmi rendszer, megjelenését tehát tudomásul kell venni, mert az mindenképpen utat tör magának. A kapitalizmus azonban *a társadalmi fejlődésnek csak egyik állomása,* és az emberiség történetének nem utolsó formációja, hiszen azt egy valóban embercentrikus társadalomnak kell követnie.

## Óriási fejlődést produkált

Objektíven megállapították, hogy a kapitalizmus *egyfelől* az emberiség addigi történelmében soha nem látott technikai fejlődést ér el, forradalmasítja a tudományt, a gazdaságot. "A burzsoázia alig százéves osztályuralma alatt tömegesebb és kolosszálisabb termelőerőket hozott létre, mint minden letűnt nemzedék együttvéve. Természeti erők leigázása, gépek, a vegyészet alkalmazása az iparban és földművelésben, gőzhajózás, vasutak, villamos távírók, egész világrészek művelés alá vétele, folyók hajózhatóvá tétele, a földből előteremtett népesség: – melyik korábbi század sejthette, hogy a társadalmi munka méhében ilyen termelőerők szunnyadnak?"

*Másfelől* viszont kimutatták, hogy addig nem látott mértékben és mélységben *rombolja szét* a régi társadalmi kötöttségeket, emberi, gazdasági kapcsolatokat, viszonyokat, erkölcsöket, hagyományokat azzal, hogy mindent: az embert, a természetet áruként kezel, a profit szemszögéből értékel. "A burzsoázia, ahol uralomra jutott, elpusztított minden hűbéri, patriarchális, idillikus állapotot. ...nem hagyott meg más kapcsolatot ember és ember között, mint a meztelen érdeket, az érzéktelen készpénzfizetést. A jámbor rajongást, a lovagias lelkesedést, a nyárspolgári búbánat szent borzongását az önző számítás jéghideg vizébe fojtotta... a vallási és politikai illúziókba burkolt kizsákmányolás helyébe a nyílt, szemérmetlen, közvetlen, sivár kizsákmányolást tette."

## Épít és rombol

A kapitalizmus velejárója, hogy nemcsak a termelőerőket növelte meg, de a profitért való harcot, a termelés anarchiáját is, állandósította a gazdaság, a termelés és a dolgozók bizonytalanságát. "A burzsoázia korát minden többi kortól a termelés folytonos felforgatása, minden társadalmi állapot szakadatlan megrendítése, az örökös bizonytalanság és mozgás különbözteti meg..."

A tőke maga alá gyűri a világot azzal, hogy a termékek számára szükséges egyre kiterjedtebb piac keresésével végigkergeti a burzsoáziát az egész földgolyón, szétveri a nemzeti korlátokat, a nemzetgazdaságokat és a társadalmi kötelékeket. "Mindenüvé be kell magát fészkelnie, mindenütt fel kell törnie a talajt, mindenütt kapcsolatokat kell létesítenie." A világpiac kizsákmányolásával valamennyi ország termelését és fogyasztását nemzetközivé tette, kihúzta az ipar alól a "nemzeti talajt. Az ősrégi nemzeti iparok elpusztultak és napról-napra pusztulnak. Új iparok szorítják ki őket helyükből, aminek meghonosítása minden civilizált nemzet életkérdésévé válik; olyan iparok, melyek már nem a hazai nyersanyagot dolgozzák fel, hanem a legtávolabbi égövek nyersanyagát és amelyeknek gyártmányait nemcsak magában az országban, hanem valamennyi világrészben egyképpen fogyasztják. ...A régi helyi és nemzeti önelégültség és elzárkózottság helyébe a mindenfelé elágazó forgalom, a nemzetek egymástól való sokágú kölcsönös függése lép. És ez így van nemcsak az anyagi, hanem a szellemi termelésben is. A nemzeti egyoldalúság és korlátoltság egyre lehetetlenebbé válik és a sok nemzeti és helyi irodalomból világirodalom alakul "A burzsoázia "áruinak potom ára"-ival valamennyi nemzetet belerántja a civilizációba, mindenkit kapitulációra bír. A Keletet a Nyugattól tette függővé. "Minden nemzetet arra kényszerít, hogy hacsak nem akar tönkremenni, elsajátítsa a burzsoázia termelőmódját; arra kényszeríti őket, hogy honosítsák meg maguknál az úgynevezett civilizációt, azaz: váljanak burzsoákká. Szóval: a burzsoázia a maga képére gyúrja át a világot".

A burzsoázia a centralizáció felé haladt, a népességet összezsúfolta, a termelőeszközöket központosította, a tulajdont kevés kézbe halmozta össze. "Ennek szükséges következménye a politikai centralizáció lett." A kapitalizmus növeli a gazdag kisebbség és a szegény többség közötti szakadékot is. "A burzsoáosztály létének és uralmának lényeges feltétele a gazdagság felhalmozódása magánosok kezében, a tőke képződése és szaporodása; a tőke feltétele a bérmunka", amely szembefordítja egymással a dolgozókat, mert kizárólagosan a munkások egymásközti versenyén nyugszik. A munkásoknak a versenyből eredő elszigetelődését az általuk létrehozott társulások, a szervezkedés és ezen keresztül forradalmi egyesülésük csökkenti, ellensúlyozza. Az ipar és kereskedelem története évtizedek óta a modern termelőerők lázongásának története a modern termelőviszonyok ellen, ama tulajdonviszonyok ellen, melyek a burzsoáziának és uralmának létfeltételei.

## Korszakalkotó igazságok

Nem véletlenül tekintették és tekintik napjainkban is az elfogulatlan tudósok, politikusok Marx és Engels munkásságát korszakalkotónak és igaznak. "Csak Marx fellépése után kezdték a szocialisták megérteni, hogyan működik a kapitalizmus." – állapította meg egy kései kutatója (Lichtheim, G.A.).*És hozzátehetjük: megérteni azt is, hogy miért kell küzdeni azért, hogy az emberiség megszabaduljon tőle.* A kapitalizmus lényegének felmutatása döntő jelentőséggel bírt a szocialista-szociáldemokrata munkásmozgalom számára, amely ezen tények ismeretében, ezen eszmék szellemében szervezkedett, kezdte meg harcát a kapitalizmus ellen, s vált a történelmi eseményeket befolyásoló világméretű mozgalommá, eszmeáramlattá.

A "szociális", "szocializmus" szó egyébként az 1820-as években bukkant fel az angol és francia politikai irodalomban. A latin eredetű szó "társadalmit", "szövetségit", "közösségit" jelent. Mint kifejezetten munkásmozgalmi megjelölés a XIX. század hatvanas éveiben egy újság: Der SocialDemokrat (A szociáldemokrata) címeként, Berlinben jelent meg. "Szociáldemokrata Munkáspárt" néven először 1869 augusztusában *August Bebel* és *Wilhelm Liebknecht* alakított a thüringiai Eisenachban pártot, amely, szemben néhány addigi munkáspárttal, a tudományos szocializmus alapján állt. A marxi eszméktől inspirált párt nevében is jelképezte a két fő célt: *a szocializmust és a demokráciát.*

A XIX. század második felében *Angliában, Franciaországban, Németországban, majd* Európa középső és keleti felében is rohamtempóban – együtt a kapitalizmus gyors térhódításával – alakultak meg a munkássegélyező- és érdekvédelmi egyletek, szervezetek, szakmai tömörülések és a szocialista-szociáldemokrata pártok, amelyek szervezték a "negyedik rend", a munkások, és más dolgozók mozgalmát, harcát a kapitalizmus ellen.

*A nemzeti szocialista-szociáldemokrata munkásmozgalommal egyidőben indult meg a munkásszervezetek nemzetközi összefogása is.* 1864-1876 között működött az I. Internacionálé, amely tömörítette a munkásszervezetek, pártok zömét. II. Internacionálé 1889-1914 között dolgozott és általában marxista szellemben orientálta a munkáspártokat és szervezeteket, "nagyhatalommá" tette a nemzetközi munkásmozgalmat.

*(Folytatjuk...)*

# A levadászás ideje

Ha a MÁV megteszi, amit tennie kell, akkor "sokkal kevesebb szakszervezeti vezető fog maradni" – így fogalmazott a Napkelte össztűzében Stefka István, *Katona Kálmán* miniszter pedig állta a kemény kérdést: – Nagyon helyes, nagyon el voltak szaporodva.

Az elszaporodtak ige, amikor egy internetes keresőprogramba begépeltem, a következő szavak társaságában bukkant fel: gépkocsi feltörések, patkányok (Pécsett), fertőző betegségek, békák, nagyvadak. Az első ötöt említem, de a további száz sem kínál sok emberre, főként nem szakszervezeti vezetőre is alkalmazható összetételt. Mentené az élő adás izgalma által kiváltott őszinte fordulatot, ha a nagyvadakra gondolt volna a miniszter. A MÁV berkeiben valóban szakszervezeti nagyvadak nőttek fel. Bizonyos jelzésekből, amelyek közül csak a legmerészebb volt a miniszteri vadászkürtfutam, arra lehet következtetni, hogy megkezdődött a levadászásuk.

Az általuk vezetett kéthetes sztrájkkal a vasutasok sokat nyertek, igaz, egyelőre csak az ígéret szintjén. A vállalat befékezett bérajánlatát csak eltaszigálták valamelyest magasabbra. Az új kollektív szerződésben jó feltételeket harcoltak ki. A cég sok mindent megígért, cserébe nem kér más áldozatot, csak a szakszervezeteket. Három év sztrájkmentességet, amely idő alatt le is épülne az érdekvédelem, minthogy a MÁV nem hajlandó továbbra is beszedni a tagdíjakat és visszavon még egy sor szakszervezeti kedvezményt. Ha emiatt újra harca bocsátkoznak a szakszervezetiek, nehéz lesz lemosniuk magukról, hogy csak a saját kiváltságaikért verekedtek. Ha viszont nem, ők lesznek a sikeres sztrájk áldozatai.

Pedig ha valamikor, most szüksége volna rájuk a tagságnak. A cég privatizáció előtt áll. A közlekedésiek szakszervezeti világszövetsége szerint nincs helyzet, amelyben kiszolgáltatottabbak lennének a dolgozók, mint a vasutak magánkézbe adása. (Argentínában ennek során százezer munkahelyből nyolcvanezer megszűnt.) Az itthoni vasutas-szakszervezeti vezetők viszont aligha szervezhetnek hamarjában hiteles sztrájkot. Ha aláírják a hároméves megállapodást, akkor már csak e szerint sem. E nélkül pedig nehéz elképzelni, hogy hatással lehetnének az elszaporodásuk miatt egyébként is ingerült vezetőkre.

Fedezékként használhatnák azokat az országos konföderációkat, amelyeket szintén ők vezetnek. Az autonómokéban, melynek *Borsik János* a vezetője, ott vannak például a buszvezetők, de a Mol dolgozói is. Mégsem valószínű, hogy szolidaritási akciókkal országos erőpróbává alakítanák a MÁV-nál folyó küzdelmet. Kiváltképp, hogy az új gazdasági miniszter személyében a kormány egy tagja hosszú idő után először békülékeny hangnemben szólt a szakszervezetekről és a közszolgálati érdekvédelem is mintha elmozdulna a holtpontról.

A követeléseket határozottan megfogalmazó társadalmi csoportokat viszont továbbra is ellenségként kezelik. ahogy *Katona Kálmán* úgy *Torgyán József* is. A mezőgazdaság minisztere megfenyegette azokat, akik a tervezett gazdatüntetésre, útlezárásra traktorral mennek, mondván, számíthatnak rá, hogy alaposan megvizsgálják, miként vonhatják meg tőlük az állami támogatást. Ami nélkül, ahogy vasút, úgy mezőgazdasági termelés sincs. Szépen hangzik ez annak a pártvezetőnek a szájából, aki három éve maga szervezte a gazdák országos traktoros demonstrációit. Sikerrel is jártak. A hasonlóság kiemeli a különbséget: akkor az eredményes demonstráció után nem kezdődtek megtorló akciók.

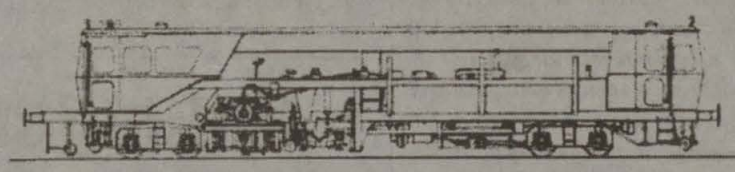
Ezeket viszont ma feltehetően végig is lehet vinni. Politikust ma kevésbé a társadalom ellenállásától való félelme, mint inkább az élet- és hatalmi ösztöne kímélheti meg a súlyos hibáktól. Erre támaszkodva viszont végiggondolhatja, vajon miért vonják be sorra a multinacionális cégek a dolgozókat az irányításba. Az Európai Unió miért kötelezi e vállalkozásokat arra, hogy ha több országban van telephelyük, ezek közös, nemzetek feletti szakszervezeteket is hozzanak létre. Hogy a német állam miért segít a szétforgácsolódó munkahelyek miatt bázisukat vesztő szakszervezeteken, miért kötelezi a kisvállalatokat is, hogy a munkaszerződéseket mutassák be a területi szakszervezeti központoknak. Miért, hogy a francia kormány maga szinte szakszervezetként viselkedik például a 35 órás munkahétért vívott harcában.

Fejlett politikai kultúrákban a politika maga igyekszik megszervezni a társadalmi érdekegyeztetést. Ha nem teszi, a végén nem maradna más választása, mint a túlszaporulat levadászása. Máshol kerülik az ilyesmit, nálunk az irodák falain készítik a helyet a trófeáknak.

***Nagy N. Péter***
a Népszabadság publicistája
2000.02.21.

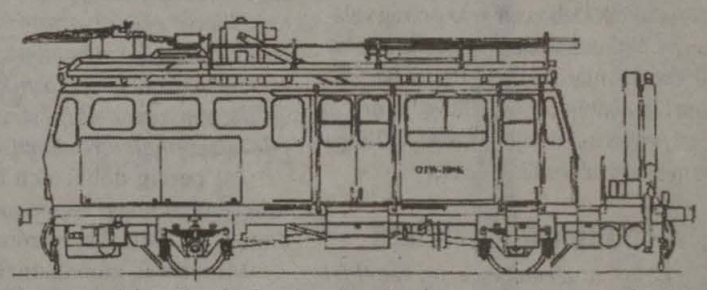
**Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.**

## 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

SZTRÁJKNAPLÓ KINYITVA

# Magyar vadkapitalizmus

## "HOLNAP IS A KOLLÉGÁIM SZEMÉBE KELL NÉZNEM!"

**Érdeklődve kerestem fel a minap vidéki állomásfőnök ismerősömet. Véleményét nem rejtette véka alá. A főnök úr, kit kérése alapján hadd nevezzek csak *Té Lajosnak*, alig várta, hogy kényelmesen elhelyezkedjünk és forró teát kortyolgatva szóba elegyedhessünk.**

*– Mi a véleményed a három vasutassztrájkról?*

– Mindhárom a végsőkig elkeseredett emberek "felkiáltása" volt, bár remélem, nem csupán pusztába kiáltott szó marad. A három sztrájk az érdekeikért kiállni képtelen vasutasok toteme, éppúgy, mint ahogy a dacolni merőké is. A 398 órányi munkabeszüntetés bebizonyította azt is, amit már régóta sejtettünk: pár ember is képes megbénítani nem csak az ország vasúti közlekedését, hanem iparát és gazdaságát is. Sajnos bebizonyosodott az is, hogy a vasutasság túlzotton megosztott, nem volt egységes a vasutasok fellépése.

*– Apropó szakszervezetek. Milyennek ítéled meg a reprezentatív szakszervezetek háromsztrájkos fellépését?*

– Meglepett példás összefogásuk, ahogy elfeledve korábbi "összekapásaikat" elásták a csatabárdot és harcoltak a vasutasok érdekeiért. Sajna, hagyták, hogy felkészületlenül érje őket a MÁV Rt. könyörtelen sajtóhadjárata, amire sajnos nem volt megfelelő szakszervezeti válasz. A Magyar Vasutast és a többi, nem csak vasutas szakszervezeti lapot elnyomták a médiák, s nem volt egy pár fős, jól felkészült szakemberekből álló, szakszervezetis médiastáb.

### Ujjak a ravaszon

*– Na és voltak megfélemlítések?*

– Az én portámon aztán nem! De voltak, vannak és sajnos még egy jó darabig lesznek is ilyen esetek. A MÁV Rt. vezetőit ugyanis túlzottan fűti a bosszúvágy, ujjuk a "ravaszon van". Persze nem verik nagydobra cselekedeteiket. Meg aztán, ki tanúskodik egy személyes "elbeszélgetésen" részt vett, vagy éjjel telefonon zaklatott kisvasutas mellett? A sztrájk alatti fenyegetések is változatosak voltak. A mellékvonalakon dolgozó vasutasokat például úgy tartották sakkban, hogy azt mondták nekik: "ha nem sztrájkolsz, megmarad a vonal, sőt még járatritkítás sem lesz".

*– Volt a vezetők részére tartott – sztrájk elleni – MÁV-eligazítás?*

– Persze, még tavaly év végén, amikor is összehívták Debrecenbe az ország valamennyi állomásfőnökét. Az eseményen ott volt *Katona* miniszter úr is, bár többen szívesen lemondtunk volna "Fülig Jimmy"-s mosolyáról. Hozzánk jött el, ahelyett, hogy a tárgyalóasztalhoz ült volna le.

### A "hűtlenség" jutalma

*– Lajos, te személy szerint vettél fel "júdáspénzt"?*

– Nem! Bár próbáltak meggyőzni, igaz nem túlzottan erőltették a dolgot. A "miért" prózaian egyszerű. Nekem holnap is a kollégáim szemébe kell tudnom néznem!

*– S vajon mi lesz "a hűtlenséged" jutalma?*

– Valószínűleg hamarosan én is bekerülök majd az egyik MÁV Értesítőbe, mint felmentett állomásfőnök. De legalább a becsületem megmaradt és nekem tiszta lesz a lelkiismeretem is. Eddigi több évtizedes vasúti pályafutásom során a vasút felvirágoztatásán, minél több fuvar szerzésén fáradoztam. Ám ugyanezt nem mondhatom el a MÁV Rt. vezetőiről. Hisz mit tettek ők a magyar vasútért?

De kérdezhetném azt is, hogy *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes úr miért borogatott széket a szakszervezetekkel folytatott egyik "tárgyaláson". Egy szék felborítására egy ötéves kisfiú is képes. Vagy ehhez kell a menedzseri végzettség és a nyelvismeret?

### Dühöng a cenzúra

– Jut eszembe, nekem ilyeneket nem is szabadna mondanom – fortyan fel a ötvenes éveit taposó férfi. Magyarázatképp elém tesz egy 1999. november 30-án kelt, *Sülle Ferenc* pécsi területi igazgató aláírásával ellátott dokumentumot, melynek iktatószáma: GY. 1300-117/1999. Valamennyi szolgálati főnökség vezetőjének szól, helyben.

"Az elektronikus és írott sajtó részére történő nyilatkozatok, valamint tájékoztatás adásával kapcsolatosan a Vezérigazgatóság stratégiai vezérigazgató-helyettese, *Dr. Benedek János* a felügyelete alá tartozó területre (97/1999. (MÁV Ért. 43)) vonatkozóan az alábbiak szerint rendelkezett:

*"Média és sajtó részére történő nyilatkozattétel alkalmával valamennyi munkavállaló és kiemelten a vezető kollégák a közvetlenül hozzájuk érkezett megkeresést követően sajtónyilvánosság előtti szereplés során mindazon kérdésekben külön engedély nélkül tehetnek tárgyszerű nyilatkozatot, amelyekben és amely határig döntési jogosítványuk van. Ennek során azonban megnyilatkozásuk nem tartalmazhat üzleti titkot, nem sértheti a MÁV üzleti érdekeit, illetve a MÁV partnereit. A sajtónyilatkozatról minden esetben kötelesek tájékoztatást adni a stratégiai vezérigazgató-helyettes titkársága részére. A hálózati szintű és reform jellegű kérdések tekintetében a nyilatkozattételt, valamint a sajtó tájékoztatását fenntartom magamnak, illetve akadályoztatásom esetén a területet irányító főosztályvezető munkatársam jogosult nyilatkozni.*

*Kérem a rendelkezést az érdekeltek felé kimutathatóan tudomásul hozni."*

Pár percig döbbenten ülök. Lajos csak legyint, majd annyit mond: – Újra dühöng a vasútnál a cenzúra!

Mi mást is mondhatnék: No comment!

***Berta Sándor***

# Cirkuszolás

– Engem is behívtak – emlékszik vissza Debrecenben, a Nagyállomáson *Szabó Mónika*, a VDSZSZ tagja.

*– Ki akarta rávenni, hogy írja alá azon a január végi napon a munkaszerződést módosító bérdiktátumot?*

– Az egyik térfőnök.

*– S vissza merte utasítani?*

– Nem fogadtam el. Ezt ott nyomban meg is mondtam s az ún. megállapodásra rá is írtam.

*– Kért egy példányt abból a szerződésből?*

– Igazából nem is voltam kíváncsi rá. Az ajtóban álltam már, amikor a két tanúnak: naplózónak és az ügyeletes tisztnek odaszóltam, hogy felőlem tanúskodhatnak, de én már egy pillantásra sem méltattam, hogy ráteszik-e a papírra a kézjegyüket, vagy sem. Cirkusz volt az egész. Cirkuszolás. – És *Mónika* sorolja, hogy sokan vannak – köztük *Tóthfalusi Miklós* KÜT-tag is –, akik nyíltan vállalják ma is "tettüket".

Akadt olyan háromgyermekes családapa –, mondja, aki elvi alapon még a megemelt fizetését se akarta átvenni.

A debreceni Nagyállomáson *Kiss Tibor*, VSZ területi titkár személyesen kísérte le VSZ-tagját, hogy vigyázzon, mit is sóznak rá. Őt látva, el is álltak a tanúsítgatástól.

***Szalai Csaba***

# Állomásfőnökök zöldre állítva

## ÚJFEHÉRTÓN EGY SZELLEMVONAT ROHANT ÁT

**A területi VSZ-titkárt "riasztják". (Majdnem riasztrájkot írtam) Nyíregyháza felől Újfehértón át Debrecenen keresztül szabad a jelző: olajszerelvényt küld a MÁV, áthágva az "elégséges szolgáltatás" szakszervezeti mércéjét: vagyis tilosban jár a Dunaferrnek szánt nagyértékű küldeménnyel a határozatlan idejű vasutas munkamegtagadás második napján.**

*Kiss Tibor* "vette az adást", s úgy döntött, nem hagyja annyiban a dolgot. Hívja a VDSZSZ területi ügyvivőjét, *Barna Istvánt*. Kocsiba vágjuk magunkat, hátha megfogható az a szerelvény. Újfehértón ugyanis eltökélten sztrájkol a fiatal forgalmi szolgálattevő *Szabó Lajos*, de könnyen megeshet, hogy résen áll *Gresku László* az állomásfőnök is.

Az állomás kihalt, alkonyodik. Oda a nagy találkozás? Nem. Még csak messziről hallik a jól ismert sínrobaj. Kint a peronon "riadt egérke", takarítónő serénykedik. Pár mondatot kihúzok belőle. 6 óra 40 percben részmunkaidős. 16-17 ezer forint a bére, ami kuncog, mint az a bizonyos krajcár *József Attila* versében. Ez is vasutasfizetés. Cserébe övé az egész állomás összes felvakarható mocska.

Közben átrohan a harmincvalahány óriástartályból összeállt szerelvény, de kint egy lélek sem fogadja. Pedig az szigorú előírás. A veszélyes rakomány olaj. Bármi történhet az úton vele, s egyedül a mozdonyvezető (aki azért dolgozik, mert szombatista), nem láthatja meg a bajt, hisz meg nem áll. Debrecenig legalábbis.

Benyitok. Az emberünk az egyenruhás Szabó Lajos ott ül a helyén a vezérlőpultnál. 17 óra 10 perc.

*– A szemünk láttára húzott el ez a szerelvény. Nem kellett volna visszajelentenie?*

– Nekem? Én semmit nem csinálok. Sztrájkolok.

*– S amikor normális a MÁV élete?*

– A forgalmi szolgálattevőnek joga és kötelessége fogadni a vonatot.

*– Ki ragadta ki a maga kezéből ezt a kötelességet?*

– Az állomásfőnök úr arra hivatkozott: én nem akadályozhatom meg. Így saját magát maga mellé rendelte.



**Balról *Gresku László* állomásfőnök, mellette *Szabó Lajos*, akit leváltott. Egyébként nincs harag.** FOTO: SZALAI

*– Ő dolgozik ilyenkor? Ilyentájt?*

– Neki már biztosan lejárt a munkaideje, de hát ugye ők eléggé közvetlenül vezénylik magukat.

*– Pillanat, ő honnan tud arról, hogy útban van, jön a szállítmány?*

– Szerintem fölhívta az irányítót, beszélt vele.

*– Mi lesz e szállítmány sorsa? Meddig jut el?*

– Fogalmam sincs.

*– Abnormálisnak ítéli meg ezt az állapotot?*

– Eléggé az, ha egyszerre ketten rendelkezünk.

*– S ha netán itt történt volna egy baleset?*

– A főnök úr "lenaplózta", hogy fogadja a vonatot, ő ezt beírta. Én megtagadtam az engedélyt, ezt én is "lenaplóztam". Egy sorral föntebb. Az ő felelőssége, hogy tovább küldte, én nem kezeltem neki a jelzőt.

*– Tehát a felelősség Szabó Lajosról elmúlt.*

– El.

– Gresku László – mutatkozik be az újfehértói állomásfőnök.

*– Pár perce haladt át az olajtartály szállítmány, s nem állt meg, mert nem is kellett megállnia, de ki állította a jelzőt szabadra?*

– Én.

*– Kinek kellett volna?*

– A forgalmi szolgálattevőnek. Egyébként, de ő sztrájkol, s ezt a vonatot nem volt hajlandó leközlekedtetni. Ezért látom én el a szolgálatot.

*– S honnan tudta meg, hogy ideérkezik ez a szerelvény?*

– Értesítettek a feletteseim.

*– Külön?*

– Igen.

*– Másképp halvány sejtése sem volt róla?*

– Nem, de ügyeleti szolgálatot látok el. Figyelemmel kísértem szolgálatát – vág egy oldalpillantással *Szabó Lajosra*.

*– Rendben, de így megy ez mindennap?*

– Természetesen nem.

*– Mert Szabó Lajos egy megbízható ember, gondolom. Vagy megbízhatatlan?*

– Nem, nem tiltakozik élénken. – Ő élni szeretett volna sztrájk jogával. Nem akadályoztam meg ebben. Nem is kényszerítettem, hogy "lefogadja" a vonatot. Erre már volt példa máshol is. Nemcsak itt.

*– S ez a tény naplóba kerül.*

– Igen.

*– S Ön szerint, mint esemény normális ez? Hisz van, akire tartozik, s mégsem ő csinálja a dolgát. (Szerintem az is cselekvés, ha Szabó Lajos nem engedi átrohanni Újfehértóig a vonatot.)*

– Ő nem akart dolgozni.

*– De itt ül a helyén, a munkahelyén.*

– Én meg dolgozni szeretek, mint annyi sok ezer vasutas ebben az országban.

Milyen jó volna megértetni a buzgó, a jóakaratú, szándékaiban nemes állomásfőnökkel, hogy a sztrájk Európában nem bűncselekmény. Olyan európai tett, ami – lehetek elfogult – ellenkező előjelű válasz a tőkés MÁV, az állami tulajdonos keménykedésére. De inkább hallgatok. Ki is kíváncsi erre? A kutya se. Nemhogy a Dunaferrig zöldre állított állomásfőnökök sora.

***Szalai Csaba***

# Önmagának ásott vermet a MÁV!

## VAKVÁGÁNYON, FÉLREVEZETVE

**Második napja tombol az országos, általános, megállapodásig húzódó vasutassztrájk. Február másodikát, szerdát írtunk.**

A villamosmegállóban tán négyenöten ácsorgunk. Jómagam az első kocsiba szállok, Károly, a villamosvezető régi ismerősként üdvözöl. – A "fiúknak" állítólag csak 10 százaléka sztrájkol – mondja, majd huncutkodva rám kacsint és felteszi a kérdést: – De ha ez igaz, akkor miért áll a vasút?

Két megálló erejéig magába gubózik, ám sokáig ő sem bírja a csendet. Kisvártatva újra kidörmög a nehéz kabát alól: - Nézd meg! – mutat a Nagykőrösi útra. - Évente aszfaltozzák, javítgatják, mégis tele van kátyúkkal. A pénzt csak ölik a közutakba, ám menni mégsem tudsz rajtuk rendesen. Ez idáig még senki sem gondolkozott el azon, hogy itt miért ne lehetne például a villamossíneken árut is fuvarozni? Amíg még van, amíg fel nem bontják! Mindenütt a buszt forszírozzák, a villamosokról, a helyi érdekű vasutakról, a trolikról meg szabályosan előzik az embereket. Rossz pálya – mondják, majd jönnek azzal, hogy rosszak a járművek, végül "duplára veszik" a menetrendet. Az utas meg csak megunja egyszer és elmegy inkább a buszra egy idő után.

Elhallgat. A végállomásra érve búcsúzóul megszorítja a kezemet. A szolidaritást jelző, visszapillantó tükrön lengő kék szalagcsíkot még meg-meglobogtatja a hirtelen feltámadó, orkánerejű szél.

A Keleti pályaudvar csendes. Bár több az utas, mint amennyire számítottam, az információs ablak és a pénztárak előtt most sem kígyózik hosszú sor.

– A mozdonyvezetőkön kívül, a többi is kitesz magáért – mondja *Szabó János* vezető jegyvizsgáló, VSZ-bizalmi, a sztrájkbizottság helyettes vezetője, miután hellyel kínál. – Van, ahol csak hárman vannak szolgálatban, ám ott is legalább az egyik vasutas kolléga sztrájkol. De hát most úgy sem a számháború számít, hanem, hogy megbénult az ország vasúti közlekedése. És mi, ha kell, akár hetekig is bírjuk – teszi hozzá.

Pár perc múlva betoppan *Tóth Mihályné* pénztárfőnökségi VSZ-főbizalmi, szb- és sztrájkbizottsági tag. Mindenki megrohanja. Hiába, a friss hír, információ ilyenkor aranyat ér. – Beosztásom szerint InterCity-pénztáros vagyok, ám az IC-k most úgy sem járnak – mosolyodik el egy pillanatra. – Egyébként szabadnapos lennék, éppúgy, mint az egyik kolléganőm, ám mindketten úgy döntöttünk: bejövünk a munkahelyünkre, hogy sztrájkoljunk! Az öt belföldi pénztáros közül kettő sztrájkol. Az információban egy kolléganő van és két tanuló, ők – érthetően – nem sztrájkolnak. A mozdonyvezetőkön kívül a szolgálatban lévő vasutasok körülbelül 20-25%-a vesz részt a munkabeszüntetésben, ami nem sok ugyan, ám az is igaz, hogy napról-napra – a MÁV Rt. közleményeire alapozott híradásokkal ellentétben – egyre többen csatlakoznak a sztrájkhoz. Az utasok elég jól viselik a sztrájkot és meglepően optimisták: volt ugyanis olyan, aki már holnapra is megvette a jegyét.

A Keletivel ellentétben a Nyugati-pályaudvaron nagy a forgalom. Az itteni "sztrájktanya" is inkább felbolydult méhkasra hasonlít.

– Ez most a harmadik sztrájkunk, amit nem szabad abbahagynunk! Most már ugyanis a MÁV-nak kell lépnie valamit – mondja bevezetésképp *Király Zoltán* vonatkísérő VSZ-főbizalmi, sztrájk- és operatív bizottsági tag. – A MÁV Rt. vezetőinek, helyi képviselőinek intézkedéseivel kapcsolatban egyébként több észrevételünk is van. Egyrészt itt van ugyebár a már jól ismert oktatás, amelyen minden vasutasnak kötelezően részt kell vennie. Aki nem megy el oktatásra, az nem dolgozhat, aki viszont elmegy, az nem sztrájkolhat.

– Ám ez még semmi – mondja hatásszünetet tartva *Király Zoltán*, majd így folytatja mondandóját: – A MÁV Rt. vezetői beleestek ugyanis saját, a szakszervezeteknek állított csapdájukba. Azaz önmaguknak ástak vermet. A szolgálati helyeken ugyanis "barátságosan" felszólították az embereket, hogy célszerű lenne, ha kivennék tavalyról megmaradt szabadnapjaikat, vagy elmennének betegszabadságra. Olyan kevés dolgozó maradt, hogy félő, egy esetleges megállapodás esetén, a MÁV Rt. – emberek híján – nem tudná közlekedtetni a vonatokat!

*Cseppel Csaba* az operatív és sztrájkbizottság rokkantnyugdíjas tagja szerint az is gondot okoz, hogy nagyon sok állomásfőnök nincs tisztában a sztrájk alatti jogaival, lehetőségeivel: – A megbízott állomásfőnök nálunk is arroganciával próbálja meg a kompromisszumképtelenségét pótolni. Nem képes önálló döntéseket hozni, mindig meg akarja várni a hivatalos MÁV-állásfoglalást.

Szóba kerül persze a MÁV sztrájkstatisztikája is. *Király Zoltán* már veszi is elő a percre kész ellenstatisztikát, amiből pillanatokon belül kiderül: az állomáson 20-ból 14, a vonatkíséreten 8-ból 7, az Északi Gépészeti Főnökség nyugati részlegében 44-ből 31, míg a személypénztárakban 8-ból 5 vasutas sztrájkol. Azaz a szerdán nappali szolgálatba jelentkező 80 fizikai dolgozóból 57, tehát a dolgozók 71,25%-a döntött úgy, hogy csatlakozik a munkabeszüntetéshez!

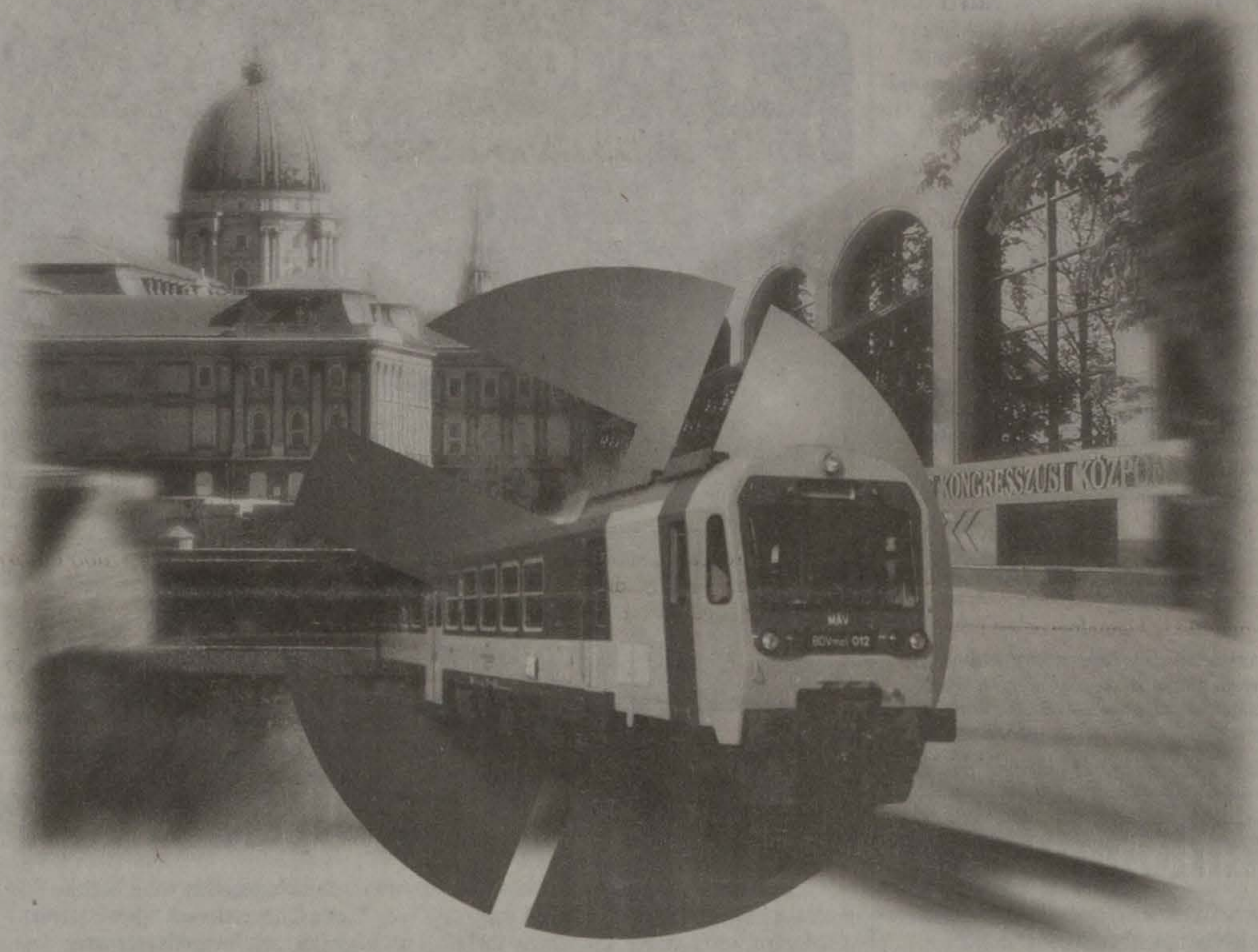
***Berta Sándor***

Közép-es Kelet Európai Vasút 2000

# Central & Eastern European Rail 2000

Szervezés: A i C Worldwide — Where Business Does Business

2000. április 4-6., Budapest Kongresszusi Központ, Magyarország




**Stratégia Konferencia**
**2000. április 4-5**

*PLUSZ!*
**Speciális teherszállítással foglalkozó nap**
**2000. április 6**

**Üzleti elöadások:**
**2000. április 4-6**

**Kérjük, töltse ki és küldje vissza:** **Philip George**, Senior Marketing Manager, A i C Worldwide Ltd,
2nd Floor, 100 Hatton Garden, London EC1N 8NX, UK Tel: +44 (0) 20 7827 5945 I Fax: +44 (0) 20 7242 1508 I email: philg@aic-uk.com

**A KIÁLLÍTÁSI PAVILONOK SZÁMA KORLÁTOZOTT - JELENTKEZZEN MOST!**

☐ Kérjük küldjön további információt a támogatás lehetöségeiröl
☐ Kérjük küldje el a teljes CEF2000 Konferencia programját ☐ Kérjük, küldjenek ingyenes belépőjegyeket a CEF2000 kiállításra _____

Név: ..... Foglalkozás: .....
Cim: .....
.....
..... Irányítószám: .....
Telefon: ..... Fax: .....
Email: .....

**Jelentkezzen most: www.railexpo.com**

Együttmüködés: Cap Gemini — Ideas People Technology; Gemini Consulting — A Cap Gemini Group Company

Támogatás: MÁV; Gruppo FS

Speciális teherszállitással foglalkozó nap házigazdái: ABC NACCO

Többnyelvü nyomtatványok: Railway Gazette International

POSTALÁDÁNKBÓL

# Beteg szívek újabb panaszai 2000-ben

*Mottó: "Vár állott, most kőhalom*
*Szanatórium helyett sírhalom"*

A MÁV balatonfüredi kis – megmaradt – rehabilitációs intézetében hónapok óta éjjel-nappal rettegnek a mind közelebre tartó riasztó események bekövetkezésétől. Orvosok, nővérek, betegek egyaránt...

Nem gyávaságból... Az övön aluli ütés fájdalmától. Hogy miért? Ez év márciusában kiírják a kht-ra, azaz pályázatot hirdetnek meg a jelenleg teljes joggal betöltött igazgatói és gazdasági vezetői állásra...júliustól pedig önálló intézetté válik a szanatórium, melynek további működéséhez "csupán anyagi és személyi feltételek" hiányoznak.

Szinte érthetetlen! Igaz ez? Önállósulhat az az intézet, amit 1977-ben a MÁV dolgozói "szószerint értendő" személyes fizetésükből, önként felajánlott forintokból, szinte saját kezűleg építettek fel?

Ki lehet itt az eladó? És ki a vevő? Magyar, vagy külhoni? Úr, vagy elvtárs. Ki akarhatja a beteggé, rokkanttá vált honfitársaink saját közös házát pénzért eladni, vagy megvenni? Kihúzni a gyógyulni vágyó emberek alól még ezt a kis talajt is?

Ugyanis a "régi" egészségügyi intézetek évek óta luxus szállodákká váltak, amit a "csak dolgozó" ember képtelen megfizetni se önmaga, sem a családja számára.

Hová tart már a magyar egészségügy, ha még egyáltalán "ügy"? Itt a kis szanatóriumban jelenleg és évekre visszamenően nagyszerű orvos- és ápolóközösség dolgozik. Végig csepp volt a tengerben, de élt és éltetett. Testet, lelket gyógyítva életeket hosszabbított. Nemcsak fizetésért. Humánumból és emberszeretetből. Nem tudnánk-e mégis valamiképp erkölcsileg összefogva leállítani ezeket a sötét maszkba öltözött, aranyborjút építő kezeket? Nincs elég bajunk még? Nincs még elég periférián élő a beteg és öreg? Arra nem gondolnak, ha kivágják, vagy kiszárítják a fa gyökereit a fa törvényszerűen elpusztul? Mert az ember törvénye is ez. Az egyik híres író (Hemingway) szerint a "Fegyverek néha visszanéznek".

Ez már nem eladás-vevés kérdése. Ez árulás. És ha itthon Magyarországon ezeket nem hagyják abba, akkor Európa helyett – ha még marad élő magyar – mehetünk vissza Ázsiába a nomádok közé. Jó lenne mást, tisztább perspektivát felmutatni.

Nem acsarkodni, egymást gyalázni, kifosztani a "kivagyiság" hatalmával és gőgjével.

Jó lenne egymással összefogni és szívünkben megélni a magyar imádság szavait "Balsors akit régen tép, hozz reá víg esztendőt". Vajon saját és a jövő nemzedék, gyermekeink fennmaradásáért nem kellene-e inkább – mint a vasúti dolgozók tették 1977-ben – testet-lelket építeni?

Vajon, mikor köszönhetünk így szívből, tiszta erkölcsiséggel: Jó reggelt Magyarország!

Van-e még a gyakorlatban nemzeti közszellem, vitalitás? Mert magyarságunk elsősorban nem határokkal elzárt területen, hanem bennünk és általunk él. És sorsunk tényleges alakulását nem a Parlament dönti el, sem Kelet, sem Nyugat. Mi magunk!

Ott, ahol élünk, lakunk, szeretünk, dolgozunk, vagy gyűlölünk. Ez az igazi történelem, "hús-vér" politika, amelynek élő hordozó sejtjei mi vagyunk. Csak ebből születhet meg az "igazi" nemzeti etika, amely minden magyar állampolgárt nemre, fajra, vallásra való tekintet nélkül boldoggá tenni hivatott.

*özv. Kovács Istvánné*
1015 Budapest, Hunfalvy u. 11.

*Tisztelt levélírónk! Közérdekű sorait megküldhetnénk Gógl Árpád egészségügyi miniszternek is, de mivel kht-ról van szó, Katona Kálmán titkársága kapja meg levelét. Üdvözli 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: dbjarmu@mail.elender.hu
Bankszámlaszám: ABN-AMRO BANK
10200304-34016426-00000000
Adóigazgatási szám:
11144609209

TÜV EN ISO 9002

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

Vállalkozási Osztály
Tel.: (52) 315-792
Fax: (52) 314-725
vasúti tel.: 03/29-86, 03/29-87




## Virág helyett Nők napjára

*"Mint egy virág, olyan vagy,*
*oly tiszta, szép, szelíd.*
*Elnézlek és szívemhez*
*a bánat közelít."*

*Heinrich Heine*
fordította: *Képes Géza*

# Közgyűlési meghívó

**A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár Küldöttgyűlése**

2000. április 30-án (kedd) 10[30] órakor

a MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében
(Budapest VI., Nyugati tér 1-2.) kerül megrendezésre

N A P I R E N D :

*1) A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár 1999. évi mérleg- és beszámoló jelentése*
*2) Az Ellenőrző Bizottság 1999. évi beszámolója*
*3) Zárszó*

A küldöttek részére névre szóló meghívót és a napirendhez írásos előterjesztést küldünk. A napirendhez tartozó iratok 2000. március 15-től megtekinthetők a Vasutas Nyugdíjpénztár székhelyén (Budapest, VI. ker., Andrássy út 66. II/209.). Amennyiben a Küldöttközgyűlés határozatképtelen, a megismételt Küldöttközgyűlés időpontja 2000. április 20. 10[30], változatlan helyszínen és napirenddel.

***a Vasutas Nyugdíjpénztár Igazgatótanácsa***


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


# Klubszövetség a Millenniumért

A Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetségét a Fővárosi Bíróság 1999. évi július 6-i végzésével közhasznú szervezetté nyilvánította. A jövőben tehát a "Klubszövetséghez" tartozó helyi klubok nyitottá váltak és rendelkezésére állnak valamennyi időskorúnak, aki a klub szolgáltatásait igénybe kívánja venni.

A településeken működő klubok feladata, hogy ez a lehetőség közismertté váljon és növekedjék az érdeklődés. A klubok januártól az eddiginél is tartalmasabb, színesebb, gazdagabb klubélettel várják az érdeklődőket.

Ez év során a Millennium méltó megjelenítésének ünneplését tartják legfontosabb céljuknak országszerte a kulturális intézmények, művelődési központok, így a vasutas nyugdíjas klubok is.

A klubszövetség és a hozzátartozó helyi klubok ez évben is az eddig kialakult gyakorlatnak megfelelően Budapesten, Szolnokon, Tapolcán, Békéscsabán, Székesfehérvárott, Pécsett, Balassagyarmaton, Monoron rendeznek a vonzáskörzetükbe tartozó klubokkal közös találkozókat a Millennium jegyében. A jubileumokat színes, nívós rendezvényekkel ünneplik meg az 5, 10, 15, 20, 25 éve egyre jobban ismert és működő klubok.

Az ezredfordulóhoz kapcsolódó, a magyarságot általános és konkrétan érintő eseményekre történő emlékezés jegyében szerveződött Budapesten a Törekvés Művelődési Központ éves kulturális programja valamennyi Budapesten és környékén működő helyi klub részére. A művelődési központ jó lehetőséget nyújt és magas színvonalú programot biztosít a résztvevő, de az ilyen feltételekkel nem rendelkező klubok tagsága számára. A "Töri"-ben változatos, közös szervezésű kulturális esemény megtartására nyílik lehetőség. A közösen kialakított és havonkénti rendezvényekre neves előadók, politikusok, ének- és zenekarok, művészeti együttesek kérhetők fel vetélkedők, társadalmi és családi események megtartására. A klubszövetség támogatja és segíti a millenniumi megemlékezést, programok, helyi regionális és közös rendezvények sikeres megtartását. A "Szövetség"-tervezte területi és központi rendezvények programjáról lépésről-lépésre tájékoztatjuk olvasóinkat.

*Hegedűs Károly*

# Nyugdíjas szemmel

A vasutasok kéthetes sztrájkja nem erősítette a szakma társadalmi megbecsülését. A keserves alkudozások révén megszületett "munkabéke" egyik oldalról sem tekinthető "győzelemnek".

Az a fájdalmas, hogy közben gyengült a vasutas szolidaritás, csökkent a vasút árufuvarozási és személyszállítási versenyképessége. Eredménynek csak az könyvelhető el, hogy ez a "tárgyalásnak nem nevezhető" (*Szabó Ivántól* idézve) vita lezárult. A menetközbeni nyilatkozatok – néha a riporterek és újságírók híréhségétől vezérelve – elhomályosították a lényeget. Valószínűleg hozzájárult ahhoz, hogy a nyugdíjasok többsége nem híve a bérharc eme formájának. A korábbi évek szakszervezetek által kiharcolt béremelési sikereit azért nem tartják valósnak, mert a rendszerváltás óta 1998-ig az aktív keresők reálbér színvonala 25%-kal csökkent (a nyugdíjak vásárlóértéke a KSH adatai szerint 30%-kal!). Amit a vasúti vezetők az egyik oldalon a szakszervezetekkel együtt elfogadtak, azt a másik oldalon az infláció semmissé tette.

Közben tízezrek kerültek az utcára. A vasút műszaki elmaradottsága már közel 500 milliárdos nagyságrendű. Ismét kísért a vasúti mellékvonalak jelentős mennyiségének megszüntetése. A 140 ezer fős vasutas nyugdíjas társadalmi réteg körében félelmet kelt, ha a vasút országos átlagnál valóban fejlettebb jóléti és szociális rendszerét, csak a MÁV Rt. egyre csökkenő létszámához akarják méretezni. A vasútegészségügy viszonylagos önállóságát is csak nagy nehézségek árán sikerült megmenteni, pedig ennek megteremtéséért a vasutasok anyagi áldozatot is hoztak.

Ezek a feltevések csak villanásszerűen – kevésbé tájékozott "nyugdíjas szemmel" – mutatnak rá a bérharcon túlmutató munkavállalói érdekvédelem feladataira.

A sztrájk befejezése után központi kérdéssé vált a szakszervezeti tagdíjak központi levonásának beszüntetése. Ez az intézkedés néhány hónapos határidővel, valóban alkalmas a szakszervezetek működésének ellehetetlenítésére. Évek óta nincs valamennyi szakszervezeti tagot átfogó bizalmi hálózat, nincsenek tagkönyvek és bélyegek. Ki kell alakítani az átutalások rendjét és alkalmazkodni kell az adózási jogszabályokhoz.

Előbb-utóbb azonban mindez kialakítható és hosszabb távra a tagdíjak bizalmiak útján történő beszedése, a szakszervezeti mozgalom megerősödését, a vezetőség és a tagság közötti jobb informális kapcsolat megszilárdulását eredményezheti.

A háború után ez a rendszer, az újonnan alakult és egyetlen vasutas szakszervezetnél jól működött. Egy bizalmihoz 6-8 fő tartozott. Mindenkinek volt tagsági könyve és abba ragasztották havonta a bélyeget. De a mozgalom lényege, az oda-vissza történő tájékoztatáson és eszmecserén alapul. A vezetés nem szakadt el a tagságtól.

Igaz azonban, hogy a későbbi években formálissá vált a munkavállalók érdekvédelme, és a szakszervezeti mozgalom a pártpolitika eszközévé süllyedt. Ez a helyzet napjainkra gyökeresen megváltozott. Lassan kialakuló kapitalista rendszerünk az Európai Unió felé tart. A küszöböt azonban nem lehet a szakszervezetek által képviselt, erős munkavállalói érdekvédelem hiányában átlépni. Globalizálódó világunkban a tőke érdekeit nem lehet szentelt vízzel, vagy ráolvasással korlátozni. Jó lenne a fejlettebb országok tapasztalatait figyelembe venni.

A XX. század a motorizáció, a közutak fejlődésének százada volt. Nyugat-Európában az autópályák építésénél óriási területeket lebetonoztak. Ennek ellenére a közutak túlzsúfoltsága néhol katasztrófális, a levegő szennyezettsége pedig nőttön-nő.

A XXI. században valószínű, hogy erősödnek az ökológiai követelmények. A tiszta víz és a tiszta levegő a legnagyobb értékké válik. Ez segíti elő a kötöttpályás közlekedés reneszánszát.

A vasutasok – akiket a szó nemes, igazi értelmében annak lehet nevezni – szakszervezeti hovatartozástól és beosztástól függetlenül abban érdekeltek, hogy a jövő vasútja jobban alkalmazkodjon a fuvaroztatók, illetve utasok igényeihez, minden beosztásban magasabb vasúti szaktudással, fegyelmezett munkával szolgálják az országot. Egyúttal jobb munkakörülményeket és európai szintű bérezést biztosítva valamennyi vasutas dolgozónak.

A vasutas nyugdíjasok meg abban reménykednek, hogy eközben a hagyományos vasúti értékek, a saját munkájukkal is megteremtett jóléti és szociális intézményhálózat, illetve gondoskodás nem válnak a reformok áldozatává.

*dr. Kun Dezső*


OKTATÁSSZERVEZŐ SZAKKÉPESÍTŐ TANFOLYAM

indul 2000. április 6-án a pécsi Regionális Oktatási Központban

A tanfolyam 240 órás, heti egy alkalommal, OKJ-ben szerepel.
A tanfolyamot a SZÓKRATÉSZ Külgazdasági Akadémia és a MÁV Rt. közösen szervezi.

Jelentkezni 2000. március 30-ig lehet.

Bővebb felvilágosítást a **MÁV Rt. Regionális Oktatási Központban** (Pécs, Indóház tér 2.), ill. telefonon: (72) 215-611/14-08, 222-789, vagy üzemi: 05/14-08, 05/12-61 kérhet.


# Figyelem! Sztrájksegély

Tájékoztatjuk a Vasutasok Szakszervezete tagságát, hogy a 2000. januári 60 órás sztrájkban résztvevő szakszervezeti tagok "sztrájksegélyét" a Vasutasok Szakszervezete 2000. február 3-án utalta át az alapszervezetek folyószámlájára.

A 2000. februári 14 napos sztrájkban résztvevők "sztrájksegélye" 2000. március 3-ig kerül átutalásra azoknak az alapszervezeteknek, akik az utaláshoz szükséges forintadatokat a területek útján 2000. március 2-ig beküldték a VSZ Pénzügyi és Ellátási Osztályára. A 2000. március 2-a után érkező kimutatások alapján az utalás folyamatosan történik.

***Pénzügyi és Ellátási Osztály***

# Címváltozás

Tájékoztatjuk nyugdíjas kollégáinkat, hogy a **Vasutasok Szakszervezete MÁV Rt. Vezérigazgatóság Nyugdíjas Alapszervezete és Nyugdíjas Klubja** 2000. február 10-től új helyre költözött.

AZ ÚJ CÍM: **1068. Budapest, VI. Munkácsy M. u. 1.**

FOGADÓ ÓRA: minden héten csütörtökön délelőtt 10.00-13.00 óráig


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


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

# MAGYAR VASUTAS

Alapítva: 1904-ben

Ára: 37.- Ft XLIV / 4. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. MÁRCIUS


*"Felfogásom szerint ugyanis a szakszervezet a legdemokratikusabb, a legemberibb, civil emberjogi szervezet. Ennek megfelelően ma lényeges dolog a munkavállalók felvilágosítása jogaikról és annak biztosítása, hogy jogaikat megvédhessék, érvényesíthessék."*

***Vadász János***

ADY ENDRE

## Anya és leánya

Anyám, az arcod úgy tüzel most
S könnyeidet rejtegeted:
Vajjon mi van édes apámmal?
Megint beteg?

Vagy fejét szomorún lehajtva
Búsul egy hideg sztrájk-tanyán?
Mi lesz velünk és mindig így lesz,
Édes anyám?

"Nem, kis lyányom, nem lesz így mindig,
De te ne búsulj, de dalolj,
Már készül a te boldogságod
Tán valahol."

"Kis lyányom, szörnyű ez az Élet,
Csupa örökség s csupa vád.
A te jövődért izzad, harcol
Édes apád."

## A szolidaritás kölcsönkenyér

### EGY ÉVE TÖRTÉNT!




**NEM! NEM CSERÉLTÜNK ÖSSZE FÉNYKÉPEKET! Emlékezzünk! Tavaly márciusban, a borsodi szénbányák likvidálását a Vasutasok Szakszervezete sem hagyta szó nélkül Kazincbarcikán. E felvétel – bár ismerős – ma aktuálisabb, mint valaha, s azért is tesszük közzé a Dob utcai események után, mert ahogyan mondják: "ma nekem, holnap neked".** FOTO: OROSZ TAMÁS

## AKTUÁLIS

Annak idején nem sikerült találkoznom az Ukrajnából átküldött (átkényszerített?) mozdonyvezetővel, aki saját gépével tolatott, futkározott Záhony térségében, ahol egyébként tojással dobálták meg magyar kollégái, – figyelmeztetésül. Nem sikerült találkoznom a szombatista, sztrájktörő mozdonyvezetővel sem, aki Nyíregyháza alól az állomásfőnökök segédletével egy hosszú olajtartály-szerelvénnyel "húzott el", s túl az elégséges szolgáltatáson tán meg sem állt Dunaferrig. Nem volt ő ámokfutó, csak éppen megkontrázta több ezer társa harcos igazát, akaratát, majd élvezte – éppen az ő bérharcuknak köszönhetően – a sztrájk később beérett gyümölcseit, az új KSZ-t, az inflációkövető béremelést, meg a többieket. Azokat a vívmányokat, amelyeket megtartva és megőrizve, újból ki kell csikarni egy elkeseredett erkölcsi küzdelemben a munkáltatótól, a MÁV Rt.-től.

S most ez a pár tucat, aligha megtévedt mozdonyvezető nagyot markolt a hosszú fuvarokért. Megjutalmazták a legjobbakat. Nem tudni mennyivel, mert a Népszabadság március 23-i számából csak azt olvasni, hogy a vezérigazgató-helyettes elhárította a jutalom összegére vonatkozó kérdezősködést. Mondván ennél jóval nagyobb a vasúttársaság erkölcsi elismerése.

Tehát az a sokezer sztrájkoló vasutas, aki saját szociális helyzetének, bérezésének jobbá tételéért küzdött, erkölcstelenül szüntette be a munkáját. A formális logika legalább is ezt a következtetést kínálja számomra.

Ezt az édeslötty jutalmat, amely példátlan a maga nemében, visszakézzel az rt. azoknak a tízezreknek az arcába is csapta, akik viszont megfélemlítetten vették fel a munkát, hiszen valamennyi – legyünk már humorban is következetesek – nekik is járt volna.

Persze oklevél, érem nélkül. Egy barátságos köszönömöt azért adhattak volna. Egy minisztériumit. Egy Dob utcait. Ám ezek szerint a jutalmazások alkalmával már mégsem voltak jók, mert biz' a nem sztrájkolók nagytöbbsége csendesen szolidarizált, s e nagy többség nem írta alá a felhívást, hogy "fejezzétek már be!" "Elég volt!", vagyis sztrájkerkölcsből nem engedte magát elsüllyeszteni.

Most azonban annál inkább furcsállja, honnan van (miből?) a MÁV-nak sztrájkletörők jutalmazására – mindegy milyen címen! – ennyi pénze a nagy költségkoplalás, beruházásínség idején.

S ha már a mozdonyvezetők, a jegyvizsgálók, a szakszervezeti tisztségviselők havi "csillagászati" keresetét a sajtó nap, mint nap közreadta – felhergelve a pedagógust, az ápolónőt, a közhivatalnokot –, úgy most miért nem lehet e jutalmakról nagyságrendben is szólni, hiszen állítólag oly "miniminálisak" voltak.

El ne felejtsem! Vajon az ukrán mozdonyvezető kapott-e ebből az osztalékból? S neki hogyan adták át? Hol? Nyugdíjat vontak e le belőle?

Mert így volna igazságos.

***Szalai Csaba***

TANÁCS ISTVÁN

## Védőbeszéd mellékvonalért

A vasúttársaság, majd a politika, később pedig maga a miniszterelnök, a sztrájk végére kezdte úgy beállítani a dolgokat, hogy a munkabeszüntetés nem szolgált egyebet a szakszervezeti elit kiváltságainak megőrzésénél, közben meg nemcsak késnek a vonatok, hanem még piszkosak is. Erre mondják azt a szegedi vasutasok, hogy a takarítást már régen privatizálták, ha piszkos a vonat, azért piszkos, mert a magánvállalkozó nem takaríttatja rendesen, a menedzsmentnek pedig, amely a vállalkozót kiválasztja, és a munkát ellenőrzi, így is jó valami miatt. Amúgy pedig a szegedi vonat például tényleg késik, de a Budapest-Bécs expressz szinte soha, mert a szegedivel ellentétben ott megvalósultak azok a beruházások, amelyek a pontos közlekedést lehetővé teszik.

Van olyan irány a magyar vasúton, amely még a szegedi fővonalnál is kevésbé fontos: az az 1003 kilométernyi mellékvonal, amelynek harmada a szegedi területi igazgatósághoz tartozik, és amelyen nem mert sztrájkolni a vasutasok többsége. Azt gondolták ugyanis, hogy ha leállnak, ürügyet szolgáltatnak esetleg arra, hogy ezeken a szárnyvonalakon megszüntessék majd a közlekedést. Veszélyben van a Kiskunfélegyháza-Szentes-Orosháza vonal, továbbá Észak-Békés megyének a román határhoz közel eső vasútvonalai, amelyeket Vésztő környékén már korábban is nagyon komoly harc árán sikerült megmenteni.

Ezeken a vonalakon a vasutasoknak maga az állás sokkal fontosabb, mint a béremelés mértéke. Lehet azt munkáltatói kérdésnek tartani, hogy a MÁV Rt. szempontjából mennyire veszteségesek ezek a vonalak, illetve kijelenteni, hogy az ilyen döntésekbe ne szóljon bele a szakszervezet. Ám amikor ezt mondják, megint újabb társadalmi kérdést alakítanak át profit-kérdéssé. Ha igaz, hogy az autósztráda eljövetele maga a vérfrissítés, akkor az is igaz, hogy ha a vasút kiterjedt térségekbe nem jut el, ott nagyon is fáradttá válhat az infrastrukturális vérkeringés.

Ne áltassuk magunkat. Nem igaz, hogy egy magánbefektető gazdaságosan üzemeltetné ezeket a vonalakat. Nem fogja, mert a fenntartásban és a működtetésben rövid távon nincs profit. Nem igaz, hogy az önkormányzatok, ha fenn akarják tartani, majd működtetik maguk. Nem tudják, mert nincs rá pénzük. Nem igaz, hogy a vasúton elszállított gabona, takarmány, cukorrépa olcsóbban vihető el közúton. Sőt drágábban! Messze nem csupán a vasutasokat sújtja, ha a MÁV az érdekképviseletek nélkül dönthet a béremelésen kívül minden egyébről.

Ahol nincs, profit, ott ne legyen gazdaság, szűnjön meg minden veszteségforrásként szolgáló tevékenység, az emberek éldegéljenek mind segélyből, a biológiai minimumon, vagy vándoroljanak el a fejlettebb régiókba? Ha igaz, akkor nem kell Európára nézegetni, terület- és vidékfejlesztést emlegetni, felzárkóztatásról, kiegyenlítődésről beszélni. A terület- és vidékfejlesztés bizony azt is jelenti, hogy arra költeni kell. Ha felszámolják a vasutat, akkor fejleszteni kell a közutakat, s az sem olcsó. Igaz, a drága építés után maga a közlekedés már nem igényel dotációt. Az államnak és vállalatainak mindig hosszabb távra kellene terveznie, mint a gyors megtérülésre törekvő magánvállalkozónak. Ha később úgyis újra kell szervezni az ilyen régiókat, akkor miért nem tekinthető a veszteséges működés a későbbi újjászervezés megelőlegezett beruházásának? Aki őszintén bízik abban, hogy belátható időn belül fellendülés következik, és nem vég nélküli leépülés, az nem "kicsikart vívmányokról" beszél, hanem a megmaradt értékek átmentéséről. Persze, elismerem, a MÁV – divatos szóval – áramvonalasítására szükség van. Ha sikerül, már csak egy feladattal kell megbirkózni – az elfelejtett régiók áramvonalasításával.




**Hogy mi készül itt? Vágánybetonút. Végre egy épkézláb ötlet: biciklizhet.**

**Az NYVSC (A Nyíregyházi Vasutas Sport Club) úgy tűnik régi hírnevéhez méltón képviseli hazánkat is a közelgő olimpián. Felvételünkön *Balogh Vilmos* ökölvívó (pehelysúly) nemrég a Bocskai István Országos Ökölvívó Versenyen első helyezettként végzett a dobogón. A közeljövőben utazik egy kvalifikációs megmérettetésre. Ő még csak olimpikonjelölt, de *Erlich György*, *Popa Adrián*, *Farkas Zoltán* súlyemelők már biztos kerettagok. Remélhető, hogy *Feri Attila* is az lesz. Akárcsak atlétikából *Szentgyörgyi Katalin* és *Gyulai Miklós*. Lapunk áprilistól kezdve minden számában portrékat közöl e vasutas sportkiválóságokról, egészen az olimpiai láng eloltásáig.**

SZÖVEG ÉS FOTO: HÜRI VALÉRIA



## Mit ígér az új a KÜT elnök?

A rotációs elvnek megfelelően március 7. óta új elnöke van a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsának. *Illés János* (MOSZ) számára azonban nem ismeretlen ez a munka, hiszen már második ciklusát tölti be a testületnél, ahol az elmúlt egy évben társelnökként dolgozott. Hogy mit ígér? A jóléti alapok igazságos felosztása fölötti őrködést. Szeretné a kialakult helyzetben a MÁV Rt.-vel az érdekvédelmet napi munkakapcsolattá alakítani. De nem egyedül, mert várja a KÜT valamennyi tagjának támogatását. Azt is reméli, hogy a tárgyalások színhelye a munkabéke szigete lesz. A MÁV-reformról szólva *Illés* úgy ítélte meg, hogy jelen pillanatában a terv még koncepcionális szinten sem ismert, legalábbis képlékeny.

***Berta Sándor***

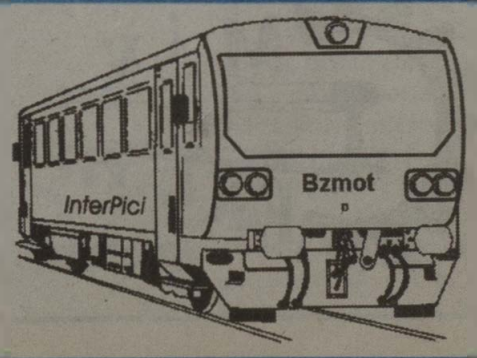
## Ismét az a tanműhelyi kétmillió

### ERKÖLCSI ELÉGTÉTEL

Mint a MÁV Rt. Dunakeszi Tanműhely "műszaki dolgozója" örömmel olvastam a MÁV Értesítő 4. számát, abban a 6/2000. Pg.Sz.F. sz. és a szakképzési hozzájárulás elszámolásáról szóló utasítás 1. sz. módosításáról szóló hírt, hogy *Benczédi Mihályné* gazdasági vezérigazgató-helyettes úgy rendelkezett visszamenőleges hatállyal 1999. január 1-jével, hogy "Más hozzájárulásra kötelezettől átvett költség-hozzájárulás, illetve kapott támogatás" külön sorban kerüljön kimutatásra. Így az eredeti levélcímzett válaszolta meg a problémát. Bízom abban, hogy ezután a konkrét tanműhelyfejlesztésre szánt 2 millió Ft megkerül és tényleg az oktatás érdekében felhasználhatóvá válik.

(Tegyük hozzá, úgy ahogy azt a tanműhelyre "adakozó" ADtrans gondolta.)

***Antal János***


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


SZTRÁJKNAPLÓ KINYITVA: KIK, HOGYAN LÁTTÁK?

# Kik őrzik zsebükben a bölcsek kövét?

**Alanyi, állampolgári jogon – ha elegendő információval rendelkezünk – eldönthetjük: szeretjük-e a vasutasokat és erős, jól szervezett szakszervezeteiket, vagy sem. A menetrendszerű pontossággal, évről-évre bekövetkező vasutassztrájkok megítélése azonban, – amelyek miatt az elmúlt hetekben oly vehemensen törekedett a kormány és a médiumok általa befolyásolt része a szélsőséges vasutas- és szakszervezet ellenes gyűlöletkeltésre – mégsem múlhat érzelmeinken! Még akkor sem, ha a felsorolásból eddig kiemelt Népszabadság általam nagyrabecsült vezércikk írója *Aczél Endre* (jókora szerepzavarról téve tanúságot) thatcherista, sztrájk megtörő politikát ajánlott a kormánynak, s feltétel nélküli megadást a szakszervezeteknek. Mások meg, mint például *Tőkéczi László*, a Magyar Nemzetben – a bölcsek követ vélvén a zsebében – egyenesen kioktatta őket, mivel úgy gondolta, hogy (sok egyéb mellett) ehhez is ért, s megmondhatja kinek mi a dolga, melyek az érdekvédelem feladatai...**

Komolyra fordítva a szót azonban: nekünk adófizető állampolgároknak tudnunk kell, hogy itt a társadalmi, a gazdasági, a politikai tét sokkal nagyobb volt annál, mintsem, hogy az ilyen pofonegyszerű "szeretem – nem szeretem" játszmákat szó nélkül hagyhassuk. Különösen akkor, amikor véget ért a sztrájk, s elérkezett immár az eredmények és a kudarcok összegzésének ideje.

## Nem volt hiábavaló

A konfliktusok kirobbanásának okai közismertek. A MÁV - 1990 utáni története során sokadszor ismét egyoldalúan, tárgyalások nélkül, kormányzati utasításra kialakított bérdiktátumát és a kollektív szerződés megszűnését a dolgozók nem tűrhették el. Miről szólt tehát a sztrájk? Elsősorban az emberi, a munkavállalói jogok védelméről. Jobb bérért, biztosabb foglalkoztatásért, szociális ellátásokért, kollektív szerződésért, országos és helyi szintű érdekegyeztető tárgyalásokért, s nem utolsó sorban a vasút átlátható, a társadalomnak hasznos reformjáért küzdöttek a munkavállalók képviseletében a demokratikusan létrehozott és működtetett szakszervezetek.

Mit értek el a vasutasok a sztrájkkal? Az eredetileg a MÁV által ajánlott 8,5% helyett 10,5%-os keresetnövelést és 6%-kal megemelt fix összegű pótlékokat. Az infláció növekedésének automatikus korrekcióját. 800 Ft-tal megemelt étkezési hozzájárulást, ami további 1,5%-os keresetnövekedést jelent. A teljesítmény- és balesetmentességi jutalom kiterjesztését mintegy további 8000 dolgozóra. S azt, hogy a vasutasnapi jutalom továbbra is az éves szintű kereset 4%-a legyen. Foglalkoztatásban – a MÁV reformmal összefüggésben – a más munkahely felajánlásával, átképzéssel, a felmondások arányának maximálásával a biztonság növekedését. Kollektív szerződésben: a munkahelyi, a szakági érdekegyeztetést, a munkarend változtatásának szabályozottságát, belső – kereset csökkentő – áthelyezés esetén a korábbi pótlékok 25%-ának egy évig történő megtartását, az "átvezénylési" díj növelését, a munkavállaló munkaidőn belüli várakoztatási ideje 8 órára korlátozását. A három éves megállapodással pedig azt, hogy valódi, társadalmi hasznot hozó modernizáció történjen a vasútnál, azaz a MÁV – szakszervezeti kontroll mellett – ne halogathassa tovább a reformot. A sztrájk tehát – minden ellenkező állítással szemben – a tényeket összegezve, nem volt eredménytelen. A szakszervezetek pedig talpon maradtak.

## Másokért is kiálltak a gátra

Többet is elérhettek volna? Nem tudom. Lehetett volna "ügyesebben" szervezniük, vezetniük a sztrájkot? Bizonyára. Hiszen a társadalom egy nem jelentéktelen részét sikerült a kormányzati kommunikációnak a vasutasság ellen hangolnia, s a szakszervezeteket, mint a polgári társadalom létrehozásának ellenségeit bemutatnia. Ha a februári sztrájk felélesztés előtt a szakszervezetek többet törődnek a lakosság megnyerésével, például úgy, hogy a nagy veszteséget okozó személyszállítást sztrájk idején is fenntartják, míg a teherszállítást csaknem teljesen megbénítják, bizonyosan nagyobb szimpátiát kelthettek volna.

Szimpátiára pedig szükség van (s nem csak a vasutas szakszervezeteknek kell a társadalmi támogatás). Kiváltképp azért, mert tíz évvel a rendszerváltoztatási kísérlet megkezdése, több mint 1,7 millió munkahely megszűnése, ipari és szolgáltató ágazatok felszámolása után sem jutott el a munkavállalók nagy része annak felismeréséig, hogy jogos érdekeiket kizárólag a szakszervezetek védhetik meg. Mivel a magyarországi korántsem "szociális" piacgazdaság, a globalizáció, a növekvő kormányzati és tulajdonosi túlhatalom a munkavállalót egyre kiszolgáltatottabbá teszi. Különösen a "polgári" kormány munkáltató párti Munka Törvénykönyv változtatásai, s az érdekegyeztetéssel való leszámolás következtében, amikor a munkavállalóknak természetes védelmet az általuk létrehozott, demokratikusan működtetett, erős szakszervezetek jelenthetnek csupán. Egyrészt törvényes, jogi eszközeikkel, s képzési, átképzési, munkahelykereső szolgáltatásaikkal, másrészt segélyekkel és – nem utolsó sorban – az emberi szóval és az erkölcsi helytállással, valamint az akció, s sztrájkképességgel. S azzal is, hogy nem engedik önhibájukon kívül munkanélkülivé vált társaikat társadalmilag kiközösíteni, "munkakerülő, dologtalan csavargóként" kezeltetni az aktuális hatalommal. Tudva a latin mondást, amit a mindenkori kormányok, a hatalom gyakorlók elitjei – a társadalmi szolidaritás jelentőségéről tanultakkal együtt – rendre elfelejtenek emlékezetükbe idézni: "Ma nekem, holnap neked!"

Visszatérve azonban az összegzéshez: különösképpen visszataszító volt a sztrájk során azt látni, ahogyan a kormányzati manipuláció hamis állításokkal próbálta meg a vasutasok ellen hangolni a közalkalmazottakat, a köztisztviselőket, s a kisebb nyomásgyakorló erővel rendelkező munkavállalói rétegeket, továbbá a nyugdíjasokat, a fiatalokat, összefoglalóan: az egész közvéleményt. Miközben tudható volt, hogy nem a vasutasok bére "sok" (a havi bruttó átlagos 77.000 Ft-tal, amelyért rendszeresen jelentős mennyiségű túlmunkát is teljesíteniük kell), hanem a többieké kevés. S tudható (az osztrák Haider párt hatalomra jutása óta különösképpen), hogy ezekkel a bérekkel, ilyen bizonytalan foglalkoztatással, érdemi érdekegyeztető tárgyalások és jó kollektív szerződések, munkabéke nélkül nem lehetünk az Európai Unió tagjai.

## Kik halásznak a zavarosban?

Ami azt jelenti, hogy a vasutassztrájk a magyar munkavállalókért is folyt. Ezért a szolidaritás érdekében állt mindenkinek! Tudnunk kell továbbá azt is, hogy a MÁV-nál több mint egy évtizede fennálló konfliktus mindenek előtt a környezetkímélő, korszerű vasúti személy- és teherszállítás fejlesztésének elmaradásából fakad. Minden magyar állampolgár elemi érdeke lenne ugyanis, hogy a levegő, a talaj és a vizek, az épített és a természeti környezet védelmével – ezért a vasút fejlesztésével is – küzdjünk önnön életesélyeink jobbításáért! Az ezzel szembeni, a vasúti hálózat szűkítését, lebontását, szétzilálását szorgalmazó állami politikát pedig minden törvényes eszközzel ellenezünk kellene. Ezért is pártolva a vasutasság, a szakszervezetek küzdelmét.

Mindannyian a zsebünkben tudhatjuk tehát a bölcsek kövét, ha felismerjük: a vasutasság, a szakszervezetek szétverésére, lejáratására, a társadalom ellenük fordítására tett kísérletek a MÁV-"reformnak" csúfolt privatizációja zavaros vizében halászni kívánók akaratát tükrözi elsősorban. Azokét, akik – eltakarítván az útból a kontroll-szerepet eddig jól betöltő, erős szakszervezeteket (a bukott konzervatív brit mintát követve) a mi zsebünkre bazírozva kívánnák (ha tudnák) megdrágítani a közszolgáltatás helyébe lépő "maszek" (és nem globális, nem európai!) "kis" vasutak szolgáltatásait! Törölve például a közalkalmazottakat, a munkába járókat, a tanulókat, a nyugdíjasokat ma még megillető kedvezményeket, profitorientálttá téve a személyszállítást is...

Végül azok az emberek őrzik zsebükben a bölcsek kövét, akik tudják: a vasút után (sőt, azt néhol már megelőzve is!) az egészségügy, a köz- és felsőoktatás, a szociális-, a kulturális alapellátás privatizációja következhet majd. Ha adófizető állampolgárokként azt – tiltakozás, tömeges nyomásgyakorlás, a közakarat nyilvánvalóvá tétele nélkül – mi magunk tesszük lehetővé a kormánynak, a parlamentnek. (Feledve, hogy épp e közszolgálatok működtetéséért tartjuk fenn az államot, ezért fizetjük adónkat.)

Ám, ha – elvetve az írott sajtó és az elektronikus média egy (nem csekély hányadot kitevő) részének nyomását – nem engedjük félrevezettetni magunkat, s mint valódi érdekeink, s az utánunk következő nemzedékek iránti felelősségünk képviselői lépünk fel e közszolgálatok-közüzemek megvédéséért, akkor mindez így nem történhet meg.

*Vadász János*
társadalomkutató,
a Közgyűjteményi és
Közművelődési Dolgozók
Szakszervezetének elnöke

# Az igazmondás bajnokai

**Reméltem és bíztam abban, hogy a vasútnál az érdekkonfliktus nyomán kialakult kommunikációs háború előbb-utóbb véget ér. Azért is bíztam ebben, mert reméltem, akik ezt gerjesztik talán belátják, hogy ez az út sehova sem vezet. Mára rá kellett döbbennem, hogy elszámítottam magam. Azért, mert én nem vagyok híve több ok miatt az ilyen jellegű konfrontációnak, ennek a hozadéka félelmetesen nagy. Tömegeket lehet manipulálni, nem kis eredménnyel. Azt például senki sem vizsgálja, hogy ezek a médiasztárok mikor mondanak igazat, vagy esetleg csúsztatnak (nem hazudnak, csak messze járnak az igazságtól!) Végül miután ez a randalírozás a mai napig nem fejeződött be, néhány példán keresztül hadd szemléltessem ezen urak hőstetteit.**

A közlekedési tárca vezetője egyik nyilatkozatában a "nyilvánosságot azzal fertőzte", hogy a vezetők bérét a szakszervezetek állapítják meg. Ez az állítás még az "átkosban" sem állt volna meg. Néhány évtizede a szakszervezeti bizalmiaknak volt egyetértési jogosítványa az alapbér megállapításában. A múlt idő azt sejteti, hogy már nincs!

A következő gyöngyszem a vezérigazgató úrtól származik, amikor világgá röppentette, hogy a vezetők kiválasztásában a szakszervezeteknek egyetértése van. Lehetett ez nyelvbotlás? De vezérigazgató úr csak nem a régi Kollektív szerződés 17.§-ára gondolt? Másra végül nem is gondolhatott. Ebben viszont a pályázati elbírálásról volt szó. Éppen ideje, hogy ezt a "szakszervezeti többletjogot" megszüntették. Hogy miért? Mert eddig sem volt semmi értelme, csak arra volt jó, hogy a látszatdemokratizmus eltakarja azt, hogy a társaságnál már évtizede nincs személyzetpolitika. Másrészt meg véleményezési jogosítvány volt. Ami a szakszervezeti tisztségviselők által köztudottan "puha" jogosítványt jelent.

A következő gyöngyszem a már jól ismert dél-magyarországi fizetett hirdetés. Itt – nem bántó szándékkal – csak a szakmai hiányosságokra szeretnék rávilágítani. Nem árt, ha egy igazgató tisztában van azzal, hogy a munkabért milyen járulékok terhelik a munkavállalói és munkaadói oldalon. Az igazgató úr az összeadási műveleteket helyesen végezte el. A műveletet én is elvégeztem és ezekkel a számokkal nekem is 52,5 jött ki. A számítás viszont mégis hibás! A jelzett járulékok közül – négyből egyet – azért sikerült eltalálnia. Ez már figyelemre méltó.

Nem maradhattak ki a sorból az általunk (sem) Tisztelt Munkaadói Vezérek! Sem, akik a munkavállalók tiszteletét valahol már elveszítették. Jó mottót választott ezen urak egyike, amikor azt írta "...mi azért dolgozunk, hogy Önök dőzsölhessenek?" ...Miután úri kollégánk – a pályagazdálkodási szervezés fáradalmait éppen kipihenő – jól megérdemelt szabadságát töltötte, volt ideje gondolatait összegezni. Mihelyt hazasiklott – miután naponként informálták –, így semmiről sem lemaradva, rögtön biztosította hűségnyilatkozatával a vasút vezetését, hogy Ő mellettük áll, bár maga elé engedte a lakosságot és azt a 228 fős kollektívát, akik nevében ezt megfogalmazta.

Haladjunk tovább a csemegézéssel, mert van miből! A legújabb badarság – mely ezen szöszeteg megírására inspirált – a heti HVG újság "Portré"-jában látott napvilágot. A portrét a MÁV Rt. egyetlen, jól felkészült személyügyi vezérigazgató-helyettesről készítették. Egy kérdés kapcsán a vezérhelyettes elmondta. "...Nézzék, nem lehet véletlen, hogy eddig mindenki szakszervezeti tisztségviselő akart lenni, mert körülbelül dupla annyi pénzt vitt haza, mint a főnök. Ennek megálljt kell parancsolni."

Hát ennek a felelőtlenségnek nem ártana. Azért sikerült a malomkövet jól elhajítania. Most már tudom, hogy a szakszervezetek azért adnak ezek szerint olyan magas jövedelmet a vezetőknek – a miniszter szerint –, mert ők annak a kétszeresét kapják. Azért ez már nem semmi! Ha valaki tudja, Ő már csak tudja, mivel minden adat rendelkezésére áll.

Szeretném eloszlatni mindezt, mert a hír nem igaz! Viszont ezek a példák jól szemléltetik, hogy ma a magyar vasút vezetői minden következmény nélkül mindent elmondhatnak büntetlenül, ha igaz, ha nem. Akik viszont ilyen valótlanságot terjesztenek, milyen vezetők? Hogyan éreznék magukat egy hazugságvizsgáló készülékre kapcsolva?

Uraim! Ha már felkészültek a médiaháborúra, az ilyen jellegű válaszaikra illenék önkéntes helyreigazítást kérni. De legalább annyit mondani: elnézést a badarságért. Vagy talán nincs meg ez a kifejezés a zsebükben hordott szótárban a bölcsek köve mellett?

A fenti példákban nem a vezetőket kívántam népszerűsíteni. Megtették helyettem a nyilatkozataik. A közvéleményt lehet, hogy sikerült valamiről meggyőzniük, de a vasutas régóta tisztán lát.

Az általam kifogásolt kérdésekről, hogy a vezetői körökben is tisztán lássanak, volna egy javaslatom. A Vasutasok Szakszervezete soron következő alapfokú tisztségviselői tanfolyamára ezen vezetőket beiskolázném. Természetesen a VSZ költségére és az is természetes, hogy nem előadónak. Így elsajátíthatnák, milyen jogosítványai vannak a szakszervezeteknek, milyen különbség van az egyetértési és véleményezési jogosítvány között, milyen járulékok terhelik a munkabért, a tisztségviselőink pedig vinnék a bérszalagot, hogy a vezérigazgató-helyettes szembesülhessen állításának komolytalanságával.

Mi lehet a végső konklúzió? Többen azt állítják, ezt a kommunikációs háborút az érdekképviseletek elvesztették. Ha nem is győztesen, de sokkal tisztességesebben kerültünk ki ebből a csatából, mint az ellenfél. Így mi élvezhetjük azok szimpátiáját, akik heteken keresztül szorítottak nekünk, vagy napjainkra váltak tisztánlátóvá.

A közvélemény embere is előbb-utóbb rájön, mennyire lehet komolyan venni e vezetői nyilatkozatokat, ha jövőre is hasonlóan hideg és piszkos kocsiban, pontatlanul és csökkentett járatszámmal közlekedő vonatokon utazik, vagy ha három nap kell, hogy a vasúttársasághoz érkező küldemény 104 km-t megtegyen.

*Mári Gábor*
TB-titkár, Szeged




**Tessék mondani: – Most jaj a legyőzötteknek?**

# Vasúti pálya - pályavasút

Bár e két szó jelentése különböző, a valóságban nagyon is összefüggnek és az egyik sem létezhet a másik nélkül. Csakúgy, mint a munkavállaló és annak a (szakszervezeti) érdekképviselete! A következő másfél hónap majd választ ad rá, hogy ugyanígy érzik-e a pályavasúti szakág munkavállalói is! Megértették-e, hogy ha valaha is szükség volt a dolgozók kollektív védelmére, az összefogásra, a szolidaritásra, akkor a jövőben erre még nagyobb szükségük le! Felismerik-e saját érdekeiket? Bízom benne, hogy a válasz: IGEN, mivel a szakszolgálat vasutasai dolgoznak a legmostohább munkakörülmények között (nyíltvonali, változó munkahely, alacsony színvonalú szociális és higiéniás körülmények, stb.), de ennek ellenére ma is az ő bérezésük a legkevesebb a többi szakághoz viszonyítva. Ezentúl őket fogja legérzékenyebben érinteni a vasútreformban szereplő "pályavasúti különválás". A struktúraváltás körül ma még mindig nagy a bizonytalanság és az alulinformáltság! (Ugye emlékszünk még az első vasúti kft-k megalakításánál a dolgozók kiszolgáltatottságára?)

Talán az elmúlt 198 órás sztrájknak is az a legfőbb tanulsága, hogy még – a sokat próbált, nagy tapasztalatú és a legerősebb – reprezentatív vasutas szakszervezetek sem voltak felkészülve a munkáltató szokatlanul agresszív harcmodorára, a nem várt helyzetre.

Ezért került aztán nagy véráldozatba a kollektív szerződés megkötése! Ezek után a fő kérdés az, hogy a vasútnál működő nem reprezentatív szakszervezetek milyen súllyal tudtak volna részt venni ezen szokatlanul kemény és drámai bérharcban?

Ezeket a kérdéseket kellene átgondolnia minden vasutas dolgozónak (még a tagdíjlevonás megszüntetése előtt) azon döntésének meghozatalához, hogy továbbra is vállalja-e a szakszervezeti tagságát, vagy netán kilép, átlép, stb.

*Vida Péter*

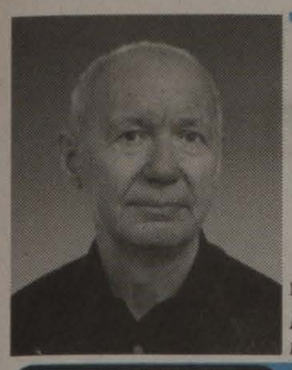
MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

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

## Összefogni, egyesíteni az erőket

AJÁNLJA ***VADÁSZ JÁNOS***, A KÖZGYŰJTEMÉNYI ÉS KÖZMŰVELŐDÉSI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK (KKDSZ) ELNÖKE (IS)

*– Hogyan summáznád a magyar szakszervezetek utóbbi tíz évének főbb jellemzőit?*

– Szubjektív megjegyzéssel kezdeném. 1989-ben, amikor részt vállaltam a KKDSZ létrehozásában, s annak vezetője lettem, akkor sem gondolkodtam rendszerváltozásban. Utólag sem vagyok hajlandó átértékelni magántörténetemet. Én nem voltam ellenálló, nem voltam a demokratikus ellenzék tagja, de akkor is, miként ma is baloldali gondolkodású és a baloldaliságról is kritikus véleményt mondó emberként éltem s élek.

Sok vitám volt a létezett szocializmus képviselőivel, miként napjainkban is gyakran polemizálok az aktuális hatalom vezetőivel. Azok közé tartozom, akikben él a bizakodás az egyenlő életesélyeket, az igazságosságot és a szolidaritást megvalósító társadalom létrehozásában és működtetésében. Ezért vállaltam 1989-ben egy közvetlen munkavállalói érdekvédelmet és értékvédelmet képviselni akaró és ezt bizonyító szakszervezet vezetését.

Illúzióimban csalatkoztam, de ma is látok reális esélyt arra, hogy eredeti céljainkat megvalósítsuk. S ezt az egész magyar szakszervezeti mozgalomra értem. Tény ugyanis, hogy az elmúlt tíz évben sok vereséget szenvedtünk el, hogy csak a legfontosabbakat említsem: 1,7 millió munkahely megszüntetése, a munkavállalói jogok elvesztése, a szakszervezeti vagyon elvétele. Ám ezeket a súlyos válságokat is túléltük. Ma úgy látom, megkezdődött a szakszervezeti mozgalom újbóli megerősödésének folyamata.

*– Szerinted melyek a mai érdekvédelmi munka kulcskérdései?*

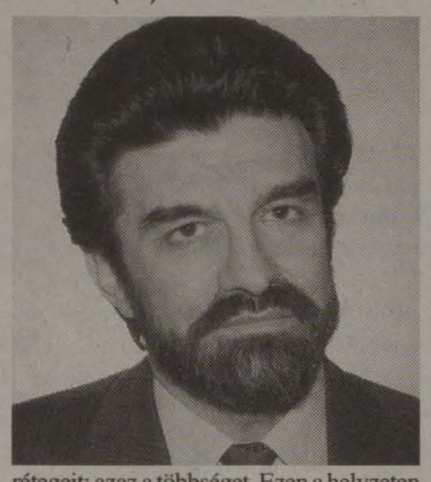
– Paradoxonnak tűnhet, amit mondok, de állítom: a túlhatalomra törő, az érdekegyeztetést, a jogot, a demokratikus kontrollt elvető kormány kifejezetten segíti, hogy a munkavállalók felismerjék, nincsenek számukra egyéni menekülési utak. Össze kell fogniuk társaikkal. Az összefogás leghatékonyabb eszköze pedig a szakszervezet. Természetesen olyan szakszervezet, amelynek vezetői napi kapcsolatban vannak az általuk képviselt tagsággal, tőlük kérik a felhatalmazást a cselekvésre és nekik számolnak be a végzett munkáról. Felfogásom szerint ugyanis a szakszervezet a legdemokratikusabb, a legemberibb, civil emberjogi szervezet. Ennek megfelelően ma lényeges dolog a munkavállalók felvilágosítása jogaikról és annak biztosítása, hogy jogaikat megvédhessék, érvényesíthessék.

*– Hogyan? Miben?*

– A foglalkoztatásért, a bérekért, a kollektív szerződésekért, a munka világát szabályozó törvények jobbításáért folytatott küzdelemben, amelyek között természetes eszközként szerepel a sztrájk lehetősége, annak professzionális végrehajtása. A fő problémák ugyanis abból adódnak, hogy a kormányzati és munkáltatói túlhatalom következtében egyre gyakrabban, törvénytelen foglalkoztatással, mind többször minimális bérekért, a munkavállalói jogok teljes figyelmen kívül hagyásával működik a gazdaság és a társadalom.

Ez nemcsak azért okoz egyre súlyosabb társadalmi válsághelyzeteket, mert nem EU-konform. Hanem azért, mert növekszik a társadalomban azoknak a száma, akik bár még dolgozhatnak, de munkájukból alig képesek fenntartani családjukat. Nem beszélve arról, hogy a következő nemzedékek tudásának, társadalmi érvényesülésének, szociális biztonságának esélyei is eltűnőben vannak. Mindez megengedhetetlen.

A magyar társadalom, a magyar munkavállalók toleranciája véges. Lassan már nemcsak egyharmados-kétharmados, de az egyötödös-négyötödös társadalmi szerkezet felé haladunk, amelyben a négyötöd képezi a szegényeket, a középosztály alsó



rétegeit; azaz a többséget. Ezen a helyzeten a szakszervezetek kedvező irányban változtathatnak, hiszen még mindig a társadalom legszervezettebb, legnagyobb nyomásgyakorló erővel rendelkező tömegszervezete.

*– Merre tovább? – kérdezem tőled is, miként az eddigi interjúalanyok többségétől.*

Erőteljesebb harcot kell folytatnunk a foglalkoztatás bővítéséért és a legális, törvényes, a munkavállalói jogokat tiszteletben tartó foglalkoztatásért, mivel naponta tapasztaljuk ennek ellenkezőjét. Mind a hazai érdek, mind az európai integrációs érdek megköveteli a munkabérek megsokszorozását, hiszen jelenleg az uniós átlag tizedét teszik ki a magyar munkabérek. Miközben a magyar munkaerő világviszonylatban is a legműveltebbek, a legjobb teljesítményt nyújtók, a leginnovatívabbak, a legkreatívabbak közé tartozik. A magyar munkavállalók alkotóerejében megmutatkozó értékeket a szakszervezeteknek védeniük és képviselniük kell. Ehhez azonban lényegesen több munkavállalói és szakszervezeti jogra lenne szükség.

Mindezeket azonban – ne legyenek illúzióink – csak komoly, nagy tömegeket megmozgatni képes, csaknem teljes szervezettségű szakszervezetek tudják kikényszeríteni a mindenkori aktuális hatalomtól. Ezért tartom nélkülözhetetlennek, hogy konföderációs hovatartozástól függetlenül, a valódi, jelentős taglétszámmal működő szakszervezetek összefogjanak, párbeszédet folytassanak egymással és erőiket minden lehetséges eszközzel egyesítsék. Természetesen úgy, hogy eközben az egyenjogúság és egyenrangúság elvét érvényesítsék, s közös érdekvédelmi akcióikról egyetértésben döntsenek. Erre ma reálisabb esélyt látok, mint korábban bármikor.

*– Beszéljünk végül a – folyamatosan vitatott - párt és szakszervezeti kapcsolatokról, különösen a baloldali pártokhoz fűződő viszonyról.*

– Nem értek egyet azokkal, akik azt gondolják, hogy egyenlő távolságot kell és lehet tartani a MIÉP-től és az MSZP-től. Ugyanakkor tény, hogy az MSZP ma még nem nevezhető baloldali szociáldemokrata néppártnak. A szakszervezetek támogatásáért az MSZP-nek meg kell küzdenie, de nem ígéretekkel, jelszavak hangoztatásával, mert ezeknek már nincs hitelük. Akkor van esélyük a szakszervezeteknek a fent említett problémák megoldására, ha részt vesznek az MSZP programalkotásában. Mégpedig úgy, hogy a programpontok konkrétak, határidőkkel és a feladat megvalósításáért felelős személyekkel megjelöltek, számon kérhetők.

Kérdés, hogy az MSZP hajlandó-e egy ilyen új tartalmú és az elvi politizálásnál lényegesen súlyosabb kötelezettséget jelentő programalkotásra. Ha igen, akkor megvalósíthatónak látok egy olyan szerves együttműködést az MSZP és a szakszervezetek között, amelynek következtében egy szakszervezeti vezető akkor sem kerülhet önértékelési zavarba, vagy szereptévesztésbe, ha történetesen MSZP-s országgyűlési képviselő.

***-kárpáti-***

## Csakazértis

Emlékezzünk csak: ahogyan teltek a 398 órás vasutassztrájk napjai, úgy vesztették el türelmüket a MÁV Rt. tárgyalócsoportjának tagjai. A szakszervezetek képviselőinek érvelő ellenállása, kitartása és kezdeményezőkészsége láttán egyre ingerültebbekké váltak, mind inkább indulattól vezéreltetve viselkedtek. Nyilván azért, mert gyengébb ellenfelekre, kisebb ellenállásra, gyorsabb befejezésre számítottak. Nem így történt, s ez felbőszítette az urakat és udvaroncaikat.

A MÁV Rt. vezetőinek idegeit az is borzolhatta, hogy nem lehettek teljesen önálló tárgyalópartnerek, szűk volt a mozgásterük. Ők inkább közvetítők voltak, a postáshoz hasonlítottak, akik vették és adták az információkat. Végrehajtották azokat az instrukciókat, amelyeket felülről kaptak, s közölték azokat a döntéseket, amelyeket a minisztériumban – a kormány álláspontjaként – meghoztak.

Ezeknek pedig az volt a lényege, hogy ne engedjenek a szakszervezetek nyomásának, utasítsák el követeléseiket. Fárasszák ki tárgyalópartnereiket, gyengítsék meg a szakszervezeteket olyan mértékben, hogy ne tudják akadályozni a vasúti reformnak nevezett privatizációt. A szakszervezetek leértékelése, visszaszorítása, tevékenységi körének korlátozása, egyáltalán megregulázása a kormány üzenete volt a munkavállalók érdekvédelmi szervezeteinek. A MÁV Rt. tárgyalócsoportja ezért vetett be minden elképzelhető fegyvert, a sztrájkolók megfélemlítésétől kezdve, a vezető érdekvédők lejáratásán át a vasutasok és az egyes társadalmi rétegek szembeállításáig.

Ezért került sor végül a munkaharc "csodafegyverének" igénybevételére, "atombombájának" bevetésére, a szakszervezeti tagdíjak további levonásának megtagadására. Tudva azt, hogy ez érzékeny pontja a szakszervezeteknek, hiszen a változtatás taglétszámcsökkenéssel (is) járhat, amely tovább gyengítheti az érdekvédelmi szervezet erejét, befolyását, nyomásgyakorló képességét. Holott az ember úgy gondolná, egy okos tulajdonosnak, menedzsmentnek nem az "ellenméreg" kitermelése, a munkavállalói, a szakszervezeti dac felerősítése a célja. Hanem abban érdekelt, hogy egy erős, jól kondicionált, kiszámítható szociális partnere legyen, amellyel korrekten együttműködve, tartósan biztosíthatják a munkabékét. A vasút történetének leghosszabb ideig tartó munkakonfliktusa kétségtelenül kiélezte a helyzetet, kikezdte a kapcsolatokat, mély sebeket ejtett, amelyek helyreállításához, begyógyításához hosszabb időre és a tanulságok feldolgozására lesz szükség.

A munkaadónak azonban tudnia kell, hogy a sztrájk alatti magatartásával újabb kihívás elé állította a szakszervezeteket. A fenyegetések arra kényszerítik az érdekvédőket, hogy csak azért is megmutassák: a szakszervezetekkel nem lehet így (el)bánni. Nem engedik magukat leírni, nem hagyják magukat kiűzetni a közéleti küzdőtérről, mert tudják, hogy a munkavállalók, a szervezett dolgozók választópolgárok is egyben, akik két év múlva szavazni fognak és nem felejtenek. A szakszervezeti titkár, a sarus, a mozdonyvezető, a jegyvizsgáló és a többiek is tudják, hogy "a jegenyék nem nőnek az égig". Közlekedési miniszterek és a kormányok jönnek-mennek, de a szakszervezet marad, mint ahogy több mint száz éven át túl élt minden vihart. Túléli a tagdíjlevonás eddigi gyakorlatának megváltoztatását is. Az átmeneti nehézségek után felismerik majd a dolgozók, hogy önmaguk és családjuk érdekeit szolgálják, ha befizetik tagdíjaikat, anyagilag is segítik saját szervezetük megerősítését. Éppen azért, hogy a legutóbbi vasutassztrájk munkáltatói magatartásához hasonló szakszervezet-ellenes támadásokra méltó választ tudjanak adni a jövőben is.

***-kárpáti-***

## A kormány politikailag negligálja a szakszervezeteket

ÍGY LÁTJA ***DR. BORSIK JÁNOS***, AZ AUTONÓM SZAKSZERVEZETEK SZÖVETSÉGÉNEK ELNÖKE, A MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETÉNEK (MOSZ) ÜGYVEZETŐ ALELNÖKE

*– Kezdjük a beszélgetést a friss emlékű vasutassztrájkkal. Hogyan foglalnád össze a vasút történetének leghosszabb ideig tartó (398 órás) munkabeszüntetésének főbb tanulságait?*

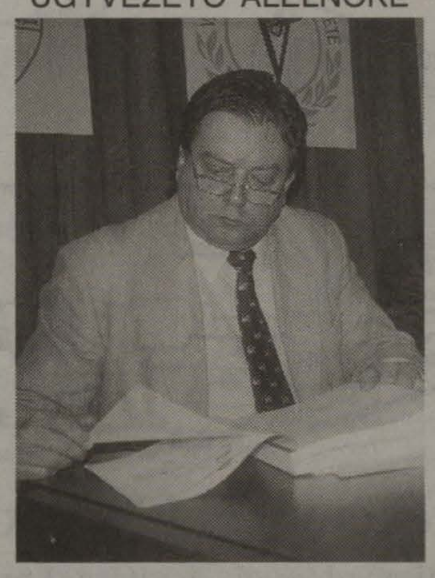
– Két kérdéskört emelnék ki. A Mozdonyvezetők Szakszervezetének munkáját és a kormányzati magatartást.

A MOSZ megerősödve került ki a sztrájkból, mert a mozdonyvezetők egységesek és határozottak voltak. Ők játszották a főszerepet. A vasutasság megnyugvással fogadta a három vasutasszakszervezet összefogását. A tárgyalások és a sztrájkok eredményeként 2000. március elsejétől újra van kollektív szerződés, ami ötvenhatezer emberre terjed ki. Ha nem is az eredeti szándékoknak megfelelően, de minden évben reálbérnövekedéssel számolhatnak a mozdonyvezetők, a vasutasok. A sztrájkok tapasztalatainak szakmai feldolgozása ezekben a hetekben és hónapokban történik meg.

*– Milyennek ítéled a kormányzati magatartást?*

– Szembetűnő volt a tárgyalások során, hogy a bérkövetelés mértéke és a béremelési ajánlat között nem volt olyan nagy a különbség, mint amilyen nagyságú konfliktust generált. A kormányzat által irányított vasutas menedzsmentnél már az első hetekben kiderült, hogy egy nyílt szakszervezet-ellenes fellépést határozott el a kormány, és ott támadott, ahol legerősebbnek vélte az érdekvédelmet. Ezt segítette az a körülmény is, hogy a MÁV Rt. új vezetője kevés tárgyalási tapasztalattal rendelkezett. Ez gyakorlatilag azt jelentette, hogy nagymértékben érvényesült a kormányzati befolyásolás.

Sajnos a konfliktushoz valamilyen



mértékben az is hozzájárult, hogy az egyik reprezentatív szakszervezet 1999 januárjában sikertelen sztrájkot vezetett, ugyanezen év augusztusában pedig fölösleges sztrájkfenyegetést jelentett be. Az utolsó, mintegy kéthetes sztrájknál nyilvánvalóvá vált az a kormányzati szándék, hogy minél hosszabb lesz a sztrájk, annál inkább várható a szakszervezetek meggyengülése. Más szóval: a kormány kész volt adóforintokkal támogatni a MÁV Rt. vezetését, következésképp kormányzati és pártpolitikai megfontolásból vállalt kötelezettséget a közpénzek terhére.

*– Mi változott a sztrájk után?*

– Szinte minden. Nagymértékben romlott a munkaügyi kapcsolatok színvonala, másfelől viszont esély van egy kiegyensúlyozottabb és tartósabb együttműködésre a VSZ-szel és a VDSZSZ-szel. Új igényeknek és feladatoknak kell megfelelniük a vasutas-szakszervezeteknek - rosszabb működési feltételek mellett. Értem ezen a munkáltató által teremtett helyzetet, a munkaidő-kedvezmény részbeni megváltozásában, a tagdíj-levonásban és a másik két szakszervezetnél függetlenített munkatársak számának csökkentésében meglévő hátrányokat.

A munkáltató által birtokolt gazdasági erőhatalommal párosult a kormányzat politikai és a jogi nyomása. Az utóbbiakon azt értem, hogy a kormány egyoldalúan, a munkavállalók és szakszervezeteik hátrányára változtatja a Munka Törvénykönyvének rendelkezéseit, politikailag pedig negligálja a szakszervezeteket. A jelenlegi hatalom nem viseli el azt a társadalmi kontrollt, amit leginkább a szakszervezetek jelenítenek meg.

*– A vasutas-szakszervezeten túl, tágabb horizont felé tekintve, szeretném megtudni véleményedet arról: hogyan tovább magyar szakszervezeti mozgalom?*

– Elöljáróban két alapvető dolgot szeretnék leszögezni. Először: szükség volt a magyar szakszervezetek átalakulására. Másodszor: az elmúlt tíz évet haladéktalanul le kell zárni a kölcsönösen elfogadható tanulságok felhasználásával és következtetések levonásával. Elengedhetetlen egy tárgyilagos, korrekt helyzetértékelés, mert csak ebből – és kizárólag ebből – lehet megfogalmazni a következő, s az érdekvédelmet jobbító célokat, amelyek nagyobb védelmet biztosítanak a hazai munkavállalók számára. Ez a lezárás nem lesz fájdalommentes, mert a kölcsönös előítéletek feladását és a szakszervezet-politikai érdekek zsugorítását is jelenti. Kérdés: van-e elég erő és elszántság egy ilyen lépés megtételére a konföderációk régi és új vezetőiben?

***-kárpáti-***

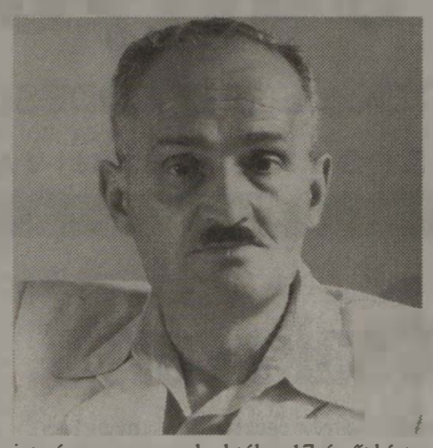
EMLÉKEZZÜNK RÉGIEKRE!

# Dr. Valentiny Ágoston

Valentiny Gusztáv és Cziesl Matild házasságából 1888. október 6-án Kalocsán született. Mivel a mozdonyvezető apát a MÁV Szegedre helyezte, 1893-tól ott élt a család. Érettségi után, 1906 októberétől a Magyarországi Vasúti Leszámítoló Hivatalban dolgozott, s tanulmányait mezei jogászként a kolozsvári egyetem jog- és államtudományi karán folytatta. 1913-ban államvizsgázott. Az első világháború idején csatlakozott az illegális vasutas mozgalomhoz és a Magyarországi Szociáldemokrata Párthoz. 1918-tól a vasutas szövetségnek és az MSZDP szegedi szervezetének is vezetőségi tagja volt. 1919 áprilisában munkástanács taggá választották a francia megszállás alatt levő Szegeden. Júniusban egyik vezetője a tanácsköztársaság támogatását célzó szolidaritási sztrájknak. 1920. március 16-án letartóztatták, szeptemberben internálták. 1921. február 5-én szabadult. A MÁV 1922-ben elbocsátotta.

Magántisztviselő lett. 1919-től tagja, 1923-tól elnöke az MSZDP szegedi végrehajtó bizottságának. 1929-től Szeged törvényhatósági bizottságának is tevékeny tagja. 1926-ban doktorált, 1931-ben egységes bírói és ügyvédi vizsgát tett, s ügyvédi irodát nyitott. Számos politikai, munkaügyi és társadalombiztosítási perben védte a kisembereket. Amikor 1937-ben megmentette a Munkásotthont az elárverezéstől, már a legtekintélyesebb vidéki pártvezetők között tartották számon. Az ország 1944. márciusi német megszállása után internálták. Május végén szabadult. A szegedi ellenállási mozgalom szervezése során, október 9-én a piarista tanárok fegyverekkel és töltényekkel támogatták őt, egykori diákjukat a nemzetőrség megszervezésében.

Az október 11-én felszabadult Szegeden Valentiny lett a demokratikus közélet kulcsembere, kiemelkedő szerepe volt a demokratikus erők összefogásában. A szov-



jet városparancsnok október 17-én őt bízta meg Szeged polgármesteri teendőinek ellátásával, december 27-én pedig a törvényhatósági bizottság erősítette meg e tisztségében. Körültekintéssel, hozzáértéssel és fáradhatatlanul dolgozott szeretett városáért. Miközben az ország jelentős részén nyilas rémuralom tombolt, a harcoktól megkímélt Szeged a béke és a jólét szigetének tűnt. December 13-án Debrecenben tagja lett az Ideiglenes Nemzetgyűlés Előkészítő Bizottságának. A Szegedi Nemzeti Bizottság december 16-i nagygyűlésén képviselővé választották. December 22-től 1945. július 21-ig az Ideiglenes Nemzeti Kormány igazságügy minisztere. Szociáldemokrata vezetőként az SZDP és az MKP közötti korrekt, egyenrangú együttműködés híve volt; miniszterként pedig szigorúan jogi alapokra kívánta helyezni az ítélkezést, s harcolt a törvénysértések, a rendőrségi önkényeskedések ellen. A politikai rendőrség hatalmát korlátozó igazságügyi nyomozó testület felállításáról szóló rendelet tervezetét 6:4 arányban elfogadta ugyan 1945. június 27-én a minisztertanács, de a kommunista és baloldali szociáldemokrata vezetők megakadályozták annak életbe lépését. Az SZDP július 5-i pártvezetőségi ülésén pedig Szakasits Árpád a rendeletet a reakció érdekében állónak minősítette. "Valentiny elvtárs humanizmusa nem felel meg a mai idők barbárságának" – mondta, s felszólította a politikai konzekvenciák levonására. Valentiny kijelentette: a kormányból úgyis kilép, mert nem kíván olyan kabinet tagja lenni, amely nem tudja biztosítani az ország nyugalmát. Lemondatását 10:2 ellenében megszavazták. A kommunista vezetők támadásai miatt polgármesteri tisztéről is lemondott. Eredményes munkásságát a törvényhatósági bizottság augusztus 24-i közgyűlése jegyzőkönyvben örökítette meg. Ügyvédi irodát nyitott a fővárosban. Az 1945. november 4-i választásokon a Csongrád és Csanád vármegyei választókerületben ismét képviselői mandátumot szerzett. 1947 nyaráig a párt-ellenzék egyik hangadójaként, majd az egyesítésig egyszerű tagként harcolt az SZDP politikájának megváltoztatásáért.

1950. június 14-én az ÁVH letartóztatta. A Budapesti Katonai Törvényszék szeptember 13-án zárt tárgyaláson Kálmán József és társai bűnperében háborús bűntett, a demokratikus államrend és a köztársaság megdöntésére irányuló szervezkedés vezetése, s folytatólagosan elkövetett hűtlenség bűntettének hamis vádjával életfogytig tartó börtönre ítélte. 1955. december 14-én egyéni kegyelemmel, betegen szabadult. 1956 tavaszán megkezdődött a perújítási tárgyalás előkészítése. 1956. október 30-án az újjászerveződött SZDP 21 tagú országos vezetőségébe választották. 1958. augusztus 1-jén elhunyt. Az 1962. augusztus 6-i perújítási tárgyaláson a Legfelsőbb Bíróság a háborús bűntett vádja alól bűntett hiányában, az államellenes szervezkedés, s a hűtlenség vádja alól bizonyítékok hiányában felmentette.

***Gadanecz Béla - Gadanecz Éva***

WENTZELY DÉNES

# MÁRCIUSOKNAK ÜZENEM!

Március! – úgy vártunk Téged,
mint szabadságunk zálogát,
– bár tudatunk alatt titkon –
Aradon, a vár sáncában
már állt a kilenc bitófád!

Pákozd! – Nagysalló! – Isaszeg!
Győztes csaták nagy mámora
minden kishitűt meggyőzött:
hogy irány Kossuth tábora!

És a vénje, fiatalja
kaszát és kardot ragadott,
a cseléd az uraséggal,
diák a tanítójával
együtt rohantak a tűzbe
tépett honvéd zászlók alatt!

Aztán kilenc hős a bitón,
négynek "por és ólom" jutott,
de a harcmezőn a holtak
még győzelemről álmodtak!

Hősök voltak, szentek lettek
áldottuk a neveiket!

Március! – átkozott hónap!
Tavaszt vártunk és megfagytunk
negyvenkilencben éppenúgy,
mint kilencszáznegyvennégyben
– tizenkilencedikére –
egy vasárnapra virradón!

De van még egy bűnös éved:
ezernyolcszázkilencvennégy,
mellyel vádollak Március!
Mert a huszadik napodon
meghalt a száműzetésben
vezérünk: KOSSUTH LAJOS!

Márciusok! – mit várhatunk?
Virágnyílást – szolgaságot,
vagy keserű valóságot:
hol a fakeresztek között
néhányan még reménykedők
nyugtatgatják a holtakat:
"jön majd az Úr és letöröl
minden könnyet a szemünkről!"

Feleljetek Márciusok!
Várom a válaszotokat!
Szabad-e bíznunk Bennetek
akár forró napsütésben,
vagy dörgő fellegek alatt?

Igaz, megszoktuk, hogy a Sors
sokszor volt hozzánk mostoha,
sodródtunk, mint a falevél,
"népeknek zajló tengerén!"

Megfáradtunk a harcokban,
barátaink mind elhagytak,
egyedül egy világ ellen
itt már bátrak nem maradtak!

Zászlóink földig hajoltak
az idegen csizmák előtt,
a vérünk patakokban folyt,
de kegyelmet még se kaptunk,
se Világosnál, és se most!

Hozzád kiáltok Nagyvilág!
És Hozzátok Márciusok!
Ne hagyjátok, hogy elvesszünk,
mert T'iis velünk pusztultok!

# Kérem a jegyet!

Még a "boldog" békeidőben történt. Egy képviselő Szegedről Budapestre utazott, hogy részt vegyen az országgyűlés soros ülésén. Tudvalévő, hogy a képviselők tisztségük tartama alatt bérletjegyet kaptak, amellyel szabadon utazhattak az ország vasútvonalain. Az illető képviselő már sokszor megtette ezt az utat és a jegyvizsgálók előtt már ismert volt. Rendszerint meg sem követelték bérletjegye felmutatását, csak tisztelegtek neki és tovább mentek. Ez alkalommal azonban egy fiatal jegyvizsgáló teljesített szolgálatot a vonaton, aki az illető urat nem ismerte. Mikor a fülkéhez ért udvariasan kérte a jegyek felmutatását. A képviselő – az utazás unalmát elűzendő – két barátjával éppen egy kártyaparti kellős közepén volt és azt nem akarta abbahagyni, ezért csak odaszólt a jegyvizsgálónak, hogy "bérlet". Az lelkiismeretesen teljesíteni akarta kötelességét és ismételten kérte a jegy felmutatását. Az utas ingerülten válaszolt: "mondtam, hogy bérlet", de a jegyvizsgáló nem tágított. Ekkor a képviselő dühösen kivette zsebéből a bérletet, ledobta maga mellé az ülésre a következő szavakkal: "na, itt van maga marha". A jegyvizsgáló felvette a jegyet, megnézte, majd így szólt: "vegye tudomásul uram, hogy a vasút marhákat nem alkalmaz, csak szállít".

***Hajós Béla***

# Vonatrulett 2000

## S ÚJRA LESÚJT A SÍNPALLOS?!

Újabb járatritkítás volt a MÁV-nál. Ezt persze így, konkrétan senki sem mondja ki, ám, aki tud a sorok között olvasni, az a 5-ös számú Menetrendi Értesítőből maga is kisilabizálhatja az adatokat. A mostani "sínpallos" leginkább a szombat és vasárnap esti vonatokat érinti. Az öncsonkító ritkítás leginkább a Győr-Veszprém, az Oroszlány-Tatabánya, a Pápa-Tatabánya, a Hegyeshalom-Szombathely, a Szombathely-Nagykanizsa, a Szombathely-Kőszeg, a Szombathely-Székesfehérvár, a Rédics-Zalaegerszeg-Zalalövő, a Zalaegerszeg-Ukk, a Zalabér-Batyk-Zalaszentgrót, a Celldömölk-Tapolca, a Székesfehérvár-Tapolca, a Barcs-Villány, a Vác-Balassagyarmat, a Diósjenő-Romhány, az Aszód-Galgamácsa-Vácrátót, az Aszód-Balassagyarmat-Ipolytarnóc, a Hatvan-Somoskőújfalu, a Hatvan-Szolnok, a Kisterenye-Kál-Kápolna, a Putnok-Eger-Füzesabony, a Füzesabony-Debrecen, a Kétegyháza-Újszeged és a Szeged-Békéscsaba vonalakat érinti, ám alig van olyan vonal, amelyen ne szüntettek volna meg egy vagy két vonatot, vagy ne módosították volna a közlekedési rendjüket. Munkaszüneti napokon, az esti órákban szinte nagyítóval kell keresni vonatokat például Budapest és Székesfehérvár, vagy Székesfehérvár és Siófok között. Úgy látszik tehát a MÁV Rt. számára ez az utasbarát személyszállítás. Most már csak az a kérdés: az újabb öncsonkító intézkedésről egyeztetett-e a MÁV Rt. az önkormányzatokkal és az utasokkal? A választ azt hiszem, mindannyian sejtjük.

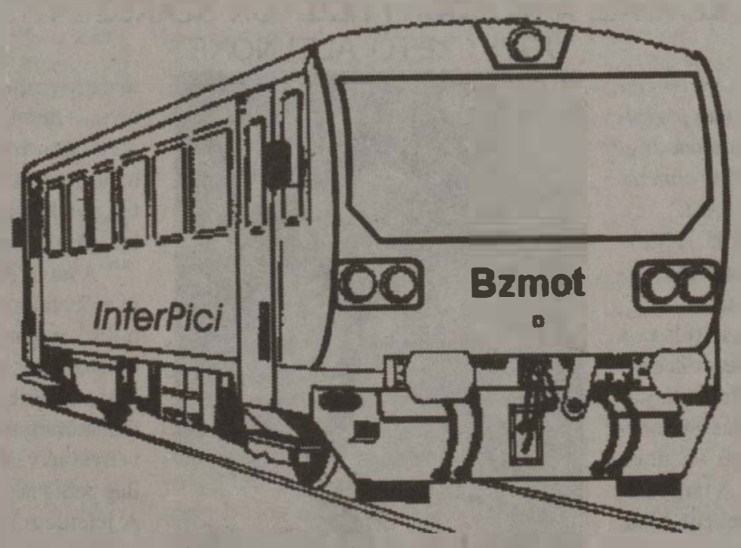
De taglaljuk egy kicsit bővebben, mit is jelent ez a járatritkítás a mindennapokban. Szombat este ezen túl vonattal nem lehet beutazni Oroszlányból Tatabányára, mert megszűnt az az éjszakai vonat, amivel az emberek visszautazhattak volna Oroszlányba. A vonatcsökkentés erősen érintette még a Zala-, Vas-, Veszprém- és Nógrád-megyei vasútvonalakat. Olyan lehetetlen helyzetek is kialakultak például Zalaegerszegen, hogy a szombat este a zalai megyeszékhelyre érkező gyorsvonatokról nincsen átszállási lehetőség sem Rédics, sem Zalalövő, sem Zalaszentgrót felé. Úgy látszik tehát, előbb-utóbb hajnalhasadtától alkonyatig járnak majd a magyar vonatok!

A legújabb vasútreformi csodabogár azonban a MÁV Rt. minden eddigi próbálkozását felülmúlja. A 47-es Dombóvár-Komló vonalon eddig hétköznap, azaz hétfőtől szombatig közlekedett a 38.639-es számú személyvonat, ami Komló és Sásd közötti 23 kilométert 38 perc alatt tette meg. Ezen nincs is mit csodálkozni, hiszen megállt minden állomásnál és megállónál. Valami azonban szúrta a szakértők szemét. Vagy csak "pikkeltek" rá? Ezt valószínűleg már sohasem tudjuk meg. Nem szüntették meg, csak kiötölték, hogy ezen túl ugyanezzel a járatszámmal vonatpótló busz közlekedjen Komlóról Sásdra, ami szintén álljon meg minden állomásnál és megállónál! A bökkenő csak az, hogy ez a kényelmetlen, fránya autóbusz 8 perccel több idő alatt teszi meg ugyanazt a 23 kilométeres távolságot, mint a döcögő Bz. Úgy látszik tehát, a MÁV Rt. eltökélt a vasútreform kérdésében s meg is valósítja azt. Legalábbis Komlón már megkezdte a vasútreform megvalósítását. A többit meg majd meglátjuk. Legkésőbb május 27-én. Addig csak reménykedhetünk, hogy elvonul a lila köd...

***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

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

STRASSENREITER ERZSÉBET
történész



# A szociáldemokrácia születése 3. rész

A kapitalizmus Magyarországon is "megszülte" a szocialista munkásmozgalmat, a szociáldemokrata pártot és más munkásszervezeteket. A jobbágyrendszert elsöprő '48-as polgári forradalom után a polgári átalakulás felgyorsult, a folyamat az 1867-es osztrák-magyar kiegyezés után kiteljesedett, az egész társadalmat felforgató, átalakító lendületet vett és méreteket öltött. Gombamódra szaporodtak országszerte a modern ipari nagyüzemek, gyárak. Megteremtődtek a munkásmozgalom "objektív" feltételei. Megjelentek a kapitalista fejlődéssel együtt járó negatív szociális, politikai, gazdasági jelenségek is.

Ami a szociáldemokrata mozgalom és párt szempontjából lényeges a magyar társadalomban is kialakultak a kapitalizmusra jellemző új osztályok: a burzsoázia és a proletariátus. Az iparban foglalkoztatott munkások létszáma az 1848-as kb. 120 ezerről a század végére 700 ezerre nőtt. (Csak a vasutak alkalmazottainak száma közel 70.000-re ugrott). Az ipari bérmunkásság mellett kialakult a földnélküli agrárproletárok több milliós, mély nyomorúságban tengődő tömege. A hatalmas vagyonokkal rendelkező párszáz nagybirtokos arisztokrata család mellé felsorakozott a nagyiparosok, nagytőkések néhány tucatnyi képviselője, akik szintén egyre növekvő vagyon felett rendelkeztek. Az új osztály, a burzsoázia, a történelmi arisztokráciával összefonódva, szimbiózisban birtokolta a kizárólagos hatalmat, gyakorolta diktatúráját a jogfosztott, vagy jogaiban erősen korlátozott, a "negyedik rend" felett.

## A munkások szervezkednek

A "Szabadság! Egyenlőség! Testvériség" felemelő jelszavával győztes polgári forradalmak a "bérrabszolgák" – ahogy abban a korban az ipari munkásokat nevezték – az agrárproletárok, az un. negyedik rend, számára nem hozták meg a várt társadalmi emancipációt. A munkások a bőrükön érezték a tőkés kizsákmányolásnak minden, a szocialisták, Marx és hívei által felvázolt negatív következményeit. A tőkés társadalomról, a kapitalizmusról szóló megállapításaikat a magyarországi kapitalizmus "hozadékai" alátámasztották. Egyértelművé vált, hogy magukra vannak utalva, és ha sorsuk jobbítását akarják elérni, akkor "a segíts magadon, az Isten is megsegít" mondást követve, össze kell fogniuk, szervezkedniük kell. Helyzetük kényszerítette őket arra, hogy, nyugat-európai társaik példáját kövessék.

1867-es kiegyezés után nyílott erre lehetőség. A magyarországi munkásság első szervezeteit, az önsegélyező, önképző egyleteket a művelt, több nyelven beszélő "valcoló" (szakmailag továbbképzést végző) céhlegények, szakmunkások kezdeményezzék, akik nyugat-európai útjaikon megismerkedtek Marx és Engels munkáival, a szocialista eszmékkel, a munkásszervezetekkel, mindennapi harcaikkal, az Internacionáléval. Az első önképző egyletet a nyomdászok alakították, 1868 elején a Pest-Budai Munkásegylet, majd az Általános Munkásegylet, 1869-ben a Pest-Budai Munkásképző Egylet jött létre. Az egyletek célja a munkásság szociális helyzetének javítása, kulturálódásának biztosítása volt. A Munkásképző Egylet ilyen céllal megalakította az Általános Munkás Betegsegélyező és Rokkant Pénztárt is, amelynek 1889-ben már több mint 50.000 tagja volt. A Pénztár, ha a kormány nem tiltotta, anyagilag támogatta a munkásszervezeteket.

## Szociáldemokrata pártalakítási kísérletek

A hetvenes évek a munkásság politikai szervezetének, a szociáldemokrata pártnak megalakításáért folytatott küzdelemmel teltek el. A szocialista elveket valló munkások, mint Krisztus apostolai, vállalva az üldöztetést is, éveken átküzdöttek, hogy pártjukat létrehozhassák, szembeszálltak a hatalmi terrorral és diktatúrával, amely ezt minden eszközzel igyekezett megakadályozni. A kormány rendre elutasította, hogy a magyar munkásság szociáldemokrata néven alakíthassa meg politikai szervezetét.

Az első szellemiségében szociáldemokrata párt az 1873 márciusában megalakult a Magyarországi Munkáspárt volt, amelyet a belügyminiszter már április végén be is tiltott. 1877 végén a fővárosi munkások elhatározták "a szociáldemokrata kongresszus összehívását", amit a belügyminiszter egy hónap múlva szintén betiltott. 1878 áprilisában Nemválasztók Pártja, majd még ez évben Magyarországi Munkáspárt alakult meg. 1880 májusában Magyarországi Általános Munkáspárt (MÁM) tartotta meg alakuló kongresszusát, (a szociáldemokrata név felvételét a kormány most is letiltotta) és működött szociáldemokrata pártként folyamatosan. A sok éves erőfeszítések nem voltak hiábavalóak. A hosszabb-rövidebb ideig működő pártok, munkásszervezetek szerteágazó szervező, toborzó, politikai felvilágosító, kulturális és oktatói munkát végeztek. A munkások megtanulták a hatalommal vívandó harc különböző formáit (sztrájk, tüntetés, tiltakozás, felvonulás, petíció stb.), a harcban kinevelődtek a tehetségesebbnél-tehetségesebb, képzett, több nyelven beszélő, nemzetközi kitekintéssel is bíró munkásvezetők, akik színvonalasan képviselték a munkásság politikai, gazdasági, szociális érdekeit.

A pártok újságokat adtak ki. (1870. márciusától megjelentek: az Első Magyarországi Szocialista Heti Közlöny, az Általános Munkás Újság (Allgemeine Arbeiter Zeitung), amelyet az agg Táncsics Mihály is támogatott; majd a Testvériség (Brüderlichkeit), 1872 végén pedig a Munkás Heti Krónika (Arbeiter Wochen Chronik). Az újságok oroszlánrészt vállaltak a munkáspártok szervezéséből, a munkások eszmei, politikai neveléséből, felkészítették és mozgósították őket a jogaikért, a szociális helyzetük javításáért folytatandó harcra. A hasábjaikon folyó, sokszor a szervezeti szakadásig menő nyílt ideológiai, politikai viták segítették a nézetek tisztázását, a magyarországi szociáldemokrata mozgalom programjának kimunkálását, céljainak adekvát megfogalmazását. A magyarországi szocialista szervezet bekapcsolódott a nemzetközi szociáldemokrata mozgalom áramlatába, vezetői részt vettek az Internacionálé és a testvérpártok kongresszusain.

*(Folytatjuk...)*



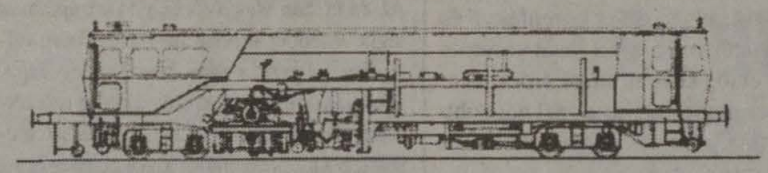

**A nagy vasutassztrájkot követően, *dr. Márkus Imrét*, a VSZ elnökét az országban több helyre is meghívták, s hívják, hogy a már-már félrevezetett közvéleménnyel szemben tárja fel a sztrájkbakényszerítés valódi okait. Felvételünk Debrecenben, március 6-án készült, az MSZOSZ egykori székházának nagytermében. Az érdeklődésre jellemző volt, hogy az MTI, a Televízió, a Rádió, a Hajdú-bihari Napló, s az Itthon c. magazin tudósítója is megjelent a sajtótájékoztatón.** BALRÓL: ***Csontos János*, az MSZP Debrecen városi elnöke; *Dr. Nagy Sándor*, az MSZP országgyűlési képviselője; *Szalai Csaba*, a Magyar Vasutas főszerkesztője; *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke; *Kiss Tibor*, a VSZ debreceni területi titkára; majd *dr. Kovács László*, az MSZOSZ Hajdú-Bihar megyei vezetője.** FOTÓK: KELLERMANN LÁSZLÓ



**A hallgatóság egy csoportja. Majdnem egy órán át záporoztak a kérdések. Sokan főleg afelől érdeklődtek, hogy erőre kape a magyar szakszervezeti mozgalom, összébb hozza-e a hosszú vasutassztrájk az eddig egymástól távol állókat?**

Az ISO 9001 követelményrendszerével a megrendelők szolgálatában.

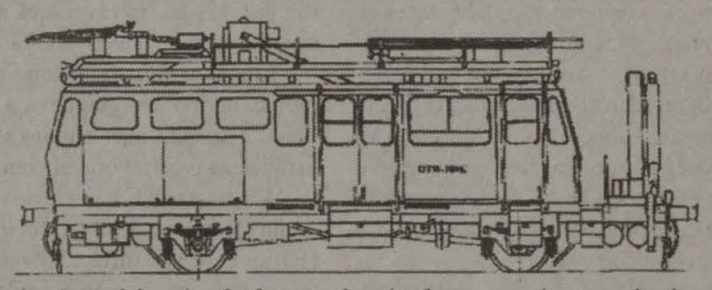
PÁLYAKARBANTARTÁS



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

MÁV FKG KFT JÁSZKISÉR

TÜV CERT ISO 9001 12 100 7400

SZTRÁJKNAPLÓ KINYITVA: KIK, HOGYAN LÁTTÁK?

# A visszhang visszhangja

A Vasutas Hírlap – kék újság – március 7-i számát lapozva "A három békés évet garantáló megállapodások szövegei" mellett "A sztrájk visszhangja" gyűjtemény olvasható, amelyből elemzésre érdemes véleményeket ismerhettünk meg.

Aligha lehet bárkinek is szemére vetni, hogy éppen ezeket szedték csokorba, amúgy spontánul e lapban.

A véleményüket bátran kimondók között találunk olyat, aki a sztrájkot néhány száz ember akciójának minősíti, – lelke rajta. Ugyan tudja-e, hogy a megállapodás valamennyi vasutas érdekeit szolgálja? Más vélemény elítéli a tárgyalás hangnemét, miközben véleményével egyező társa – nyilván szolidaritásból – brutális verést ígér a sztrájkolóknak. A felsorakozó visszhangok jó része gratulál a vezetők hajthatatlan magatartásához a "törpe" kisebbséggel szemben. Nyomatékul az egyik megjegyzi: "egy jottányit sem ezeknek, akik megérettek az elbocsátásra". Menjenek tehát az okvetetlenkedők. A véleményekre a koronát dr. K.J. visszhangja teszi fel, ő azt ajánlja, "Borsik elvtárs vezessen mozdonyt, Gaskó elvtárs kezelje a jegyeket, Márkus elvtárs meg a váltókat VASUTAS FIZETÉSÉRT."

Ez a visszhang példás büntetést szavaz a munkavállalókért tárgyaló vezetőkre, dolgozzanak ők vasutasfizetésért! Úgy gondolja doktor úr a vasutasfizetés büntetés a mozdonyvezetésért, a jegy és váltókezelésért? Ezek szerint Ön szakszervezeti tisztségviselő lehet. Véleménye pedig nyilván véletlenül került a többi közé, éppen e helyre.

A lap "hangposta" rovatában is találkoztunk figyelmet érdemlő üzenettel. Ilyen például az "Egyetértés" jeligét viselő is. Ő azt üzeni a vasútnak, tényleg ne vonják le a tagdíjat, dolgozzanak meg a pénzükért a szakszervezetek. Az "egyetértő" nyilván úgy gondolja, hogy a tagok a pénzbeszedés "munkáját" fizetik meg tagdíjukkal. Vagyis Ön elvárja tőlük, hogy dolgozzanak és munkájuk a kaszírozás legyen. Ugyan mit szólnak ehhez azok a tisztségviselők, akik éjjel, nappal végzik érdekvédő, érdekegyeztető, érdekképviseleti és egyéb munkájukat. Mit szólnak továbbá a segélyezésre szorulók, akiket társaik tagdíjából támogatnak.

A megnyilatkozásoknak akár a csúcsa is lehetne az Internet "öt X-es" jeligéjű valaki véleménye, "Mit akartok a nyolc általánossal? Több fizetést, mint egy diplomás mentőorvos. Ha pedig úgy érzitek, hogy nem vagytok megfizetve, mondjatok fel." Ez igen, az öt x-es úr alaposan felértékeli a vasutasokat, miközben úgy véli; a mentőorvosok elégedettek a fizetésükkel, nyilván ezt akarták kifejezni a múlt évi demonstrációjukkal a parlament előtt.

Tanácsa szerint vagy befogod a szád, vagy menj amerre látsz, majd az öt x-es elvezeti a mozdonyt a négy elemijével.

A visszhangba és hangpostába természetesen el sem jutott, hogy a sok tízezer szervezett munkavállalót képviselő szervezetek százai fejezték ki szolidaritásukat a sztrájkolókkal. Az ő véleményüket tisztábban, érthetőbben visszhangozták táviratok, hangpostáik.

***Hegedűs Károly***

# Az "elégségesről" szólva

Csak sejti az utas, amikor a tér és idő koordinátái között utazik munkahelyére és otthonába, hogy utaztatása mennyire összetett műszaki és forgalmi folyamat. Honnét tudhatná, hogy a 2800 személyvonatnak engedélyt kell kérni, adni, vágányutakat kell beállítani, meneszteni kell a vonatot, be kell mondani, hogy elment és fogadni kell a visszajelentést a megérkezésről. Mindezt megelőzően indulás előtt fékpróbát kell tartani. S távolsági vonaton a mozdony üzemeltetésén kívül több száz jelzőt, jelzési képet kell megfigyelni a mozdonyvezetőnek. Mindezt a precíziós műszerek, avagy a számítógépek pontosságával. Mert első a biztonság! Az utas védelme. Ez az egymásutániság egyszerre jelenti a vasutasok egymásra utaltságát, egymástól való függőségét és a kölcsönös bizalmat. Hiszen minden vonatmozgásnak társult előzménye és következménye van. És ebből az utas azt érzékeli, hogy pontosan – netán – késetten érkezik ahhoz a ponthoz, amelyhez élete hozzá van nőve.

S az utast ki kell szolgálni! Ez szolgáltatói alapelv. Ezt még sztrájk esetén is lehetőség szerint meg kell valósítani. Noha a vonatok száma erőteljesen mérséklődik, az esemény valamennyi utas problémaérzékenységével találkozik. Éppen emiatt az "elégséges szolgáltatás" mint fogalom, és tény bekerül a tárgyaló felek megbeszélési tételei közé.

Miről volt tehát szó? Nem másról, mint arról, hogy legalább 2-2 vonat a kezdőpont, illetve végpont felől naponta közlekedjen, hogy a potenciális csomópontokon ettől több is rendelkezésre álljon. Elővárosi és környéki forgalomban egyaránt. Ám, ha figyelemmel vagyunk ezen elégségességre, akkor be kell látni, hogy a "számháború" nem vette figyelembe e szükségszerűség létezését.

Az "elégséges szolgáltatásnak" megfelelően közlekedő vonatok eltérő időpontban érintették a hálózat egyes pontjait, ezért a folyamatosság fenntartása érdekében kellett szolgálatot teljesíteni. De ha arra gondolunk, hogy a mozdonyvezető csupán vonata közlekedéséért vagy nem közlekedéséért vállalt személyes felelősséget, a nem dolgozók száma minimálisnak tűnhetett. Jóllehet képesek voltak a forgalmat bénítani. Az állomásiak szerepe ettől eltérő, mivel egy-egy ponton több, esetleg jelentős számú vonat közlekedését tudták akadályozni. Akár így, akár úgy nézzük is a történteket, a közlekedési zavarhelyzet nem a számok arányán múlt. Mert a közel 25%-ban közlekedő vonatok csak az éppen elégséges szolgáltatást kínálták ugyan, de a hozzájuk rendelt szolgálatot, a törvényerejű utasításoknak megfelelően végezték.

*Azonban annak hangsúlyozása olyan látszatot kelthetett, hogy a vasutasság nem kívánta a munkabeszüntetést.* És az abban való részvételtől tartózkodott. Egy sztrájkellenző magatartásváltozást próbálták nagydobra verni.

E mérhetőség (matematizálhatóság) azonban nem a valós helyzetet tükrözte, inkább a tényeket deformálta. A virtuálisan képzett eredményközlés nem vette számításba, hogy az elégséges szolgáltatást is csak az annak megfelelőn túlmutató foglalkoztatással lehetett folyamatában és összefüggéseiben megvalósítani. De erről nem szólt a fáma sem a tv-ben sem a napilapokban.

***-Y-***

# A közvélemény és a sztrájk

Anno, a szocializmus idején, amikor arról érkeztek hírek, hogy valamelyik nyugat-európai országban sztrájkolnak a dolgozók, keserűen gondoltunk a saját helyzetünkre. Hogy nekünk bezzeg a sztrájk szabadsága sem adatott meg, pedig mennyire volna miért letenni a kalapácsot.

Nos, azóta rendszert váltottunk, a kapitalizmust építjük, ha úgy tartja kedvünk, akár sztrájkolhatunk is. Azért persze nem kapunk szíre-szóra a munkabeszüntetés fegyvere után. Egy kimutatás szerint Európában Ausztria után Magyarországon sztrájkolnak legkevesebbet az alkalmazottak. Pedig vélhetően – Ausztria után – nem itt a legmagasabbak a munkabérek, s tán a kollektív szerződések sem ezen a vidéken garantálják leginkább a munkavállalói jogokat. Mégis, ha hinni lehet a médiumok alkalmi, következésképpen nem éppen szakszerű közvélemény-kutatásainak, az emberek egy jelentős rész – lehet, hogy a többsége – elítélőleg szól a vasutasok akciójáról.

A válaszok egyik tipikus változata úgy szól: mi is sztrájkolhatnánk, nekünk is kevés a fizetésünk. S csakugyan, ezt ebben az országban, sajátos átmeneti viszonyaink közepette, sokan elmondhatják magukról. Mégis visszakérdezhetnénk: hát miért nem sztrájkol uram, asszonyom? Állt már fel egy munkásgyűlésen, hogy számon kérje a főnökén a fizetésemelést? Aki manapság is a munkavállalók többnyire bizony keserű kenyerét eszi, tudhatja, hogy a kiszolgáltatottság milyen foka valósul meg egynémely munkahelyen. Ahol a szakszervezet esetleg azért hal el, mert nem akad senki, aki vállalná az érdekvédő tisztséggel együtt járó konfrontációt. Érthető okokból persze. A munkahely elvesztése, de akár csak a fizetésemelésből, prémiumból való kimaradás veszélye nem akármilyen szájkosár. De azt gondolni, hogy sztrájkba lépni semmiség, úri passzió? Azoknak a vasutasoknak, akik most nem dolgoznak, minden műszakkezdéskor közölniük kell a főnökeikkel, hogy nem veszik fel a munkát. Miért gondolja bárki, hogy ez olyan egyszerű?

Tény és való, a vasutasok helyzeti előnyben vannak. Egy művelődési ház, múzeum alkalmazottai hiába nyúlnának a sztrájk fegyveréhez, legfeljebb néhány napig zárva lenne az intézmény, nem rendülne meg tőle a világ. Ha a mozdonyvezetők nem szállnak gépre, akkor megállnak a vonatok.

Mire föl követelőznek a vasutasok, hiszen a vonatok piszkosak, késnek, a MÁV egy csődtömeg. Igaz. De erről talán nem a vasutasok tehetnek. Gondoljon ki-ki a saját munkahelyére...

Azért ne örüljön senki, ha a vasutasok nem érnek el semmit a sztrájkjukkal! Ahol az erősek sem képesek érvényesíteni az érdekeiket, Isten irgalmazzon a gyengéknek.

***Szente Ottó***
Zala Megyei Hírlap

# Szolidaritás vasúton belül!

## SZTRÁJKOLUNK! SZTRÁJKOLUNK?

A munkáltató által menetrendszerűen előidézett, megtervezett és forgatókönyv-szerűen előkészített sztrájk kezdődött meg ez év februárjában.

Mindenki – a média, a kormányzat, a társadalom – megszenvedte és elítélte – de nem olyan mértékben, mint azt a médiával bemutatták – a sztrájkot szervező szakszervezeteket, de azt senki nem gondolta és feltételezte, hogy ezt a sztrájkot nem a szakszervezetek akarták.

Az a megalázóan alacsony bér és kollektív szerződési ajánlat a munkáltatói oldal részéről egy előkészített, megtervezett, a program szerint indított akció volt. Az érdekvédelmi szervezeteknek két lehetősége volt; az egyik, hogy behódol és egy 6-7%-os fejlődést produkáló országban engedi a reálkereset-csökkenést és elhagyja a tagsága. Avagy felveszi a kesztyűt és sztrájkot szervez és akkor végrehajtják rajtuk a központi akarat szerinti programot. Hinné-e valaki, hogy a MÁV vezetősége – kormányzati segédlettel önmaga ellen – saját kárára szervezett egy hosszantartó, az ország lakosságát hátrányosan érintő sztrájkot?

A sztrájk lefolyása alatt végig tapintható volt a munkáltató részéről a minél nagyobb károkozási szándék, de arra kínosan ügyeltek, hogy a multik ne, vagy csak alig károsodjanak. Igya meg a levét a lakosság, szokja meg, mert a hétköznapok se lesznek jobbak. Ha megvizsgáljuk a közlekedtetett vonatok összetételét, láthatjuk, hogy a multik érdekei voltak minden elé helyezve. (Opel, Audi, vegyikombinátok, Dunaferr stb.)

Szívatták a vasutasokat rendesen!

A főnöki szőnyegek szélén állók a megmondhatói, hogy milyen lelki terrorban és zsarolásban volt része mindazoknak, akik vállalták a szakszervezetek és ezen belül önmaguk megbecsülésének képviseletét.

A sztrájk egy érdekes fegyver, mindenkiért szól, de nem mindenki akar tudomást venni róla.

Érdekes jelenség volt a külső és belső szolidaritás alakulása. A TV2 Napló című műsorában a társadalom 36%-a állt mellénk. (A FIDESZ ennél kevesebbel lett az ország vezető ereje.) A vasutasság egészének pedig mintegy 26-28%-a sztrájkolt kezdetben, később pedig alig 12-14%-a.

Igaz, hogy nem is hívtunk mindenkit harcba, de arra senki sem számított, hogy a nem sztrájkoló "kolléga" főnöki utasításra nemcsak a saját, de még mások, sőt még más munkaterületek tevékenységét is elvégzi. Az kézenfekvő és előre látható volt, hogy a vasút vezetése mindent el fog követni annak érdekében, hogy a munkavállalókat minél nagyobb kár érje (osztott munkaidő) és ahol lehet letörje a sztrájkot.

A vasút vezetése minden szabályt felrúgatott a vasutassággal és sajnos a vasutasság partner volt ehhez, de mit tehetett volna mást, hiszen a hétköznapjai pontosan így telnek el. Idegen járműveken, idegen személyzettel dolgoztak együtt kollégáink és senkiben nem merült fel a kérdés: mit keresnek az idegen munkagépek a vonattovábbításban?

Bizonyították ezzel lojalitásukat a munkáltatóhoz megtagadva a kollegalitást, a szolidaritást a munkatárssal, a baráttal, az ivócimborával szemben.

A sztrájknak sok vesztese van társadalmi szinten is, de azért a célját elérte. Három évre van inflációkövető bérfejlesztésünk, amely még a gazdasági fejlődés fele ütemét is kompenzálja, ezzel biztosítva a reálkeresetek növekedését. (Ebben van a pofapénz és a vezetők többlete is.) Van kollektív szerződésünk három évre és jobb kondíciókkal, mint azt a MÁV vezetése eredetileg eltervezte. Van foglalkoztatási megállapodásunk, ami némi biztonságot és garanciát is tartalmaz. Mindegyik megállapodás sok sebből vérzik, mert sok értelmezési vitát kell még végigélnünk, de van független magyar bíróság, az majd dönt.

A legnagyobb vesztese azonban az a munkavállaló, aki úgy gondolta, hogy csak a láncait vesztheti és lám kiderült, ha nincs kitartása, szolidaritása, készsége az összefogásra a legtöbbet veszítheti: az érdekvédelmét. Ne engedd, hogy a szakszervezetek szétessenek, mert akkor a munkáltatói akarat érvényesül és utána Te következel!

Március 15-én hangzott el Marosvásárhelyen, hogy "talpra magyar, ébredj román".

Jelentem, nemcsak a románoknak kell felébredniük.

***-kotona-***

# A tagdíj és a hatalom

Ismét döntési helyzetbe kerültem. Megtudtam, hogy a munkáltatóm 2000. április 1-től nem vonja le a munkabéremből az érdekképviseleti tagdíjat, mellyel őt 1991. augusztusában bíztam meg az 1991. évi XXIX. törvény alapján. Akkor is döntési helyzetbe hoztak. A törvényhozók 1991 évében úgy vélekedtek, hogy bizonytalan okból tűröm a szakszervezeti tagdíjam bérjegyzék útján való kiegyenlítését, és elősegítendő szabad akaratom érvényesülését döntési helyzetbe hoztak. Vagy ismét megbízom a munkáltatómat, vagy többé nem vonhatja le a szakszervezeti tagdíjam.

Megbíztam.

A nyolcvanas évek közepétől adatott meg a lehetőség a szakszervezeti tagoknak, hogy havonként a bélyegragasztás és készpénz-begyűjtés helyett központilag intézhessék a tagdíj-kiegyenlítést. 1985-ig a szakszervezeti tagot a bizalmi minden hónapban megkereste a tagdíjért. A befizetést igazoló szakszervezeti bélyeg került a tagkönyvbe. A tagdíj mértéke a fizetések alakulását éves viszonylatban követte. Most, 2000-ben a szakszervezeti tagot ismét cselekvési helyzetbe hozta a hatalom. A munkavállaló 14 év alatt – ez ügyben – harmadszor kerül döntési helyzetbe, mintha nem bíznának önrendelkező képességében.

A munkavállalói érdekvédelemhez a munkabér 1%-ért lehet hozzájutni, a dolog működése egyszerű automatizmusnak tűnt, legalább is a szakszervezeti tagnak. Aki szolgáltatott, annak nehéz volt, most a munkavállalónak is nehéz lesz. A jelenlegi banki átutalási rendszer nem alkalmas az 1%-os megbízás teljesítésére. Ismét fix összegű lesz az érdekképviseleti tagdíj és az évenkénti módosítás évenkénti ügyintézési karbantartást jelent. A személyi jövedelemadó érdekképviseleti tagdíj kedvezményéhez való hozzájutás bürokratikus. Az egyszerűbb eljárás igénybevétele esetén az éves adóelszámolásig a munkavállaló hitelezne az APEH-nak.

Egy biztos, az érdekvédelemhez való hozzájutás a tagdíj-kiegyenlítés oldaláról megnehezül. A szakszervezeti oldal sem jár különbül, a banki átutalások és pénzügyi költségek elviszik a tagdíjbevétel 30-40%-át.

Mindeközben mi van Nyugat Európában?

Továbbra is működik a tagdíjlevonás, ettől senki nem érzi úgy, hogy az konszern, részvénytársaság, vagy a kft., szakszervezeti tevékenységet végezne. Az elmúlt években több szakszervezet tagsága áttért a bankszámláról való tagdíjátutalásra. Tudni kell, hogy az EU- ban a banki szolgáltatások költségei arányaiban jóval kisebbek az itthoniaknál.

Döntés?

Itt nem egyszerűen a szakszervezeti tagdíjak banki átutalásáról van szó (mint pl. villanyszámla) vagy a készpénzes befizetésről, hanem a munkavállalói érdekérvényesítő képesség megőrzéséről.

A hazai szakszervezetek meghatározó bevételi forrása a tagdíj. Ennek csökkenése az érdekérvényesítő képességre is hatással van. A magyar munkavállalói érdekvédelmet – szakszervezeteket – felkészületlenül és meglepetésszerűen érte a tagdíjak levonásának felmondása. Sem a személyi jövedelemadó, sem a számviteli törvény nem segíti kezelni a helyzetet. Magas közjogi terminológia szerint "felkészülési idő nélküli" az intézkedés. (Lásd: Bokros csomag – Alkotmánybíróság döntése) Barátságtalan lépés, de azt is mondhatnánk, hogy ismét kapott egyet az érdekvédelem.

Kínálkozik a kérdés, kinek az érdeke? A helyzetet teremtők mire számítanak? Arra, hogy a munkavállalók nem őrzik meg tagságukat! Akkor nem lesz, aki szót emeljen a törvénytelen munkáltatás, a rossz munkakörülmények, a megalázóan alacsony bérek miatt! A hatalom figyelmen kívül hagyja, hogy a folyamatos érdekegyeztetés a kiszámíthatóság, a munkabéke forrása. Az pedig szakszervezetek nélkül nem megy!

Tagtársaim! Ismerjük fel érdekeinket, ne engedjünk teret a kiszolgáltatottságnak, őrizzük meg kollektív érdekvédelmünket!

***Varga Gyuláné***

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

# Képernyő - védelem

## 2 ÉV TÜRELMI IDŐ A MÁV-NÁL

A MÁV Rt. foglalkoztatás-egészségügyi-, munkabiztonsági szakemberei időben léptek, amikor kezdeményezték az EüM 50/1999.(XI.1.) sz. rendeletének a képernyő előtti munkavégzés minimális egészségügyi és biztonsági követelményeinek végrehajtására a vezérigazgató-helyettesi utasítás kiadását. Elsősorban a rendeletben a képernyő előtti munkavégzés napi munkaidejére, pihenőidőre vonatkozóan, amit 2000. március 1-jétől kell alkalmazni.

Az utasítás – a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottságának előzetes véleménye és egyetértése után került kiadásra. Miért bír aktualitással az utasítás időbeni hatályba léptetése? A képernyő előtti munkavégzés egészségügyi és biztonsági követelményei lényegesen eltérnek azoktól a terhelésektől, amelyek a hagyományos munkavégzésre jellemzőek úgy fizikailag, mint szellemileg egyaránt. Ez a felismerés olvasható ki a részvénytársaság középtávú humánpolitikai célkitűzéseiből és a beruházási és fejlesztési tervekből is. E tervek célul tűzik ki a munkavállalók élet- és munkakörülményeinek javításához szükséges források megnyitását a foglalkoztatás hatékonyságának növelése érdekében. Nyilvánvaló, hogy e célok elérése nem valósítható meg az információs forradalom vívmányainak tömeges rendszerbe állítása nélkül. Ez zajlik le napjainkban a MÁV Rt.-nél, lásd. SZIR, menetrendi szoftverek továbbfejlesztését, s az egyéb számítógépes rendszereket. A MÁV-nál a hagyományos írógépeket végleg felváltották a számítógépek. Ma már alapvető munkaeszközzé váltak. Rendszerbe állításukat az esetek többségében nem követi a telepítés munkaegészség- és munkabiztonsági feltételeinek megteremtése. A képernyős munkavégzés során a dolgozót több megterhelés éri, különösen olyan körülmények esetén, amikor a vizuális igénybevételen túl nem elhanyagolható a pszichés és a mozgásszervi megterhelés sem. Ez utóbbiak a helyiség elhanyagoltságával függnek össze (bútorzat, világítás, színdinamikai viszonyok elégtelen állapota). A rossz szék, a nem megfelelő asztal, helytelen testtartásra késztetik a dolgozót, ami akár mozgásszervi károsodást is okozhat. Ezen a helyzeten kíván változtatni az EüM. rendelet. 2 év türelmi időt ad a munkáltatónak ahhoz, hogy a képernyős munkahelyi kialakításánál a minimális követelményeknek eleget tegyenek. A türelmi időre nagy szükség van. Hazánkban 100000-re tehető az olyan képernyős munkahelyek száma, ahol a munkavállalók tevékenységük során annak lényeges részeként rendszeresen képernyős eszközt használnak. Az EüM. rendelet a képernyős munkavégzést azokra a munkavállalókra vonatkoztatja, akik munkaidejük legalább 50%-ban rendszeresen képernyős eszközt használnak. A MÁV Rt. szervezeti egységeiben most készülnek az MvSZ Helyi Függelékei. Itt kerül meghatározásra "a rendszeres képernyős eszközt használók, valamint a folyamatos képernyő előtt munkavégzést ellátó köre". Ezzel párhuzamosan 2 év alatt kell elvégezni az előírt munkakörülmények kialakítását, mellőzve a tételes felsorolást, kiemelve az alábbi tényezőket: munkaasztal, munkafelület, szék és lábtámasz, megfelelő méretű tér, megvilágítás, zaj és klímaviszonyok, páratartalom stb. A legfontosabbak közé sorolandó az ember-gép kapcsolat (pl. szoftver). A követelmények teljesítésének várható költségei jelentősek lesznek. Az EüM. rendelet EU irányelveken alapul, s hangsúlyozottan a prevenciót szolgálja. A képernyős munka ezért is igényelt külön szabályozást. A munkáltatónak gazdasági érdeke is a munkavállalók egészségének és biztonságának megóvása. Az informatikai rendszerek fejlődésével a dolgozót fenyegető veszélyek nem csökkennek, hanem éppenséggel sokasodnak. A kockázatok különféle formában jelennek meg, pl. a munkakörnyezetben a lelki és szociális tényezők, rossz munkaszervezés, a higiéniás ellátáson át munkahelyek, egyéb emberi tényezőkig. Ezzel is számolt az egészségügyi miniszter rendelete, amikor a munkavégzés tárgyi feltételein túl testi és lelki közérzet állapotának hatását is figyelembe vette. Ez új helyzetet teremthet a munkavállalók felkészítésében, kiválasztásában, valamint a munkavédelmi követelmények kielégítéseinek módjában. A munkáltatók és a munkavállalók értékrendjében az egészség és a biztonság érdekazonosságainak felismerésében, gyakorlatában.

***Pásku Jenő***

# Sajtódíjasaink



**A Magyar Vasutas is megünnepelte a Sajtó napját, melyre a VSZ székházában március 14-én került sor. Felvételünkön gyülekeznek a vidékről is "feljött" újságírók. Balról: *Húri Valéria* (Tiszalök), *Orosz Tamás* (Miskolc), *Berta Sándor* és *Kárpáti Sándor* (Budapest).**

DR. KUN DEZSŐ: A Magyar Vasutas terméséből 1999-ben emelkedett ki publicisztikájával a nyugdíjas érdekképviselet frontján. Következetesen tűzte tollára higgadt okfejtéssel az aktuális sérelmeket. Írásainak erénye: a kiegyensúlyozottság, az érvelés, a józan hangvétel. Igazából nem enged egy jottányit sem. Külön hangot képvisel a Magyar Vasutasban úgy, hogy megmarad egyszerűnek. Az érthetetlen politikai húzásokat kritikusan világítja meg.

OROSZ TAMÁS: Miskolci tudósítónk 1999-ben fényképes tudósításaival hívta fel magára az olvasók figyelmét. Fotói mesteriek, kiválóan egészítik ki, emelik meg írásainak tartalmát. Külön is méltányolandó, ahogy a mellékvonalak sorsával törődik Észak-Magyarországon. Hívem illusztrálja a MÁV elmaradottságát.

HÚRI VALÉRIA: Mellékvonal-megmentő, oknyomozó riportjaiért a Polgár Invest Kft. különdíját vehette át.

# Jelszavak Aradi Csaba mellett

**Február 3-án, 17 órakor több száz környezetvédő tiltakozott Debrecenben az ellen, hogy a környezetvédelmi miniszter leváltotta *Aradi Csabát*, a Hortobágyi Nemzeti Park igazgatóját.**

A tüntetők a Nemzeti Park Igazgatósága épülete előtt csípős feliratú táblákkal vonultak fel: "Pepó, ha akarsz jót is tenni, mondj le!" "Magyarország madarai: Pali madár, Teri madár". "Viktor, miért hagytad, hogy így legyen?" Komoly sikert aratott a közönség körében az a tábla, amelyen *Torgyán Józsefet*, mint gulyás legényt, *Pepó Pált* pedig, mint a kutyáját ábrázolták.

A tüntetést *Ceglédi Erika* vezette, az ÖKO Klub szervezte és hozzá 18 országos környezetvédő szervezet csatlakozott, köztük a Magyar Természetvédők Szövetsége és a Levegő Munkacsoport.

A tüntetés csendes, pártpolitika-mentes volt és nem volt kormányellenes.

***Vencsellei István***

# Új könyvtára van a volt Kapcának

Mint egy korábbi, a Magyar Vasutasban megjelent írás hírt adott róla, a szegedi Vasutas Művelődési Otthon épületét visszaadták az egyház tulajdonába. A benne működő könyvtár azonban "A Vasút a gyermekekért" Alapítvány szegedi diákotthonába került, a diákok nagy örömére. A hírtelen jött döntést követően a könyvek egy szép, tágas, nem oly rég újraparkettázott, földszinti helyiségben kaptak polcokat. Az állomány leltározása irdatlan munkát jelent. Közel 20000 kötetes állományt kell újrarendezni, rendszerezni. Nagy segítséget nyújt a volt könyvtáros, Kissné Ágoston Ildikó, akinek szívügye volt a könyvtár a Vasutas Művelődési Otthonban.

A volt "Kapcá"-ból átkerült könyvállomány jól kiegészíti a diákotthon 11000 kötetes állományát. Szépirodalommal, útikönyvekkel, sok-sok pedagógiai, pszichológiai, kézimunka- és barkácskönyvvel gazdagodott. Az óvodás és általános iskolás korú gyermekek sok mesét, ifjúsági könyvet találhatnak itt.

A megmentett könyvtár a vasutas dolgozók, a nyugdíjasok szabadidejének kulturált eltöltését is szolgálja majd, azonkívül, hogy a kollégisták felkészülését elősegíti.

***Bánszki Julianna***
nevelőtanár, könyvtáros
Szeged

# Sátortábor a Bükkben

A **Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza** tizenegyedik alkalommal hirdeti meg
**a nyári sátortáborozást 10-14 évesek részére,**
a Bükki Nemzeti Park területén, Szentléleken

I. turnus: **július 24-től július 30-ig**
II. turnus: **július 31-től augusztus 6-ig**

A 2-4 személyes sátrakat a művelődési ház biztosítja, a gyerekeknek csak hálózsákot és a szükséges egyéni felszereléseket kell vinniük. A színes, változatos programokban megismerkedhetnek a hegység növény- és állatvilágával, emlékhelyeivel, kirándulhatnak a barlangokhoz. Bőséges étkezésről külön szakács gondoskodik, aki bográcsban készíti el a finomságokat. A vidék háborítatlan szépsége, remek túrázási és sportolási lehetőséget nyújt. Naponta 10-15 km-es túrákat lehet tenni, a programban szerepel Lillafüred és környékének megismerése is.

**A táborozással kapcsolatos bővebb felvilágosítást a 04/15-54-es és a 46/357-421-es telefonszámokon kérhetnek az érdeklődők.**

***Szabóné Nagy Júlia***, igazgató

FIGYELŐ

# Árufuvarozás: a szakszervezetek egy államok felett álló szociális szabályozás mellett vannak

## (LA VIE DU RAIL, 2000. JANUÁR 19.)

A vasúti árufuvarozás fejlődése nagy léptekkel halad előre Európában, a szakszervezeti szervek azonban nem akarják eztelsietni. "Döntő szakaszban vagyunk. A vasutak közötti műszaki, kereskedelmi együttműködés elhatározott tény, de ehhez jelenleg nem járulnak szociális követelmények", jelentette ki *Lucien Lecanu*, a CGT (szakszervezeti szövetség) szóvivője. A fuvarozási dolgozók európai szövetségéhez csatlakozó német, svájci, olasz, belga, luxemburgi és francia szakszervezetek január 13-án összeültek Párizsban, hogy létrehozzanak egy közös platformot. "A szociális szempontokat nem vették számításba az európai irányvonalak. A biztonsági, képzési problémák igen lényegesek a különböző vasutak szövetség esetén" hangsúlyozta *Bruni Dalberto*, a CFDT (Árufuvarozók Szövetsége) képviselője. A szakszervezetek szinte teljes mértékben egyetértenek mintegy fél tucat vasúti árufuvarozási vállalat közösségének létrehozásával 5-6 év alatt Európában. Befolyásuk teljes súlyával el akarják azonban érni a minimális szociális szabályozás kidolgozását.

A fejlődés igen gyorsan alakul ezen a téren. Az Antwerpen-Milánó közötti tengelyen március közepén fog közlekedni a 2000. tehervonat. Vannak azonban problémák is ezen a téren, mivel a Német Vasút Rt. és a Svájci Vasutak között nem jöhetett létre az egyezmény a fuvardíjak megállapítására. A BASF német vegyipari gyár ezért múlt év őszén megindította forgalmát saját vasúti tehervonataival, amelyet a Svájci Vasút mozdonyvezetői irányítanak. *Lucien Lecanu*, a CGT részéről kijelentette: "Bizonyos, hogy a vasúti teherfuvarozásnak jobb versenyhelyzetet kell elérni, de ez nem járhat együtt szociális recesszióval, amint ez történik más fuvarozási vállalatoknál".

***Hajós Béla***

UTÁNAJÁRTUNK

# Az illemhelydíj a plafont verdesi

Megértjük, hogy az illemhely őre, a vécés néni nem tehet róla, de a Magyar Vasutas több utas kifakadására nem hagyhatja szó nélkül a január elsejétől életbe léptetett debreceni nagyállomási illemhelydíj nagy ugrását. Igen, ez is közügy! S nemcsak az, hogy olykor-olykor a hajléktalan üt tanyát a patinás, szebb napokat megélt épületben. Debrecenben immár tehát negyven forintért végezheti el, igaz fertőtlenítő illatban, tiszta körletben kisebb-nagyobb dolgát az utas. Vonatra várva. Nem is volna ez a "negyvenes" annyira fájó, ha netán kellemes zene szüremlene alá, ha az obszcén, fajfenntartó igéket és velük együtt a különböző telefonszámos ajánlatokat lefestették volna az ajtókról, ha nem szúrná meg az ember markát a vécéöblítést előidéző, eltört csapforgantyú. No, de ne így folyassuk a problémát, inkább nézzünk szét Magyarország jelentősebb vasútállomásain. Forgolódjunk az illemhelydíjak körül.

Legutóbbi tájékozódásunk szerint (március 21-én) a szomszédos Nyíregyházán ugyanez a szolgáltatás 30 forintot tesz ki, épp úgy, mint ahogy Szombathelyen és Pécsett is. A nemrég felújított székesfehérvári állomáson azonban csak 20 forintot kell leperkálnia annak, aki éppen dolgára siet. Budapesten, például a Keleti pályaudvaron is csak módjával számítják fel a vécézést. Mindez csupán 35 forintot kóstál, ám a háttérben már zene szól. S papírbőség uralkodik. A törölköző sem hiányzik a mosdó mellől.

Azt még eláruljuk, hogy a debreceni alagsori "férfi-női mosdókat" Nyírábrányból, a MÁV Telepről bérlik, de ha valakiből kitör a jómagyarság, még a 40 Ft tányérba pengetése előtt, a vécésnéni (ki semmiről sem tehet) a nagytekintélyű bérbeadóra hivatkozik. Halkan. Kérdezzük meg tőle, miért ez az árdurranás?

***Berta Sándor***



**Hajnali életkép. Olykor a pad az ágy a Debreceni Nagyállomáson.**

## POSTALÁDÁNKBÓL

*Tisztelt Szerkesztőség*

*E levelem és pár sor írásom által tisztelettel köszöntöm Önöket és nagyon szépen megköszönöm a kedves figyelmüket, hogy a lap megrendelésének ügyével kapcsolatosan fölkerestek engemet. Nagyon örülök neki, mert egyik legkedveltebb olvasmányom.*

*– Engedjék meg, hogy itt e pár soraim által véleményezzem és értékeljem e lapot.*

*A Magyar Vasutas újságot nagyon jónak tartom, mert tartalmas. Írásai hűen tükrözik a reális, őszinte valóságot. Mindannyiunk számára érthetően ír. Már évek óta olvasója vagyok és figyelem a lap fejlődését is. A lap teljes tökéletességre törekszik. A lap írásaiban és cikkeiben megtalálható, fellelhető mindaz, ami minket, a vasutas társadalmat érint. Ebben belefoglaltatik természetesen a nyugdíjasok helyzete is. Az érdekvédelmet elsődlegesnek tartja, ez is tapasztalható a lap tartalmában foglaltak alapján. Mi nyugdíjasok is – e lap írásain keresztül tájékozódunk szakszervezetünk mozgalmáról. Továbbá szeretem, ha például a vasút történetéről írnak egy-egy cikket. Igaz szoktak is.*

*A Vasutasok Szakszervezetét a vasutasok szervezett mozgalmát mintegy világító lámpásként tartjuk, mely megvilágítja és mutatja előttünk a követendő utat, ennek tartozéka a Magyar Vasutas újság is.*

*Ne engedjük, hogy szakszervezetünket, újságunkat eltiporják. Fogjunk össze a vasutasok szervezett mozgalmával teljes szakszervezeti összefogással, szolidaritással, teljes szakszervezeti egységgel az új, sajnos mind nehezebb kihívásokkal szemben.*

*További munkájukhoz sok sikert és jó egészséget kívánunk.*

*Most pedig engedjék meg, hogy nagyon szépen megköszönjük úgy a szakszervezetnek, mind a lap szerkesztősége felelősségteljes, fáradtságos és áldozatos munkájukat, az aktív és nyugdíjas társak nevében is.*

*Maradok tisztelettel:*

*Erdős Tibor*
*MÁV nyugdíjas VSZ tag*
*5400 Mezőtúr, Futó út 1.*

## Beteg szivek...

Levelet kaptunk Kiskunhalasról, *Pál Zoltán Imre* II. csoportú rokkant MÁV-nyugdíjastól. Reflektál a "Beteg szívek újabb panaszai 2000-ben" című, közérdekű, a MÁV balatonfüredi szanatóriumát a kht-s átalakulástól féltő, özvegy *Kovács Istvánné* levelére. Azt írja, hogy sajnos küldhetjük mi e panaszokat akár Orbán, akár Gógl, akár Katona uraknak, vajmi keveset érdekli őket. Másképp "idáig el se jutottunk volna". Az áldásos szívszanatóriumban – sorolja, nemcsak "fizikai-, lelki gyógyulást is adnak". *Pál Zoltán Imrének* egyébként az az érzése támadt, hogy "mintha mesterségesen szeretnék eltemetni még az emlékét is ennek a nagyonnagyon fontos intézménynek". Levelében végül arra hívja fel a tényleges nyugdíjasokat, családtagjaikat, hogy kérjék a beutalókat, gyógyuljanak, s ne engedjék, hogy a fejük felől mindent lebontsanak.

**A megpezsdült levélírói kedvet üdvözli a lap szerkesztősége, s bármikor szívesen közöl közérdekű gondolatokat, azzal a megkötéssel, hogy terjedelmi okok miatt nem áll módunkban szóról-szóra közzétenni magát a leveleket.**

*Szalai Csaba*

## Családos csereüdülés

**FRANCIAORSZÁG**
**2000. június 16-tól július 2-ig**

Az SNCF Vállalati Központi Bizottságával kötött megállapodásunk alapján 2000. évben is megszervezzük franciaországi családos csereüdülésünket.

BEFIZETÉSI HATÁRIDŐ:

| | | |
|---|---|---|
| I. részlet: | 2000. április 15. | (44.000 Ft) |
| II. részlet: | 2000. május 16. | (65.000 Ft) |

*A csoport tagjai részére 2000. május 17-én 14.00 órakor a VSZ székházban megbeszélést tartunk.*

## Ciprusi csereüdülés

**2000. június 23-tól - július 3-ig**

A Vasutasok Szakszervezete a ciprusi partnerral kötött megállapodás alapján csereüdülést szervez.
RÉSZVÉTELI DÍJ: 85.000 Ft + 60.000 Ft (tartalmazza a repülőjegyet és a repülőtéri illetéket)
Pótágyon történő elhelyezés esetén 12 év alatt a részvételi díjból 50% kedvezményt adunk (42.500 Ft)

BEFIZETÉSI HATÁRIDŐ:

| | | |
|---|---|---|
| I. részlet: | 2000. április 15. | 60.000 Ft |
| II. részlet: | 2000. május 23. | 85.000 Ft |

*A kiutazók részére 2000. május 31-én (szerdán) 14.00 órakor a VSZ székházában (Budapest, VI. Benczúr u. 41.) megbeszélést tartunk.*

## Gyermekek csereüdülése

**FRANCIAORSZÁG**
**2000. augusztus 1-től augusztus 22-ig**

*Tisztelt Szülők!* A Vasutasok Szakszervezete és a Francia SNCF Központi Szociális Bizottsága (CCE) 2000. évben devizamentes gyermek csereüdülést bonyolít. Az üdülés célja a magyar gyermekek külföldi utazási, üdülési és művelődési alkalmainak bővítése. Csereüdültetésünk alapgondolatának megfelelően az utazások révén a különböző országok kultúrájának, szokásainak megismerését, a népek barátságát kívánja szolgálni.

BEFIZETÉSI HATÁRIDŐ:

| | | |
|---|---|---|
| I. részlet: | 2000. április 15. | (22.000 Ft) |
| II.részlet: | 2000. július 1. | (33.000 Ft) |

Jelentkezni lehet a szakszervezeti bizottságoknál, a területi bizottságoknál és a VSZ központban (Budapest, VI. Benczúr u. 41.) ***Döme Lászlóné*** kolleganőnél a 19-77/147, 157, 16-86 üzemi és a 3221-895/147, 157, 351-7743 városi telefonokon.

***Jó utazást, kellemes pihenést kíván a Vasutasok Szakszervezete***

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
1898-1898
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

KINIZSI-TECH KFT.
SPECIÁLIS
ELEKTRONIKAI SZERVIZ
• Dinamók, generátorok, motorok javítása, felújítása
• Inverterek, feszültségszabályzók javítása
• IC vezérlőelektronika javítás
• Referenciák
• Rövid vállalási határidők
Kinizsi-Tech Kft.
H-8800 Nagykanizsa, Kinizsi u. 17.
Tel./fax: (93) 321-706

**Több mint 110 ezren** mentek ki március 22-én megnyílt utazási vására, amely mindenképpen rekord. A MÁV Rt. is igencsak kitett magáért, hiszen a legkülönbözőbb vetélkedőkkel, MÁV-totóval, elektronikus menetrenddel, táncegyüttesekkel csalogatta ki a Hungexpo területére az érdeklődők sokaságát.

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

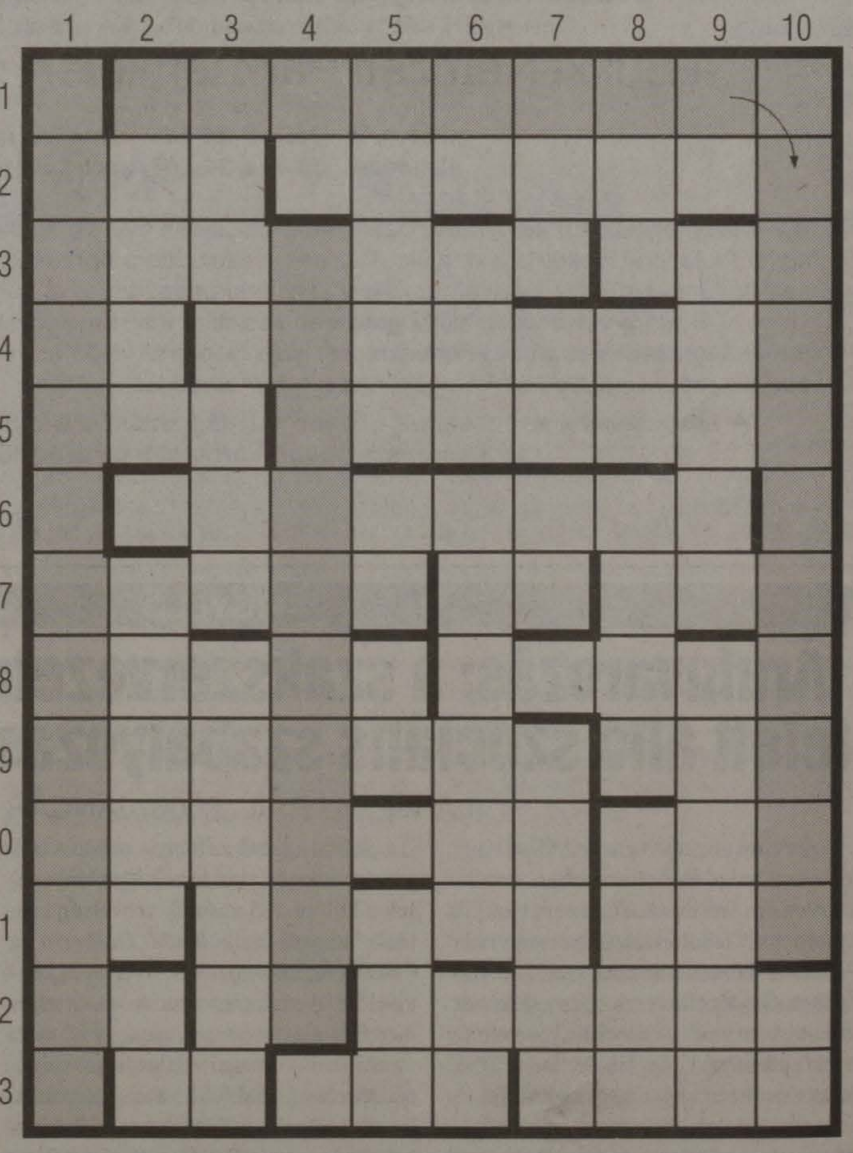
# Keresztrejtvény

*A három reprezentatív szakszervezet által közösen meghirdetett sztrájk egyik fő célja, hogy...* **Befejezés a függőleges 1., vízszintes 1. és függőleges 4. sorokban.**

**VÍZSZINTES:** 1) Nitrogén v.j.; **Megfejtés II. rész** 2) Szélhárfa; Hangosan szólt 3) Ismeretlen személyt; Arra a helyre 4) Nem valódi; Harci kutyát (Névelővel) 5) Régi súlymérték; Stadler falva 6) Jolán; Bíztatgat; Tonna 7) Kézimunka fajta; Fél karó; Lengyel légitársaság 8) Tisztán (bér); Békés megyei város 9) Lovat etet; Végtag 10) Alföld folyója; Első bankunk 11) Jelen idő; Has növekmény; Olga, Yvett, Ágnes 12) Kötőszó; Legegyszerűbb gép; Faragott műalkotás 13) Giga; Aroma; Földdarab; Erzsébet becézve

**FÜGGŐLEGES:** 1) **Megfejtés I. rész** 2) Medve fajta; Nikolett; Csíkos patás; Sporteszköz 3) Jószagú; Mértani idom 4) Esze közepe; **Megfejtés III. rész**; Sugár 5) Kurta kabátok; Ezres része; Rendben (ang.); Néma izé; Lukas rúd 6) Helyhat; Észak Ír szervezet; Hangszerek királya; Némán zúg 7) Pop együttesünk; Este kezdetén; Lépj (ang.); Ittrium; Helységben élő 8) Föld(lat.); Búza páratlan betűi; Lent; ... Dick 10) Sír (népiesen)

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 XLIV / 5. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. ÁPRILIS



*Kellemes húsvéti ünnepeket, szép majálist és boldog Anyák napját kívánunk minden olvasónknak!*



**A víz beszivárgott a vonóvezeték csatornába is, de homokzsákokkal sikerült megakadályozni további terjedését. Felvételünkön a szajoli főpályamesteri szakasz dolgozói erősítik meg homokzsákokkal a vasúti töltést. Szajol és Szolnok között csak a jobb vágány áll a forgalom rendelkezésére, a bal vágányon a Zagyva-híd dozátoros teherkocsikkal van lesúlyozva, hogy a híd alját ellepő víz nyomása ne okozhasson kárt a híd szerkezetében és a vasúti pályában. Emellett két átereszre helyeztek el teherkocsikat, hogy a víz erős nyomása alól védelmet biztosítsanak a rongálások ellen. A vonatok az érintett szakaszon 10 km/h-s sebességgel közlekednek. Április 19-én a Westel InterCity is kerülő útirányon át Füzesabonyt és Hatvant érintve sietett Budapestre.**

KÉP ÉS SZÖVEG: BERTALAN

## AKTUÁLIS

Szinte nincs olyan híradás – legyen az írott vagy elektronikus – amely ne szólna Magyarország EU-csatlakozásáról, a tárgyalások állásáról. A Magyar Vasutasban is útjára indítjuk a tájékoztatást az aktuális ügyekről. E lapszámunkban az eddigi tárgyalások vázlatos áttekintését tesszük közzé!

A luxembourgi döntések alapján 1998. március 12-én az Európai Konferencia összehívásával vette kezdetét a többszintű bővítési folyamat, amelynek részeként az Európai Unió 1998. március 31-én Brüsszelben megkezdte a csatlakozási tárgyalásokat az 5+1 tagjelölt országgal, tehát Magyarországgal, Lengyelországgal, Észtországgal, Csehországgal, Szlovéniával és Ciprussal. A nyitó nyilatkozatok elhangzását követően megindult a közösségi joganyag átvilágítása.

• A csatlakozási tárgyalások miniszteri szintű kormányközi konferencia keretében zajlanak. Az egyes miniszteri fordulókat egy vagy több főtárgyalói forduló előzi meg, amelyek célja, a miniszteri szintű ülés előkészítése. Az érdemi tárgyalások megkezdéséhez három előfeltétel teljesülése szükséges. Elengedhetetlen az adott tárgyalási fejezet multi-, majd bilaterális átvilágítása. Ezt követően a tagjelölt ország elkészíti és átadja az Európai Uniónak az egyes, már átvilágított fejezetekre vonatkozó tárgyalási álláspontját (az ún. pozíció papírt). Harmadik lépésként pedig az Unió tagállamai készítik el a tagjelölt által benyújtott tárgyalási álláspontról saját közös álláspontjukat (ez az ún. "common position").

• Az osztrák elnökség alatt, 1998. szeptember 7-én Magyarország tizenegy, már átvilágított fejezetekre vonatkozó tárgyalási álláspontját adta át az Európai Unió számára (Kis- és középvállalatok, Tudomány és kutatás, Oktatás és képzés, Statisztika, Iparpolitika, Távközlés és információs technológiák, Halászat, Fogyasztóvédelem, a fogyasztók egészségének védelme, Kultúra és audiovizuális politika, Külés biztonságpolitika, Vállalati jog). Az érdemi csatlakozási tárgyalások 1998. november 10-én, a második miniszteri szintű tárgyalási forduló keretében kezdődtek meg Magyarország és az Európai Unió között Brüsszelben. A napirenden hét fejezet szerepelt (Tudomány és kutatás, Távközlés és információs technológiák, Oktatás és képzés, Kultúra és audiovizuális politika, Iparpolitika, Kis- és középvállalkozások, Kül- és biztonságpolitika) és a felek ideiglenes jelleggel lezárták – de fenntartották az ezekre a fejezetekre történő visszatérés elvi lehetőségét – a Tudomány és kutatás, az Oktatás és képzés, valamint a Kis- és középvállalkozások fejezeteket.

• Az EU belső fejlődése és bővítése szempontjából is stratégiai jelentősége van annak, hogy a német elnökség időszakában, a berlini csúcson elfogadásra került az Agenda 2000, amely 2002-től önálló, elkülönített sorban, munkahipotézisként megjeleníti az első bővítés költségeit. A német elnökséget lezáró kölni Európai Tanács elfogadta az intézményi reformok előzetes mandátumát és menetrendjét, az elnökségi következtetések pedig megerősítették az Unió elkötelezettségét a bővítés ütemes végrehajtására.

• Magyar részről 1999 augusztusáig 12 újabb tárgyalási álláspont került átadásra az Európai Uniónak: január 29-én az Áruk szabad áramlása, Külgazdasági kapcsolatok, Vámunió és vámjog, Versenypolitika, május 12-én a Szociálpolitika és foglalkoztatás, Energia, Gazdasági és Monetáris Unió, Tőke szabad áramlása, július 1-jén a Közlekedéspolitika, a Szolgáltatások szabad áramlása és az Adózás fejezetekben, majd július 28-án a Környezetvédelem vonatkozásában.

• 1999. július 2-án véget ért az átvilágítás, és kezdetét vette az 1998. március-december között keletkezett ún. "pipe-line acquis" feldolgozása. A német elnökség alatt két főtárgyalói fordulót tartottak (1999. április 19-én és május 19-én), majd 1999. június 21-én került sor a Kormányközi Konferencia harmadik miniszteri szintű fordulójára. Az ülés napirendjén tíz fejezet szerepelt (Halászat, Statisztika, Fogyasztóvédelem, Távközlés, Iparpolitika, Versenyjog, Áruk szabad áramlása, Vállalati jog, Vámunió, vámjog, Külgazdasági kapcsolatok) és a Halászat, Statisztika, Fogyasztóvédelem fejezetek ideiglenesen lezárásra kerültek. További két fejezet, az Iparpolitika és Távközlés esetében egy-egy nyitott kérdés maradt, így a felek megállapították a jelenlegi helyzetben ezek sem igényelnek további tárgyalást. A német elnökség végéig összesen 15 fejezet, tehát a tárgyalási dossziék fele került megnyitásra és nyolc fejezet ideiglenesen lezárásra.

• 1999. második félévében, a soros finn elnökség alatt két főtárgyalói és egy miniszteri szintű tárgyalási fordulóra került sor. A szeptember 30-ai (ötödik) helyettesi tárgyalási fordulón három (Tőke szabad áramlása, Gazdasági és monetáris unió, Szociálpolitika és foglalkoztatás), a november 12-ei (hatodik) helyettesi tárgyalási fordulón pedig négy újabb dosszié (Energia, Közlekedéspolitika, Szolgáltatások szabad áramlása, Adózás) került megnyitásra és néhány "osztrák-német örökség" (Vállalati jog, Vámunió, Versenyjog) került napirendre.

• Magyarország 1999. november 29-én újabb öt fejezetben (Bel- és igazságügyi együttműködés, Mezőgazdaság, Személyek szabad áramlása, Regionális politika, Pénzügyi ellenőrzés) adta át tárgyalási álláspontját.

• A 1999. december 7-ei Kormányközi Konferencia 4. miniszteri szintű fordulójának napirendjén a szeptemberi és novemberi főtárgyalói fordulók során megvitatott 10 fejezet, illetve az ülésen megnyitásra került Környezetvédelem dosszié szerepelt. A Gazdasági és Monetáris Unió fejezet ideiglenesen lezárásra került.

Összességében a finn elnökség újabb nyolc fejezetet nyitott meg, és folytatódott az osztrák, illetve a német elnökség alatt le nem zárt fejezetek tárgyalása. Ezzel Magyarország az Elnökség végére minden tárgyalási álláspontját átadta az Uniónak, a dossziék több mint kétharmada (23) megnyitásra, és kilenc fejezet ideiglenes lezárásra került.

*(Forrás: KÜM honlap)*

**JUHÁSZ GYULA**

## Május ünnepe

A hatalom kiadta a parancsot:
ne legyen ünnep május elsején!
Zászló ne lengjen és ének ne zengjen,
csak robotoljon csöndben a remény!

És jött a május. Ezer orgonának
lila bugája búgott, a napon
minden bokor virágba öltözött föl,
és a paréj is megnőtt szabadon.

Mint győzedelmi zászló, égbe lendült
a jegenye, s ezer pacsirtadal
hirdette boldogan és büszkeséggel,
hogy itt a május és a diadal!

A nap bíborban hunyt el, a vizekben
millió élet nászdalt remegett,
míg a világ világ, még soha senki
nem készített ennél szebb ünnepet!

# VSZ-udvar a Ligetben

Május 1-je. Azt, hogy kinek mi jut eszébe, amikor ezt a dátumot hallja, sok minden befolyásolja. Függ az életkorától, eddigi tapasztalatairól, élményeitől.

Mi, akik a május 1-jei rendezvénysorozat szervezői, aktív közreműködői vagyunk, a felvonulók évről-évre hosszabb sorára, az önfeledten, de tartalmasan szórakozó kollégáinkra, barátainkra, ismerőseinkre, szakszervezetünk tagjaira gondolunk elsősorban.

A korábbi évek tapasztalatait is felhasználva a magunk részéről mindent megteszünk azért, hogy mindazoknak, akik hívó szavunkat meghallják, és úgy érzik, hogy a felvonuláson való részvételükkel is kifejezik a munkavállalók összefogását, a szolidaritást, minél tartalmasabb kikapcsolódást biztosítsunk egész napra. A Vasutasok Szakszervezete ez évben is – immár 8. alkalommal – Budapesten a Városligetben megrendezi a VSz MAJÁLIST. Találkozunk 9.00 óra és 10.00 óra között az Andrássy út és Bajza utca kereszteződésében. A VSZ UDVARBAN, amely a Városligeti Szakszervezeti Központi Színpadon elhangzott ünnepi köszöntő után nyit; sajtósátor, játszóház, infósátor, vérnyomásmérés, 15.00 óráig büfé várja felvonuló tagjainkat és családtagjaikat. A fogyasztásra jogosító jegyeket minden kedves tagunk a felvonulás előtti gyülekezőnél veheti át a rendezőktől. A gyermekeknek lufit ajándékozunk.

Az esőmentes jó időt is megrendeltük, igaz, hogy erről még visszaigazolást nem kaptunk. Ennek ellenére reméljük, hogy néhány felhő nem tart vissza senkit attól, hogy ez évben ismét találkozhassunk és az összefogás, a jókedv jegyében közösen ünnepeljünk.

***Pauer Olivérné***
a szervező bizottság tagja

# VSZ majálisok nagyvárosainkban

**DEBRECEN.** Akárcsak tavaly az MSZOSZ-szel közös a sátor a Nagyerdőn. Közös nagybográcsban fő majd a gulyás s a szórakoztató műsorokat politikai kiselőadások tarkítják egészen késő délutánig.

**SZEGED.** Egy nappal előbbre hozva, április 30-án, a Postás-sporttelepen gyülekeznek a majálisozók, ahol a sportnak szinte minden vállfajában otthon érezhetik magukat a focitól a tekéig. Vezérszónok *dr. Márkus Imre* VSZ-elnök lesz.

**MISKOLC.** A vasutasok is a Csanyik-völgyébe ruccannak ki. A sokéves hagyományokhoz hűen a VSZ az MSZOSZ-hez csatlakozik, és a hűs lombsátrak alatt, mint nagy baráti társaság együtt töltik, múlatják a napot.

# Tisztes megélhetést!

SÜRGŐS!

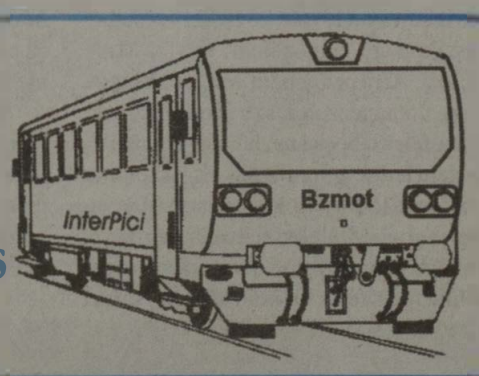
A szakszervezetek régi törekvése, hogy a minimálbér érje el a létminimum szintjét, ezért kezdeményeztük évente annak jelentős emelését. A legkisebb munkabér összegének – az európai uniós ajánlással is összhangban – biztosítania kell a napi 8 órás munkaidőben dolgozó, 100%-os teljesítményt nyújtó munkavállaló (és családja) tisztes megélhetését.

A pénzügyminiszter 40 ezer forintos minimálbér javaslata az első alkalom, hogy fontos szakszervezeti követelést kész elfogadni a kormányzat.

A szakszervezetek kezdeményezik az érdemi tárgyalásokat azzal, hogy hatásvizsgálattal is alátámasztott komplex előterjesztést várnak, amelyben a kormányzat kitér a 2001. évi költségvetési, adó-, járulék- és gazdaság-, valamint foglalkoztatáspolitikai vonatkozásokra, illetve a keresetnövekedés átfogó összefüggéseire és a közszféra illetményrendszerének változtatására irányuló szándékaira.

Mindezek érdekében a ***munkavállalói oldal*** újra megerősíti – a pénzügy és gazdasági miniszterekhez írott leveleiben is hangsúlyozott kezdeményezését – szükséges az Országos Munkaügyi Tanács soron kívüli összehívása. Ez az a fórum, ahol a döntési joggal rendelkezők – munkavállalók, munkaadók, kormány – mielőbb megkezdhetik az érdemi tárgyalásokat.

*Budapest, 2000. április 13.*

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


SZTRÁJKNAPLÓ TOVÁBBRA IS KINYITVA

# Olvasói levelekből

***Németh Péter*, Budapest**

"Felháborítónak tartom a Vasutas Hírlap 2000. március 7-i számában megjelent Domokos-interjút. A vezérigazgató is megnézhetné, hogy mit enged megjelenni a lapban. Domokos nem állít kevesebbet, mint azt, hogy ő szervezte a sztrájkot, azt, hogy mindent tudott előre. Épeszű ember ilyen esetben elkerüli a problémát, talál más megoldást, és nem engedi, hogy három sztrájk következzen be. Persze csak akkor, ha tényleg előre látta, vagy ha el akarta kerülni a konfliktust".

***Tóth Ferenc*, Pécs**

"Gratulálok a három szakszervezet vezetőinek. Kitartottak, nem ijedtek meg a túlerőtől. A sajtón keresztül a kormány, a KHVM és a MÁV mindent megtett azért, hogy a szakszervezeti mozgalmat lejárassa. Nem sikerült! A MÁV vezetők most megmutathatják mit tudnak. A három éves béke alatt azt is bizonyíthatják, hogy vezetőknek is alkalmasak-e?"

***Horváth Lajos*, Budapest**

"A három sztrájk körüli kommunikációs hercehurca megmérgezte az emberi kapcsolatokat. A főnököket továbbra is terrorizálják fentről, míg a főnöki tekintély helyreállításáról papolnak. Meddig tehetik ezt? A vasutasok bizalomban éltek és dolgoztak. Domokos és a MÁV vezetése ezt tönkretette. Nekik ez a reform?"

***Szabó Gyula*, Szeged**

"Nagyot hibázott Kukely úr, amikor Domokosra bízta a kommunikációt. Ő ugyanis jól lejáratta a MÁV vezetését. Kukely urat nem sokan ismerték a MÁV-nál, nem tudni honnan került oda. A sztrájk alatti információk, amelyek kijöttek a MÁV-tól, siralmasak voltak. A vezetők a TV-ben ellene beszéltek a vasútnak. Kukely úrról nem a legjobb kép alakult ki".

***Nagy Lajos*, Záhony**

"Domokos úrnak ki adta a pénzt arra, hogy a közel három hónapos konfliktus alatt naponta kétszer is fogadja és traktálja az újságírókat? Azt hallani, hogy vasúti szabadjegyeket is osztogattak a MÁV-ot tömjénezőknek. A kft-ktől meg el akarják venni a szabadjegyet? Mit szól ehhez Katona Kálmán miniszter, aki azt ígérte, hogy a szerzett jog, a szabadjegy a kft-kben is megmarad?".

***Kiss Ferenc*, Debrecen**

"A Vasutas Hírlap szakmai írásai sokat romlottak, de főleg hiányoznak a lapból. Csak a nagyfőnökök szólalhatnak meg, persze előre leírt sablonszöveggel. Miért nem mutatja be az újság a szolgálati helyek állapotát? A WC-k, mosdók, öltözők állapotát? Miért nem írnak a kisállomások problémáiról? Az utóbbi időben csak önmagukat dicsérgetik".

***Sipos Géza*, Győr**

"A MÁV vezérigazgatója szigorú gazdálkodásról szónokol mindenhol. Közben a Vasutas Hírlap mellett minden szakágnak különféle újságjai jelennek meg, amelyek nem sokat érnek, mivel a főnökség mutogatja magát bennük. Megy a szédítés, a szépítés. Erre van pénz? Arra, hogy a munkahelyeken az étkező helyiséget meg a WC-t kimeszeljék már évek óta nincs. Jó lenne, ha erről is írna a Domokos úr nem csak magát dicsérgetné az újságjában!"

***G.P.*, Miskolc**

"Felelősségre vonják-e azokat a főnököket, akik a sztrájk alatt a közlekedés biztonságát veszélyeztetve szakvizsga nélküli embereket akartak munkába állítani, leváltva a sztrájkolókat? S ahol ez sikerült nekik, ott baleset esetén ki tartotta volna a hátát? Kinek a nyakába varrták volna az ügyeket?"

***N. Jánosné*, Debrecen**

"A vasút vezetésére sohasem volt jellemző, hogy a saját dolgozóikat úgy állítsák be az ország köznyilvánossága előtt, hogy túl vannak fizetve. Az elmúlt 10 évben egyetlen vezetés sem süllyedt idáig. Szégyellje magát a vezérigazgató, a Bajnai és a Domokos ezért a csúfságért. Ezek kinek dolgoznak? A vasút és a vasutasok ellen tettek!"

# Szilánkok

"A Vasutas Hírlap nem "A MÁV Rt. dolgozóinak lapja". Az a lap a Domokos magánlapja. Felháborító, hogy még mindig a feszültséget szítja".

"A kommunikáció nem helyettesíti a vasútreformot."

"Ha eladtok mindent a MÁV-nál, akkor csak a szobai kisvasúton vonatozhattok fiúk".

"A vasutasoknak lelke van. Ez különbözteti meg őket a műkedvelőktől, a vasúthoz tévedtektől".

"Azt várjuk a szakszervezetektől, hogy akadályozzák meg a vasutas sportlétesítmények széthordását, az üdülők kiárusítását. A "régi jó kollégák" előjogait pedig szüntessék meg."

"Nem baj, ha nem vonják le a tagdíjat, összegyűjtjük másképpen. Ennél nehezebb dolgokat is megoldottunk már."

"Visszaléptem a VSZ-be. Ezt vártam, az összefogást."

"A keményebb vonal megtartja tagságát, a radikálisabbak pedig visszalépnek."

"Egységben az erő! Mutassuk meg a Kukelynek és Katonának, hogy nem félünk tőlük".

"Urak! A MÁV-vezetőkre is igaz lesz az a mondás, hogy: egyszer fenn, egyszer lenn".

# Ez is a sztrájk hozadéka?!

A MÁV vezetése által közel három hónapi elhúzódott konfliktus alatt a reprezentatív szakszervezetek többször tartottak sajtótájékoztatót. Több alkalommal szóltunk arról, hogy a MÁV és a KHVM vezetésének nincsenek vasútfejlesztési javaslatai, csupán vonalbezárások, járatok megszüntetésére futja a nagy reformból.

Azt is kifogásolta a VSZ, hogy a TriGránit Rt. által felvetett ferihegyi gyorsvasút építéséhez nem mutatnak affinitást az urak. És lőn csoda! Megnyíltak a süket fülek?! Az elmúlt napokban a híradások arról szóltak, hogy a KHVM és a TriGránit Rt. megállapodást írt alá arról, hogy a gyorsvasút megvalósíthatóságát megvizsgálják ez év októberéig. A 13,2 km hosszú vasútvonal megvalósíthatósági tanulmánya 15 millió forintba kerül, amelyet a TriGránit fizet.

A vasutasok, az utasok, a környezetkíméletében érdekelt állampolgárok nevében köszönjük *Bartha Ferenc* elnöknek és *Demján Sándor* elnök-vezérigazgatónak a biztató kezdeti lépések megtételét.

A VSZ minden kezdeményezést támogat, amelynek eredményeképpen a vasút fejlesztésével egyidejűleg munkahelyek jöhetnek létre és fejlődik a környezetkímélő magyar vasút.

***Dr. Márkus Imre***

# Félni kényelmesebb volt!?

Nagy viták voltak a családban. Sztrájkoljunk-e vagy ne? Mindenféle érv elhangzott a dolog mellett és ellene is. Az eddigi sztrájkok többségében részt vettem, mert úgy éreztem, nekem is hozzá kell adnom valamit a köz hasznához, ha nem többet, hát magamat. Az a néhány órányi, vagy egy-két napi bér hiányzott igaz, de a több reményében odaállt az ember.

A mostani dolog másképp nézett ki már elöljárójában is. A MÁV-os vezérek meg a miniszter ábrázata nem volt tiszta. Valahogyan nem jött ki belőlük a vasútért való felelősség sem, az pedig főleg nem, hogy a vasutas a végeken, a kisállomásokon, a szakaszokon is ember.

Nekünk jöttek! A MÁV sajt´s biztosan nem vasutas, mivel arra, amit művelt, vasutas ember nem lenne képes. Még a harc elején tartottunk, amikor a vasutasok béréről valótlanságokat állítottak ország-világ előtt. Ezek a főnökök biztosan nem dolgoztak négyes túrban.

Minden este vitáztunk, hogy mi legyen. Az asszony azt mondta döntsem el én, hogy mit csináljak. A pénz hiányzik majd, de valahogyan megleszünk majd. Arra kért, hogy a munkahelyemet őrizzem meg, mert mi lesz velünk, ha elküldenek.

A sztrájk mellett döntöttem. A főnök rendes ember volt. Az eddigi sztrájkoknál tette a dolgát, de ember módjára. Gondoltam, most is így lesz. De most más volt a helyzet. A vezérigazgatóság meg a sajtósok szinte terrorizálták a helyi vezetést. Ilyen még nem volt a vasúton. Mi többen voltunk sztrájkolók, bíztunk egymásban, meg abban, hogy a szakszervezetek összefogása meghozza az eredményt.

Voltak, akik nem sztrájkoltak. Volt olyan, aki az első kettőben részt vett, a harmadikban nem. Volt, aki fordítva, mondván, a sok hazugságra, mármint arra, hogy csak 10%-a, 8%-a sztrájkol a vasutasoknak, méltó válasz kell.

Féltek az emberek. Én is féltem. Volt, aki nem félt, hanem azt mondta, ő maradni akar, a sztrájk meg hoz, amit hoz, ő is kap belőle. Ezek az emberek amolyan MÁV felső vezető félék lehetnek. Harcolja ki más nekik is a többet, ők meg ülnek karba tett kézzel, sőt még dörzsölködtek is a főnöknél.

A mi családunk úgy látja, ismerve a megállapodásokat, hogy érdemes volt támogatni magunkat a sztrájkkal, mert, hát magunkat támogattuk. A szakszervezeteknek csak köszönet jár, mert az élére álltak a harcnak.

Azt gondolom, ha többen sztrájkoltak volna, előbb vége lett volna a harcnak, nem tartott volna három hónapig, a sztrájk pedig két hétig.

Persze a a potyautasok a félelmet választották. Kényelmesebb volt félni, mint kiállni az igazunkért. Az a kérdés azért még ott van ám, hogy nem égeti a többlet-, meg a kiemelt bér, no meg a jutalom a sztrájkolókat üldözők és a sztrájkban részt nem vevők zsebét?

***Sz.P.***

# Megkérdeztük *Bereczky Andrást*, a MEDOSZ főtitkárát a készülő agrárdemonstrációról

– Egyelőre felfüggesztettük az április 11-12-ére meghirdetett agrárdemonstrációt az árvízhelyzet miatt. Úgy döntöttünk: erkölcsileg nem tehetjük meg, hogy mialatt ezrek küzdenek az életükért, jószágaikért, vagyonukért és házaikért, mi demonstrálunk. A felfüggesztés határozatlan ideig tart, de addig biztosan, amíg a víz az úr! Kezdeményeztük a Mezőgazdasági, Erdészeti és Vízügyi Dolgozók Szakszervezete (MEDOSZ) és a Mezőgazdasági Termelők és Szövetkezők Országos Szövetsége (MOSZ) tagjainak körében, hogy minden rendelkezésükre álló eszközzel segítsék az árvízvédelmi munkákat.

*– S mi lesz, ha levonult az ár?*

– A jogszabályok értelmében 72 órával bármilyen rendezvény előtt újra engedélyt kell majd kérnünk a rendőrségtől. Úgy tervezzük, hogy marad a félpályás útlezárás, nem szeretnénk, ha az embereket még jobban sújtaná a mi demonstrációnk. Nem akarjuk a közvéleményt sem magunk ellen haragítani.

*– Mi a véleménye az akció "befagyasztásáról"?*

– Szinte biztos, hogy a "hibernálás" nem tett jót a demonstrációnak, hiszen már megvoltak a helyszínek, mindenki tudta, mi a dolga. Nehéz lesz az embereket újra tűzbe hozni, bár az is tény, hogy az elégedetlenség nőttön nő.

*– Eléggé megosztott az agrárium...*

– Nem szeretek más érdekképviseletekkel foglalkozni, így abba a vitába sem kívánok belemenni, hogy mely szervezet ellenzi s miért a készülő agrárdemonstrációt. Nem kívánok számháborúba sem bocsátkozni, például arra vonatkozóan, hogy az egyik ellenző, a Gazdaszövetség hány embert képvisel. Úgy gondolom, az a mérvadó, hogy a családi gazdaságok és a mezőgazdasági termelők legnagyobb érdekvédelmi és munkaadói szervezetei támogatják a megmozdulást, hiszen ne feledjük a Parasztszövetségnek a legnagyobb a támogatottsága a családi gazdálkodók körében, a MEDOSZ a legnagyobb agrár érdekképviseleti szervezet, míg a MOSZ a legnagyobb agrár munkaadói szervezet. Egyébként nagyon rossz dolognak tartom, hogy az agrár érdekképviseleti szervezetek egymás ellen harcolnak.

*– Mennyire esett vissza, vagy nőtt meg a demonstráció támogatottsága a gazdák körében?*

– Nyilvánvaló, vannak olyanok, akik félnek, akiket meg lehet félemlíteni támogatásmegvonással és "rendszám-felírással", ám a gazdák többségének sajnos már mindegy, sem így, sem úgy nem kapnak, kapnának támogatást. Nincs vesztenivalójuk...

***Berta Sándor***

# Folytatódik az "egyre nagyobbakat mondok" című mesedélután a Vasutas Hírlapban

A Vasutas Hírlap 2000. IV. 4. 6. (50.) évfolyam 6. számában "Végre építkezni is kellene már!" cím alatt Domokos úr újabb rémtörténetekkel állt elő.

A címet elolvasva azt gondoltam, hogy befejezte az "utánakiabálást" és valami komolyat is ír. Tévedtem, mivel a hangzatos cím alatt folytatta a pótcselekvését.

"Valótlant állít az alelnök" című írására válaszunkat lásd a lap 4. oldalán.

A "tíz év alatt tizenöt sztrájk" hangzatos cím alatt levont következtetéseiből látszik, hogy "átutazóban" van ő a MÁV Rt.-nél. Arra pedig nem vett fáradtságot, hogy utánanézzen a sztrájkok okainak. Azt elfelejti (bocsánat, honnét is tudná!?) ha nem lettek volna sztrájkok, akkor már csak az EU-folyosók lennének Magyarországon. Mellékvonal már rég nem. Tovább zuhant volna a vasutasok jövedelme, persze ez Őt nem zavarja, mivel az átutazók fő elve: *"vedd el, amit lehet, mert előbb-utóbb úgyis menni kell"*.

Megható a "mindenható szakszervezeti hatalom" című rész is. A baj csak az, hogy az idézett dőlt betűs részt "királyi többesben" írta. Én ugyanis nem tudok róla, hogy a tárgyalásokon vagy azon kívül valaki a vezérigazgatót személye elleni támadással fenyegette volna meg. Ezzel ellentétben arról igen, hogy nekünk szakszervezeti vezetőknek emlegettek valami felső fiókban összegyűjtött információt. Persze így utólag szelektív az emlékezet! A szerzemény többi főcíme hangzatos, de egyben siralmas is.

Domokos úr! Az Ön által adott hangzatos címre kellett volna az írásban koncentrálni! Végre építkezni kellene már! Vagy az nem megy?! Előbb-utóbb kiderül. Akkor vajon kire hárítja majd a felelősséget!

***Dr. Márkus Imre***

DOKUMENTUMAINKBÓL

MEZŐGAZDASÁGI, ERDÉSZETI ÉS VÍZÜGYI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉGE
**Dr. Bereczky András úr részére**
**főtitkár**

*Tisztelt Főtitkár Úr!*

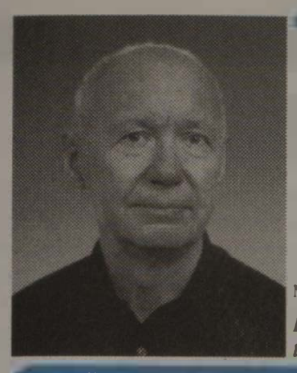
A Vasutasok Szakszervezete megdöbbenéssel értesült arról, hogy a tavaly ősszel az FVM-mel kötött megállapodást a miniszter utasításának következtében a minisztérium nem hajlandó betartani. Ennek következtében jelentősen csökken az ágazat eltartó- és versenyképessége, veszélybe kerülnek a munkahelyek, erősen romlik a munkavállalók jövedelmi viszonya! Ez a helyzet sajnos számunkra, vasutasok számára is meglehetősen ismerős! Csak azok a kormányzati tényezők nem látják vagy nem akarják látni, hogy a mezőgazdasági termelők életviszonyainak sárba tiprásával, a vasútvonalak tömeges bezárásával éppen azokat a vidéki térségeket lehetetlenítik el, teszik tönkre, amelynek fejlesztését hirdetve hatalmukat megkaparintották! Ezt bizony minden eszközzel meg kell akadályozni!

Éppen ezért demonstrációtok céljaival azonosulunk, azokkal mélyen egyetértünk! A Vasutasok Szakszervezete Választmánya határozatban foglalt állást a MEDOSZ Szövetség álláspontja mellett! Veletek együtt tiltakozunk a vidék, a mezőgazdaság tönkretétele ellen, követeljük a hatályos megállapodások maradéktalan és feltétlen betartását! A leghatározottabban elítéljük (minden fórumon tiltakozunk) a Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Miniszter azon jogsértését, amely alapvető emberi és szabadságjogok ellen irányul!

A Vasutasok Szakszervezetének tagjai a veletek való szolidaritásuk és a demokrácia mellett való kiállásuk érdekében április 11-12-én zöld szalagot fognak viselni. Külön köszönjük, és nagyra értékeljük, hogy az árés belvíz károk sújtotta, katasztrófahelyzetben lévő országban egyelőre csak a jelképes demonstrációt választottátok.

*Budapest, 2000. április 11.*

Tisztelettel: ***Dr. Márkus Imre***
a VSZ elnöke



MOTTÓ:
*Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.*

# Állítsuk meg a süllyedést!

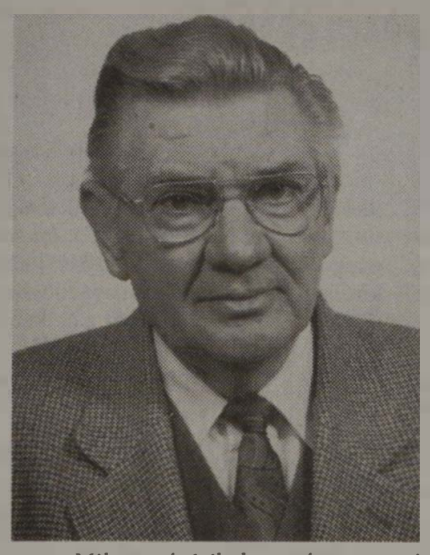
TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÜTKÖZŐ — KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

## A tagság igényei szerint

SZAKSZERVEZETI LÁTLELET ***VARGA GYÖRGYTŐL***



*– Milyennek ítéled a szakszervezeti mozgalom mai helyzetét? – kérdeztem Varga Györgytől, az Erdészeti és Faipari Dolgozók Szakszervezete nyugdíjas bizottságának elnökét, a régi, nagy tapasztalatú, ma is aktív érdekvédőt.*

– Sajnos, leszálló ágban vannak a munkavállalói érdekképviseletek. Ezért kerültek ilyen helyzetbe, mert fogy a levegő. A kormány elzárja azokat a csapokat, amelyek az életben maradáshoz szükséges oxigént biztosítanák. Még ugyan nincs módjában elzárni, szándéka azonban ez volna. A szakszervezeteknek – erőfeszítéseik révén – ván még egy-két nyílásuk, ahol levegőhöz jutnak. Ezeket a nyílásokat viszont csak úgy lehet tágítani, ha jobb szervezettséggel, nagyobb egyetértéssel, szorosabb együttműködéssel és összefogással a szakszervezetek ereje növekszik.

*– Ezek szerint nemcsak a kormányon múlik a szakszervezeti munka hatékonysága.*

– A szakszervezetek személyi, szervezeti, strukturális leragadása sajnos nem az érdekvédelmi szervezeteket erősíti, hanem a kormány oxigéncsapjait szolgálja; a kabinet azt csinál jelenleg, amit akar. Ezeken a problémákon kívül az is gondot jelent, hogy kihalnak a szakszervezetek megszokott hagyományai.

*– Mire gondolsz?*

– Eltűntek a Mikulás-csomagok, a nőnapi hóvirágok, megszűnt a gyermeküdültetés. A szakszervezeti tagság pénzéből épült üdülőkben az egekbe szöknek az árak, s így a szervezett dolgozók számára megfizethetetlenné válik az üdülés. A szakszervezeti nyugdíjasok gondjainak enyhítésére nincs kellő erő, figyelem és idő. A bérviták dominanciája mellett – amit a tagság sokszor nem is ért – felvetődik a régi kérdés: mit ad a szakszervezet?

*– Nos, mit ad az Erdészeti és Faipari Dolgozók Szervezete?*

– Bár a Mikulás-csomag valóban kiment a divatból, de szakszervezetünk abban hagyományőrző, hogy a gyermeküdültetéssel – beleértve a külföldi üdültetést is – a tagság igénye szerint foglalkozik. Meggyőződésünk: a nyugdíjasokkal is úgy kell foglalkozni, hogy abban saját jövőjük jó példáját lássák az aktív dolgozók.

*– S nálatok ez így van?*

– Nálunk az a gyakorlat, hogy a nyugdíjas bizottság elnökét szakszervezetünk kongresszusán választják meg. Az alapszervezeti választások során hasonlóképpen történik a nyugdíjas ügyek alapszervezeti felelősének a megbízatása is. S a nyugdíjas tisztségviselőket eszerint is kezelik.

Nagy munkába kezdtünk azzal, hogy az erdészeti ágazatból nyugdíjba vonulók köréből adatfelvételt végeztünk az anyagi, szociális helyzet feltérképezésére, amelyet azután központilag feldolgoztunk. A nyugdíjasok élethelyzetét tartalmazó főbb adatokból kitűnik, hogy kik vannak leginkább rászorulva a méltányossági alapon történő, soron kívüli nyugdíjemelésre. Ezeket a javaslatokat nyugdíjas bizottságunk terjeszti fel a területileg illetékes nyugdíjbiztosítási igazgatóságokhoz.

*– S a válasz, az eredmény?*

– Megelégedéssel nyugtázhatjuk, hogy a legutóbbi öt év alatt 392 nyugdíjasunk részesült soron kívüli nyugdíjemelésben. Ezek havi összege 900 forinttól 1600 forintig terjed. A havi emelések összege – a 392 nyugdíjast tekintve – évi 4,6 millió forintot tesz ki. Ennyivel tudtuk segíteni a súlyos anyagi gondokkal küszködő, rászoruló idős tagjainkat. Ennek köszönhető, hogy szinte minden nyugdíjba menő társunk megtartotta szakszervezeti tagságát.

Tulajdonképpen a MEDOSZ-ból és az MSZOSZ-ből is azért léptünk ki, mert ehhez a hagyományőrző törekvéseinkhez nem mutatkoztak partnereknek, sőt, azt régimódi, avítt struktúrának tartották, mondván, hogy ez már a modern szakszervezeteket nem jellemzi. Mibennünk pedig tovább élt a kérdés: miért nem, ha a tagság ezt igényli? Ezért a következtetésünk az lett: a bonyolult szakszervezeti feladatok végzése közben sem szabad megfeledkezni a tagság alapvető igényeiről. A szervezett dolgozók ugyanis folyamatosan szeretnék tudni és érzékelni, hogy mit ad a szakszervezet? Mi ennek próbálunk és akarunk megfelelni.

*– És ti sohasem kérdezitek meg, hogy a tagság mit ad a szakszervezeteknek? A tagság mindig csak várjon és kapjon? E kérdés viszont azért is indokolt, mert a tagság maga a szakszervezet. Akkor kitől kérünk mindig?*

– A tagság visszajelzése abban mérhető, hogy messze az országos átlagot meghaladó szervezettségünk van mind az aktív tagok, mind a nyugdíjasok körében. Ez a tény számunkra megnyugtató és biztató. Megerősít bennünket abban, hogy jó úton járunk.

***-kárpáti-***

## A tájékozatlanság egyenlő a kiszolgáltatottsággal

VALLJA ***DR. BERECZKY ANDRÁS***, A MEZŐGAZDASÁGI, ERDÉSZETI ÉS VÍZÜGYI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉGÉNEK FŐTITKÁRA

*– Először essék szó a magyar mezőgazdaságról, hiszen ebben a gazdasági környezetben végzitek az érdekvédelmi munkát.*

– 1989 óta az ágazatban a munkahelyvesztés megközelíti a 75 százalékot. Ez azt jelenti, hogy minden négy munkahelyből egy maradt meg. 1989-től 1994-ig több mint 600 ezer munkahely szűnt meg, ami ebben az időszakban az ágazat összes munkahelyvesztésének közel a fele. Sajnos, azóta is a legtöbb munkahelyet vesztő ágazatok sorába tartozunk. Különösen rossz képet mutat az összehasonlítás akkor, ha figyelembe vesszük: a nemzetgazdaságban 1998-ban már minimális foglalkoztatás-bővülés következett be, miközben a mezőgazdaság továbbra is jelentős mértékű munkahelyeket vesztett.

*– Hogyan jött ez össze, mi volt ennek az oka?*

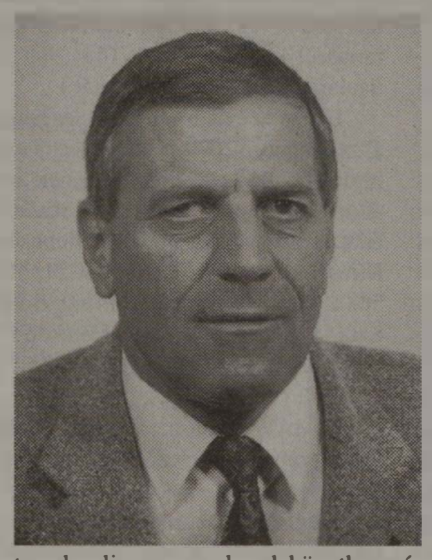
– Három fő okot jelölnék meg: 1. A kárpótlás, ami egy korszerű birtokstruktúrából katasztrófálisan rossz birtokstruktúrához vezetett. 2. A téves privatizációs stratégia. Az ún. "decentralizált privatizáció" előírásai szerint a legkisebb működőképes egységig magánosították az egyes üzemrészeket. 3. Az abszolút módon politikai indíttatású és politikai indulatoktól fűtött szövetkezetellenesség. Mindez azt jelentette, hogy jóllehet a mezőgazdaságban is volt korábban túlfoglalkoztatás, de a sok tízezer munkahely megszűntetése nem volt törvényszerű, nem volt indokolt.

*– Jogos tehát a mezőgazdaság válsághelyzetéről beszélni?*

– Teljes mértékben. Ebből az ágazatból minden jel szerint tartós válságágazat lett, amelyre már másfél évtizede a vagyonvesztés, a vagyonfelélés a jellemző, ami persze – az agrárolló következtében – kemény jövedelmezőségi problémákkal jár. Mindez elsősorban a közép- és nagyüzemeket sújtja annak ellenére, hogy éppen ezek az üzemek képesek piac- és versenyképes árukat előállítani. E tekintetben 1998 óta tovább romlott a helyzet, ugyanis a jelenlegi kormány agrártámogatási rendszere kifejezetten diszkriminálja az úgynevezett foglalkoztató mezőgazdaságot.

*– Ezek a körülmények nyilvánvalóan nemcsak befolyásolják a szakszervezetek mozgásterét, de meg is határozzák működőképességét, tevékenységét.*

– Természetesen. A fent vázolt helyzet a MEDOSZ-nak jelentős tagvesztést jelentett. Szakszervezetünknek 15 éve több mint kétszer annyi tagja volt, mint amennyi ma az egész ágazatban összesen alkalmazásban állók létszáma. Rontotta helyzetünket a magyar szakszervezeti mozgalomban bekövetkezett sajátos pluralizmus, amelynek következményeként a korábbi MEDOSZ szervezési területét ma négy szakszervezet tölti be. Vagyis: négy részre szakadtunk. S ez, mint mindenütt az erők, az infrastruktúra szétaprózódását vonta maga után. A tagvesztés pedig a tagdíjbevétel csökkenésével járt. A valamikori 300 ezer taggal szemben, jelenleg a MEDOSZ-nak 15 ezer körül van az aktív taglétszáma. A tanulókkal, a nyugdíjasokkal együtt kb. 17 ezren vagyunk.



*– Tudom, hogy sok gonddal küszködtök, de melyek a legfőbb figyelmet érdemlő problémák; az olyanok, amelyek megoldása javítana a jelenlegi helyzeten?*

– Legfőbb problémának azt tartom, hogy a szakszervezet, mint intézmény lejáratódott a munkavállalók, a közvélemény szemében. Ebben közrejátszott a politika, a média is. Szerepük volt és van a pártoknak is. Nem utolsó sorban szó van magunkról, az egymás ellen acsarkodó szakszervezetekről. Gondoljunk csak vissza a kilencvenes évek elejére, amelynek negatív következményei nem múltak el nyomtalanul. Ennek a jelenségnek a legnagyobb vesztese maga a munkavállaló, aki önmaga védelmének a leghatékonyabb eszközét veszíti el. Ezért meg kellene értetni a munkavállalókkal, hogy nélkülük, aktív közreműködésük mellőzésével nem lehet eredményesen képviselni érdekeiket. A szakszervezeteket lehet szeretni vagy nem szeretni, de egy demokratikus társadalomban nélkülözhetetlen szerepet töltenek be. Ezt a mindenkori politikai hatalomnak is tudomásul kell venni.

*– Hogyan lehetne a kedvezőtlen helyzetből pozitív folyamatokat elindítani?*

– A közvéleményben és a munkavállalók fejében meg kellene változtatni azt a szakszervezeti képet, amely ezt a megítélést kiváltotta. Ma már számos szakszervezet – a MEDOSZ is – megfogható érdekvédelmi munkát végez, időnként jelentősnek tekinthető eredményeket ér el például a bértárgyalásokon, a kollektív szerződések előkészítésében és létrehozásában. Említhetném a kedvezményes dolgozói részvényeket, vagy azt, hogy ez évben január elsejétől érvényes a minimálbér.

Az esetek többségében az érintett munkavállalók jelentős része nem szerez tudomást arról, hogy ezeket az eredményeket a szakszervezetek segítségével vívták ki. Nem tudjuk – különösen az alapszervezetek tisztségviselői – "eladni" a nehéz küzdelmekben kicsikart sikereket. Ez persze összefügg a szakszervezeti oktatás jelenlegi állapotával. Ezen a téren van bőven javítani valónk. Ez vonatkozik információs tevékenységünkre is, bár biztató jelként értékelhető, hogy ismét beindítottuk, megjelentettük a MEDOSZ Hírlevelet. Tettük ezt annak a tapasztalati ténynek az ismeretében, hogy a tájékozatlanság egyenlő a (még nagyobb) kiszolgáltatottsággal, s az információ valóban hatalom, a sajtó pedig az érdekvédelem hatékony fegyvere.

*– Merre és hogyan tovább? Mi a válaszod erre?*

– A folyamatos, napi érdekvédelmi munkát át kell járnia a profizmusnak. Ezen azt értem, hogy a szakszervezeteknek meg kell "venniük" az egyes területek legjobb szakértőit (jogászait, közgazdászait, kommunikációs szakembereit, stb.). Erre azonban külön-külön aligha vagyunk képesek, ezért egyesíteni kell erőinket. Az együttműködési szándékot persze már sokan és sokszor kinyilvánították, a deklarációkon túl már tovább kellene lépni. Az igazi megoldás: az összefogás, a szakszervezetek anyagi, szellemi erejének, infrastrukturális eszközeinek egyesítése. Ez sokszorozhatja meg a kondíciókat, teheti eredményesebbé az érdekvédelmet.

Ennek a szemléletnek és gyakorlatnak kell(ene) kifejezésre jutnia az egyes ágazatok és konföderációk érdemi, folyamatos együttműködésében. Ha ez a szándék és gondolkodásmód érvényesülne – párosulva a tagsággal való szoros, napi kapcsolattal –, akkor konfliktushelyzetekben is garantálható lenne a közös fellépés, a több eredmény. Emellett, ezzel együtt biztosítanunk kell olyan kedvezményeket és juttatásokat, amelyek a szakszervezeti tagot megkülönbözteti a szervezeten kívüli munkavállalóktól. Nálunk ilyen a hatodik éve működő tagi jogon járó balesetbiztosítási rendszer, s az újjáélesztett tagi, kedvezményes üdültetés. Ha ezek a szolgáltatások még szélesebb körűek lesznek, s párosulnak az erők összefogásával, akkor pozícióink csak erősödnek.

***-kárpáti-***

## Hegyi Gyula és Krausz Tamás ajánlásaiból - részletek -

Az MSZP két illusztris személyisége egyénileg is megtette ajánlásait pártjuk készülő programjához, amelyet – a tervek szerint – a legközelebbi kongresszus vitat meg és fogad el. Ezekből idézünk olyan gondolatokat, amelyek a szakszervezetekkel kapcsolatosak. Előbb ***Hegyi Gyulától***, a kiváló publicistától, országgyűlési képviselőtől, majd ***Krausz Tamás*** történésztől, a Baloldali Tömörülés vezető alakjától.

**1.**

"Nincs társadalom, csak egyének vannak, akikhez családok tartoznak" – mondotta *Thatcher asszony*. A szocialista mozgalom e kolosszális hazugság szervezett tagadását jelenti. Mindennap és minden órában el kell bontani egy téglát a társadalmi különbségek, a gazdasági monopóliumok és a szellemi kiváltságok falából. Ott, ahol éppen a legkézenfekvőbb: de lankadatlanul.

Ahol a kormány döntéseit nem a választók akarata, hanem a tőkekivonástól való rettegés formálja, ott nincs demokrácia.

A baloldal hagyományos bázisa a lokális és munkahelyi önszerveződés, a plebejus demokrácia. Hatalmas erők dolgoznak azért, hogy ezek a tradicionális közösségek széthulljanak, és az atomizált lakosság (még ha polgárságnak hívják is) akaratlan bábként engedelmeskedjen a politikai és gazdasági monopóliumoknak. Ezért fontos, hogy a szocialisták szövetségre találjanak minden olyan közösségben, amely társadalmi és patrióta értékeink védelmére szerveződött. Kiemelten vonatkozik ez a szakszervezetekre és szövetkezetekre, amelyek eltiprása minden rendű és rangú jobboldali formáció közös céljának látszik.

**2.**

A szegénység mérséklése az MSZP alapvető feladatai közé tartozik. Ennek érdekében minden áron biztosítani kell, akár tömegmozgalmak útján is, hogy a kormány ne korlátozhassa a munkavállalói és szakszervezeti jogokat. Meg kell állítani a kormányt abban a törekvésében, hogy a szakszervezeteket kiszorítsa a munkahelyekről, lehetetlenné téve így a kollektív szerződést, a béralkut és a munkaügyi ellenőrzést. A kormány kiszolgáltatja a magyar nemzet óriási többségét kitevő munkavállalókat a multinacionális és helyi vállalkozók kénye-kedvének, még a prostitúció és a gyermekmunka egyértelmű korlátozását sem képes végrehajtani. E feladatok megoldása az MSZP konkrét programjának döntő elemeit kell, hogy képezze.

A program egyértelműen mondja ki: a munkához való jog nem egyszerűen elvont deklaráció, hanem minden magyar állampolgár elemi joga, s gyakorlati feltételeinek megteremtését az MSZP mindennapi politikája során alapvető céljainak tekinti. Ilyen szociális alapjog a szakszervezetekhez, a kollektív szerződés megkötéséhez és a társadalombiztosításhoz való jog. A kulturális, oktatási, szociális és egészségügyi ellátás minden magyar állampolgár számára közel azonos esélyeket biztosítson. Elkerülhetetlen, hogy a gazdagabb rétegek szociális támogatását az állam diszpreferálja, a szegényebb rétegeket pedig részesítse előnyben. Az uniós csatlakozás minden magyar munkavállalónak a centrumországok munkavállalóival azonos jogokat és lehetőségeket teremtsen. Az újonnan csatlakozó országok állampolgárai ne legyenek az Európai Unió másodrendű polgárai. A csatlakozás kezdéséig közelíteni kell ennek érdekében a bérszínvonalat az uniós országokéhoz.

***Kárpáti Sándor***

SZTRÁJKNAPLÓ TOVÁBBRA IS KINYITVA

# Lássuk a medvét!

## A MÁV PR("OPAGANDA") IGAZGATÓJÁNAK MEGLEPŐ, DE ROPPANT ÉRDEKES KÖVETKEZTETÉSE A MÁV VEZETŐINEK BESZÁMÍTHATÓSÁGÁT ILLETŐEN

"A MÁV Rt. dolgozói lapjának" titulált Vasutas Hírlap 2000. április 4-i számában Domokos Lajos, a MÁV PR-igazgatója a "Végre építkezni is kellene már!" című cikkében megjegyzi, hogy *a MÁV vezetői* a szakszervezeti lapok hasábjain időnként *"olyan gyermeteg szereplőkként tűnnek* fel az irományokban, akik például nem ismerik fel, hogy önmaguknak ássák a vermet, akik úgymond *azért indítanak küzdelmet a szakszervezetek ellen, hogy ki ne derüljön: meghaladja a képességeiket a MÁV-átalakítás, a szakmai kihívás súlyos felelőssége."* Ennek alátámasztására "valótlant állít az alelnök" alcím alatt többek között a következőket írja.

"A MÁV – amint az érdekképviseleti oldal többször sugallja – azért volt kiszámíthatatlan, mert vezetői már-már beszámíthatatlanok. A Magyar Vasutas szerint a választmány március 2-i ülésén Bíró Tibor, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke "a sztrájk utolsó óráinak jogszerűtlenségéről szólva óriási derültséget keltett, hogy a MÁV Rt. érezve sántító bizonyítékai gyengeségét, saját maga is megfellebbezte az első fokú, rá nézve kedvező ítéletet." *Világos a következtetés: ezek a vasúti vezetők még azt sem tudják, hogy nem kell fellebbezni a nekik kedvező bírósági ítélet ellen, mit várhatunk akkor tőlük.* A következtetéssel csak az a baj, hogy valótlan állításból indul ki. A MÁV természetesen nem fellebbezett a Fővárosi Munkaügyi Bíróságnak azon végzése ellen, amely szerint a sztrájk utolsó 23 órája jogszerűtlen volt. Miért is tette volna?"

És most lássuk a tényeket!

A MÁV részéről mondhatni mostanra már szokássá vált, hogy bírósághoz fordul az éppen aktuális vasutas sztrájk jogellenességének megállapítása iránt. Ez olyan "jogszerű és megengedett" munkáltatói intézkedés, amely a sztrájk hatékonyságának és az abból eredő munkáltatói hátrányok korlátozására és mérséklésére irányul (lásd a sztrájk esetén követendő jogszerű munkáltatói magatartásról kiadott Gy. 55-168/1999. sz. Szakmai tájékoztató 7. oldalát.)

Ebben az évben az a kivételes helyzet állt elő, hogy a 2000. február 1-jétől meghirdetett sztrájk jogellenességének megállapítása iránt immáron 2 db beadvány érkezett a MÁV-tól a Fővárosi Munkaügyi Bírósághoz. Az első kérelmet 24. Mpk. 50.021/2000/3. sz. alatt a bíróság elutasította. A később beadott kérelemben foglaltaknak 20. Mpk. 50.038/2000/11. sz. alatt helyt adott.

A MÁV, amint azt *Domokos Lajos* írja, a számára kedvező határozatot nem fellebbezte meg.

Megfellebbezte viszont a számára kedvezőtlen 24. Mpk. 50.021/2000/3. sz. határozatot.

Látható, hogy az alelnök valóban valótlant állított. Mert tévedett. Tévedését erre irányuló helyreigazítási kérelem nélkül is elismeri.

*A MÁV vezetőinek beszámíthatóságára vonatkozó következtetést nem az alelnök, hanem a PR-igazgató vonta le,* ezért ezen nincs mit helyreigazítania az alelnöknek, sőt az alelnöknek nincsenek emlékei arra vonatkozóan, hogy a MÁV vezetőinek elmebeli képességeit illetően valamilyen észrevételt tett volna, ez ugyanis nem szakterülete.

Azt is meg kell jegyeznem, hozzáértő szakemberek pontosan tudják, hogy nem példa nélküli, istentől elrugaszkodott dolog az sem, ha valaki mondjuk az elégtelen indokolás miatt megfellebbezi a számára kedvező első fokú bírósági határozatot.

Az első fokú határozatot nem azért szokták megfellebbezni, mert a fellebbező fél beszámíthatatlan, hanem azért, mert a jogvitában érdekelt felek általában másodfokon is nyerni szeretnének.

A szakszervezeti újságok hasábjain megjelentekből sokféle következtetést le lehet vonni. Van, aki ezt rábízza az olvasóra és van, aki megmondja az olvasónak, hogy milyen következtetésre kell jutnia.

Én magam például szívesen olvastam volna Domokos Lajosnak azt a következtetését, hogy *a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke a sztrájk idején felállított Központi Operatív Bizottság munkavállalói képviselőit nem nevezte "mocskos vasutas bagázsnak."*

***Dr. Bíró Tibor***
a Vasutasok Szakszervezete alelnöke

# "Leteszem poharam..."

Jóska végigdolgozta a vasutas-sztrájkot, de nap, mint nap szembe kellett néznie kollégái rosszallásával.

Most, hogy megkapta a "30 ezüst pénzt" könnyíteni akarván lelkiismeretén, meg, hogy visszaszerezze (barátai) társai bizalmát, egy italra hívta meg őket a közeli talponállóba. A békülékenységre hajlamos munkatársak elfogadták Jóska meghívását és vagy tízen betódultak a "Kis piszkosba". A vendéglátó az alkalomhoz illően a legdrágább rövidből hozatott egy kört, hiszen a kapott jutalomból visszatartott erre az alkalomra. Péter, a meghívottak "szóvivője" pohárköszöntőre emelte poharát, majd torkát köszörülve rigmusba kezdett: *"Leteszem poharam. Folytassuk a sztrájkot az itallal szemben. Égetné a torkom és azt nem kedvelem."*

Poharát a vendéglátó is érintetlenül hagyva – ha megkésetten is – csatlakozott a sztrájkolókhoz. Önként.

***Hegedűs Károly***

# A provokatőr

*B. Margit* 1979-ben került a vasútra, azóta árupénztárosként dolgozik egy dél-pesti vasútállomáson. Bár nem tagja egyik vasutas-szakszervezetnek sem, ahogy ő mondja "meggyőződésből" részt vett a tavaly decemberi 9, az idén januári 60 és a február elsejétől 14-éig tartó 398 órás vasutas sztrájkban. Ám ez utóbbinál történt valami...

*– Mi is pontosan?*

– Február negyedikén, pénteken napalos voltam és sztrájkoltam. Úgy délután fél négy tájban betoppant hozzám egy jól öltözött, magas, karcsú, fekete hajú férfi. – A főnököt keresem! – mondta. Útbaigazítottam. Ám ő nem tágított. – Maga mit csinál, csak nem sztrájkol? – kérdezte gúnyosan. – De igen! – vágtam rá.

*– S erre ő?*

– Rám rivallt. Szabályos szitoközönt zúdított rám a magyar nyelv legszebb káromkodásaiból keverve. "Rohadt, kis vasutas! Mit lopjátok itt a napot, ahelyett, hogy dolgoznátok!" – ordította. Már majdnem nekem jött.

*– S maga mit csinált?*

– Egy ideig tűrtem, ám amikor már szinte tettlegességig fajult a vita, felordítottam: – Na, most aztán takarodjon, mert ha nem, rendőrt hívok!". Ez a fenyegetés már használt. Se szó, se beszéd kirohant és úgy bevágta maga mögött az ajtót, hogy majd kiszakadt a helyéből.

*– Nagyon kiborult?*

– Egy kicsit paprikás lettem, ám hamar lehiggadtam.

*– S azóta volt más incidense?*

– Igen, a sztrájk utáni héten, minden nap valaki pontban éjfélkor felhívott és belelihegett a telefonba. A bökkenő csak az, hogy egyszer a háttérben felhangzott a MÁV-szignál.

– Gyanakszik valakire?

– Vádolni alaptalanul senkit sem szabad, csupán azért meséltem el történetemet, hogy társaim lássák: nem kell és nem is szabad megijedni. Senkitől!

***Berta Sándor***




**Fotóarchív anyagunkat tallózva került kezünkbe az elbocsátás sorsára jutott szekszárdi húsosok Országház előtti megmozdulását megörökítő fénykép. Igaz, még a Horn-kormány idejéből származik. Transzparensei hasonlóan kiabálók voltak, mint a Dob utcaiak. Az egyik közülük így szólt: "A hússal mi dolgozunk, mások zsírosodnak."** FOTO: SZALAI

# Küldték, – mégsem ment betegszabadságra

*K. Henriettának, egy fővárosi, külvárosi vasútállomás személy-pénztárosának a* "bűne" csupán annyi, hogy nem volt hajlandó betegszabadságra menni az ominózus februári, 398 órás sztrájk idején. Úgy gondolta, ha sztrájkolni nem is tud, legalább dolgozni fog, de gyáván megfutamodni sem! Sztrájk alatti "tettét" azóta egy ismeretlen férfi pár mondatos üzenetekkel "honorálja".

*– Tehát nem ment szabadságra?*

– Nem. Minek is mentem volna, hiszen makkegészséges voltam!

*– Csak volt?*

– Még most is az vagyok, csak kicsit már unom az üzeneteket a rögzítőmön.

*– Pontosan mi történt?*

– Február 1-én, kedden javában tombolt a sztrájk. Én nem vettem benne részt, információsként is dolgoztam, így nem tartottam volna etikusnak a munkabeszüntetésben való részvételt. A főnökhelyettes hivatott be, hogy jó lenne, ha elmennék "betegszabadságra", én arra azt mondtam: "Nem vagyok beteg, minek menjek?" Talán azt hitte "sztrájkgyanús" vagyok, aztán nem nagyon erősködött tovább.

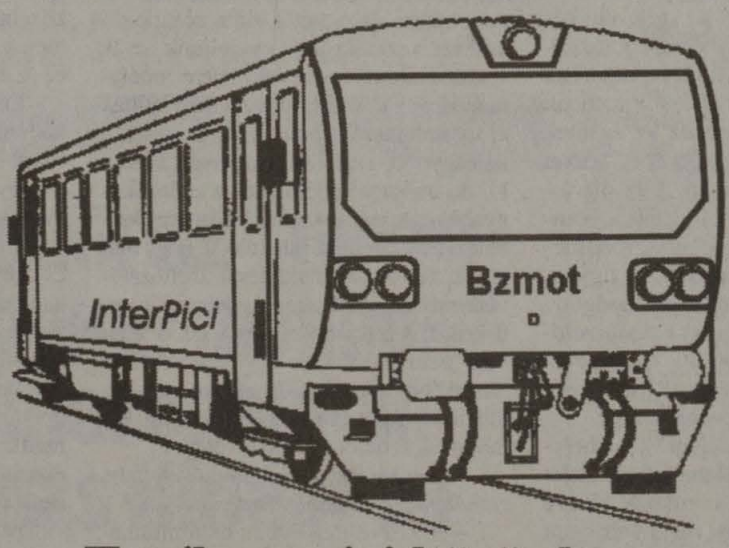
*– Ez nem hangzik valami félelmetesnek...*

– Nem is az. Csupán az a bökkenő, hogy február 15-én, március 15-én és április 15-én is kaptam egy öblös férfihang által mondott üzenetet a telefonos üzenetrögzítőmre, mely így szól - már tudom fejből: *"Nem jól döntött. Mulasztásáért megfizet. Már nem sokáig lesz vasutas. Árulását sohasem bocsátjuk meg!"*. Ennyi, majd kattan a vonal. Eleinte idegeskedtem, de mostanában már nem zavar. A családom is mellettem áll, úgyhogy nem félek.

***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

VASÚTNÉZŐBEN

# Záhony-Port: Hol a munkabéke mostanában?

"HA EGY SZEGÉNYSÉGET SZÉTSZEDNEK, ABBÓL NEM LESZ KÉT GAZDAGSÁG"



**Csendes a ház: Fényeslitke, az Északi-rendező "Vörös Tornya". Már senki nem rendez semmit.**

**– Végre sínen vagyunk – mondja egy vasutas Záhonyban.**

**– Csak vigyázzunk, mert hátha jön a vonat – vágja rá erre a kollégája.**

**– Te soha nem tudsz optimista lenni – így megint az egyik.**

**– Az optimista ember nem más, mint rosszul tájékozott pesszimista – replikázik ismét a másik.**

A saját helyzetük iránti ilyesfajta ambivalens viszony mostanában eléggé jellemző a záhonyi üzletigazgatóság területén dolgozó emberekre. A nem dolgozókra – vagyis azokra, akik elveszítették állásukat – már nem tudni, mi jellemző, hiszen megfelelő munkaalkalomra lelni az ország sarkának e csücskében, ahová korábban már eleve ezrek és tízezrek menekültek vissza a romba fulladt távoli bányákból és építőiparból: nos, ez itt olykor nehéz, máskor meg egyenesen lehetetlen.

Ez a határváros, illetve körzet volt már Aranykapu, a Kelet kapuja, Európa legnagyobb szárazföldi kikötője és sok minden más, még kis Moszkva is. Ez utóbbi titulusra jószerint rímel Fényeslitke –Északi rendezőn a színe után elnevezett Vörös torony, amelynek vezérlőpultja mögül ma már senki semmit nem rendez. A költővel élve, *"árvult kastély gondját kóbor kutya őrzi."* Illetve most még nem az, hanem egy vagyonőr vállalkozás őrzi-őrizgeti. Ez az épület azelőtt afféle mutogatni való vívmány volt, ahová az évtized derekáig minden idelátogató miniszterelnököt és közlekedési minisztert, államtitkárt és vezető pártpolitikust felkísértek. Aztán az élet és a vasút vezetősége úgy döntött, hogy rendezni végre közös dolgainkat... – és a munkahely megszüntetése 90 ember állásába került. Ezen a szolgálati helyen az ország belsejéből ideérkező normál nyomtávú vagonokat rendezték, ám a FÁK-államokból beérkező árutömeg nagymérvű csökkenése Fényeslitke kapacitásának jelentős részét fölöslegessé tette. A tornyot meg, mértékadó helyi források szerint, majd elhordják a népek a lakóház építkezéseikre és az árvízi helyreállításhoz, ezzel ugyan nem csorbul a nemzeti vagyon, hiszen a házát mégsem viheti ki az ember az országból.

## Papíron négy órás a munka

*Pöhacker Attila*, a Vasutasok Szakszervezetének területi titkára tavaly decemberben komolyan fontolgatta, hogy Fényeslitke-Északiért sztrájkolni fognak.

*– Nem gondolta-e – kérdezem tőle –, hogy egy megszűnésre ítélt munkahelyen a sztrájk legfeljebb annyi sikert teremhetne, mintha az ingyen uszodában sztrájkolna a pénztáros?*

– De, ez nekem is eszembe jutott – feleli a rokonszenves és már sok munkahelyi vihart megért tisztségviselő. – De hát az egész szervezkedést úgyis elmosta, hogy kiderült: a MÁV-nál ennél sokszorta nagyobb a tét és a baj, s jött a nagy vasutassztrájk.

*Jászai Imre*, a litkei állomásfőnök a Déli rendező épületében azt mondja:

– Ez a pont megmaradt, ez most már egy stabil torony. A munkatársaimmal együtt én is stabilabbnak érzem magam, mint tavaly decemberben.

– Én azóta biztosítóberendezést felügyelek – mondja aztán a toronyépülettől nem messze egy újabban sárga mellényt öltött vasutas, aki korábban Északin volt vonatfelvigyázó. – Ha nem írja le a nevemet, akkor azt is elárulom, hogy jobb szerettem azt a munkahelyet, mint ezt a mostani bolyongó életet. De hát hová is mehetnék máshová? Vasút vagy éhbér, ez itt a kérdés. A vasútra tapadt környékbeli vállalkozások, amelyek ugyancsak megkarcsúsodtak, alaposan kihasználják a szabadlistára kerülő emberek kényszerhelyzetét. Sokfajta furfangjuk közül csak egy – ami volt kollégáimmal is megtörtént –, hogy papíron négyórás munkára veszik föl az embert, de nyolc-tíz órában vagy még hosszabb időben foglalkoztatják Fényeslitke-Északi dolgozóit 15-20 ember kivételével sikerült az üzletigazgatóság egyéb területein elhelyezni.

– Ám nehéz volt s mind körülményesebb lesz a felszabaduló női munkaerőnek más helyet találni – teszi kerekebbé a képet *Pöhacker Attila*. – A ‚gyes-ről, a gyed-ről visszatérők egyre gyakrabban szembesülnek azzal, hogy míg odavoltak, még a munkakörük is megszűnt, hiszen felszámolt munkahelyeken könyvelni, számfejteni és takarítani sem kell. Márpedig a hölgyek, az anyák aligha vállalhatják a dögnehéz fizikai munkát vagy a három-műszakos, sőt folyamatos munkarendet.

A három P – a politika, a pénz és a piac – kényszere az azelőttinél jóval karcsúbbra formázta Záhony-Port alakját. Stílszerűen szólván, Záhonyra futott elképzelések azok a tervek, melyek nyomán a fénykorban az akkor 13 millió tonna beérkező és 5,5 millió tonna kimenő árúra további gigantikus tervezeteket építettek. A mostani valóság ötmillió tonna beérkező és –tavaly – 630 ezer tonna kilépő árú, miközben Kelet és Nyugat e vasúti fordítókorongja 16 millió tonna bejövő termék fogadására alkalmas. De nincs mese, a jelenlegi kevesebb árú átrakásához, mozgatásához emberből is kevesebb kell, kivált hogy a feladatukat többszörösen kiszolgált 30-40 éves berendezéseket felváltó újak már sokkal kevésbé élőmunka-igényesek.

## Érettségizett targoncást?

– A nagy elbocsátások hulláma, amely főleg a Záhony hátországához tartozó kisebb települések lakóit érintette, 1996-ban lecsendesedett – tájékoztat *dr. Kádár András*, Záhony-Port párbeszédében és döntéseiben egyaránt dinamikus fiatal üzletigazgatója. – A mostani 3700-zal nagyjából beállt a létszám, amely a réginek körülbelül a fele. Ez idő szerint nem ismerjük még a pálya-és a vállalkozói vasút kettéválasztása központi terveinek a részleteit, de húsbavágó létszám-racionalizálással nálunk ez szerintem már nemigen jár majd. Más kérdés, hogy a modern vasútnak nemcsak a korábbinál kisebb létszámú, hanem tudásában is eltérő gárda kell. Míg az előbbi, kényesebb és kínosabb feladat nagy részén már túlvagyunk, addig a másiknak, vagyis a tovább- és átképzésnek a nagyja még előttünk magasodik. Új munkaköri fogalmakat kell megtanulnunk és megtaníttatnunk, ilyen lesz például a több diplomás és idegen nyelveket bíró forgalmi menedzser, a logisztikai irányító, más terepeken pedig az érettségizett targoncás és darupálya-kezelő.

*– Miféle fejlődés készteti a vasutat ezekre a költséges oktatásokra, humánpolitikai beruházásokra?*

– Záhony-Port csak az idén öt olyan beruházást fejez be, amelyek modern berendezéseit és forgalmát csakis modern tudással lehet vezérelni. Ezekből a PHARE-támogatással végrehajtott fejlesztésekből az eperjeskei nyitott kocsis ömlesztett átrakó május végére már készen is lesz, kiváltva a régi záhonyi vasérccsúszdát és a többi tömegáru mozgatására való kiszolgált berendezéseket.

Novemberre pedig az új eperjeskei darupálya és fedett, ömlesztett átrakó, a záhonyi vegyianyag-átfejtés a komorói nehézolaj-átfejtő is elkészül. A szaktudás rekonstrukciójának a második indoka az, hogy a záhonyi vasútüzem egymás után lép be az ISO nemzetközi minőségbiztosítási rendszer normacsoportjaiba. A harmadik indok pedig az, hogy a környezetvédelem már nem mellékes teendő, hanem az egyik fő követelmény, az idén például 600 millió forintot költünk az évtizedek során a talajba és a felszín fölé került szén-és fémhulladék, illetve olajszármazék eltüntetésére. Végeredményben arról van szó, hogy néhány esztendő múlva itt lesz az Európai Unió széle, a schengeni határ, és a dologi, illetve szellemi javakat beruháznunk is ennek tudatában kell.

*– Ezen kívül pedig talán annak tudatában is, hogy versenyhelyzetben vannak? Hiszen Ágcsernyő szinte ide látszik, kontinentális mércével pedig Breszt sincs túl messze, és valószínűleg a szlovákok, illetve a lengyelek is minél nagyobb szeletet kívánnak az árumozgatási "tortából" kihasítani. Ráadásul a város szélén a főközlekedési út is ott húzódik.*

– E verseny szele valójában még csak fuvallat, de távlatokban kétségkívül számolni kell vele. A konkurencia ma még inkább a kiléptetés területén működik. A politika és a gazdaság mozdulásainak azonban hozama is van, például a jugoszláviai hidak lebombázása miatt megbénult dunai teherhajózás forgalmából sínre került vasércet itt és nem északabbra rakják át, hiszen Záhonyon át rövidebb az út a Délvidék, illetve Dunaújváros vagy Ausztria felé. De a közúton is meg lehet találni azokat a kisebb-nagyobb réseket, amelyekbe beférkőzhetünk, ilyen például az, hogy újabban autón és buszon csak 50 svájci frank értékű árut lehet magánforgalomban kivinni, vasúton viszont ugyanez a limit 300 frank. Azóta a Csapra közlekedő egy helyett négy személyvagonunk járja oda-vissza a határpontot.



**Indulás előtt a cuccosok "különvonata".**

## Szegénység osztva kettővel

– Ha a főnökség sem tudja, mi jön a pálya- és a vállalkozói vasút szétválasztása után, akkor mi még úgy sem tudjuk – legyint érdeklődésemre egy szakszervezeti bizalmi. – Egy biztos: ha egy szegénységet szétszednek, abból még nem lesz két gazdagság.

*Pöhacker Attila* az idei szervezési és átszervezési intézkedések várható hatásairól így beszél:

– A MÁV Rt. idei terve 871 fős csökkentést, ezen belül Záhonyra 105 emberrel kisebb létszámot ír elő. Ennek végrehajtása fogós feladat, mert a természetes fogyás tartalékai gyakorlatilag kimerültek, már mindenki elment nyugdíjba, aki csak mehetett. Aki itt fölöslegessé válik, legfeljebb ingázhat Nyíregyházára és még örülhet is neki. Ez a mostani labilis és munkabékétlen állapot még olyan középvezetőket is rádöbbentett arra, hogy szükség van a szakszervezetre, akik a sztrájk idején nem éppen a legfinomabb eszközökkel próbálták más belátásra téríteni beosztottjaikat. Hiszen azóta rájöhettek, hogy az ő székük is billenékeny. Közös dolgaink rendezését némiképp nehezíti, hogy a tegnapi harc okozta romok között még mindig elszámolatlan, morális számlákat kerget a tavaszi szél. Tisztázni kéne például, hogy sztrájklegenda-e vagy valóságalapja is van annak, miszerint az hírlik, hogy néhány vonatot ukrán sztrájktörő-masinisztákkal mozgattak mifelénk. Miután a valutarendelkezések nem tették lehetővé a hivatalos bérezésüket, állítólag zseb-zseb alapon kapták a tízezer forintjaikat. Mondják, hogy helyismeretük sem volt, magyarul sem tudtak, tolmáccsal jártak és csak a szolgálattevő figyelmén, lelkiismeretességén múlott, hogy az akció miatt nem történt baleset. Ismétlem: lehet, hogy az idő és az indulat minden történetet átformál, ám ha a vasút vezetői komolyan gondolják, hogy szabadulni kell minden struktúrától, amely a MÁV profiljától idegen, akkor értsék már oda e struktúrákba az ilyesfajta megoldások kártékonyságát is. Tudom: nehéz helyzetben vannak, mert megkötötték a kezüket. A sztrájk idején legalábbis a MÁV vezetőinek képében valójában a kormány tárgyalt.

## A város is halódik

– A vasutasvárosnak nagyon nem mindegy, hogy mi lesz a vasútjával. Az egészségügytől kezdve a közművelődésen, a sportegyesület és az iskolai testnevelés működtetésén át a közös infrastruktúráig sok minden összeköt bennünket – magyarázza *Belinszky Béla* jegyző. – A vasút "népességmegtartó" képességének nem kisebb a tétje, mint az, hogy a városi szociális célokra ez idő szerint fordított évi negyvenmillió forint elegendő lesz-e vagy sem.

Tovább karcsúsodni már nincs hova, hiszen Záhony 1993-ban jegyzett 5500-as lélekszáma napjainkra 4900-ra apadt. Szóval együtt sírunk, együtt nevetünk, s mostanában sajnos nem az örömkönnyeké a túlsúly.

– A 14 tagú záhonyi képviselőtestület fele a vasúthoz kötődik, például az üzletigazgató alpolgármester. Ennek megfelelően fele részben a város sorsa is Záhony-Port kilátásain múlik.

***Rácz T. János***

FOTÓK: *Vencsellei István, fotóművész*



**Csúcslétesítmény a "Phare-projekt" Záhonyban. Vajon az újabb büszkeség újabb vívmány?**



**Azelőtt itt a sínek is alig látszottak**

VASÚTNÉZŐBEN

# Bizonytalan a szárnyvonal sorsa



**Tél óta áll az állványerdő. S ott áll az ma is. Vajon mégis felújítják egyszer ezt a vasútállomást? Vagy kikezdi majd az enyészet vasfoga, s nem éri meg a reformot? Csak találgatni lehet.**

Létavértes. Összesen mintegy ezer kilométer hosszúságú vasútvonal, közte a Debrecen-Létavértes szárnyvonalé – vált bizonytalanná. A környezetvédők és az érintett önkormányzatok tiltakozása ellenére a kormány, a közlekedési minisztérium és a MÁV Rt. a veszteséges gazdálkodást és a kaotikus helyzetet – többek között – a vonalfelszámolásokkal kívánja feloldani.

Az önkormányzat lapjában olvasható tájékoztatás szerint a vasúti és koncessziós törvény módosítását követően az jelenthetné a megoldást, ha a pályákat és az üzemeltetést később szervezendő társaságok, illetve az önkormányzatok vennék át. A Magyar Tudományos Akadémia 23 vonalszakasz felülvizsgálatát vagy forgalomszüneteltetését javasolta, az ellenérvek szerint azonban a vasutat felváltó közlekedés hosszú távon nem csak jóval környezetszennyezőbb, hanem jóval drágább is az egyre emelkedő üzemanyagárak miatt.

Létavértes, mint alapvetően mezőgazdasági kisváros abban érdekelt, hogy a megtermelt javakat – a mezőgazdaság talpra állása után – az olcsóbb vasúton szállítsák el.

A vasútvonal fennmaradásáért a település vezetői ezért mindent elkövetnek, reménykedve abban is, hogy a több mint 100 éve épült vonal *"elkerüli a modernizációnak titulált, általában azonban lebontást jelentő döntést."*

HBN

# Széchenyi-terv vasút nélkül



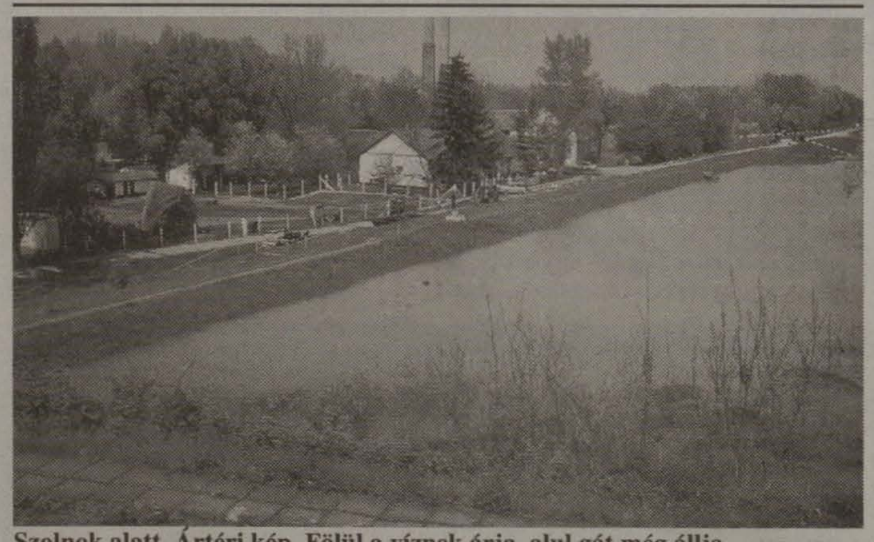
A katona lőgyakorlatra készül. Előtte persze hosszas menetgyakorlat van, na meg kisebb-nagyobb csaták. Aki "állva marad", az mehet a lőtérre az éles lövészetre. Az "éles", az egy külön műfaj. Először is. Tudni kell hol a lődomb, már az a tereptárgy, amely előtt elhelyezkednek a célok, céltáblák. Ha ezt nem találjuk, akkor valószínű, hogy a "lőtér" helyett, máshol kötöttünk ki. Mondhatnám úgy is, hogy eltévedtünk.

Valami ilyen tévelygés történhetett a Széchenyi-terv körül is, mivel a történelmi személy nevével jelzett műből kimaradt a vasúti rész. Vagy kihagyták, mert nem jutott eszükbe az, hogy vasút is van és nem csak a mese a vasúti reformról. Ez azért lehetett, mert a vasútreformot már olyan sokszor elismételgették, hogy azt hitték, a problémát ezzel már meg is oldották.

Nem így van! Fiúk, a vasút ügye továbbra is megoldatlan! Ezt tudják az utasok, a fuvaroztatók, az önkormányzatok, meg a vasutasok.

Azért szólok, hogy Ti is tudjátok!

*D.L.*



**Szolnok alatt. Ártéri kép. Fölül a víznek árja, alul gát még állja.** FOTO: SZALAI


## Gyermekek csereüdülése

**FRANCIAORSZÁG**

**2000. augusztus 1-től augusztus 22-ig**

*Tisztelt Szülők!* A Vasutasok Szakszervezete és a Francia SNCF Központi Szociális Bizottsága (CCE) 2000. évben devizamentes gyermek csereüdülést bonyolít. Az üdülés célja a magyar gyermekek külföldi utazási, üdülési és művelődési alkalmainak bővítése. Csereüdültetésünk alapgondolatának megfelelően az utazások révén a különböző országok kultúrájának, szokásainak megismerését, a népek barátságát kívánja szolgálni.

BEFIZETÉSI HATÁRIDŐ:

| | | |
|---|---|---|
| I. részlet: | 2000. április 15. | (22.000 Ft) |
| II.részlet: | 2000. július 1. | (33.000 Ft) |

Jelentkezni lehet a szakszervezeti bizottságoknál, a területi bizottságoknál és a VSZ központban (Budapest, VI. Benczúr u. 41.) ***Döme Lászlóné*** kolleganőnél a 19-77/147, 157, 16-86 üzemi és a 3221-895/147, 157, 351-7743 városi telefonokon.

***Jó utazást, kellemes pihenést kíván a Vasutasok Szakszervezete***


# Az a három tiszalöki várt a hívó szóra

KILOMÉTEREKEN ÁT CIPELTÉK A HOMOKZSÁKOT

**Kegyetlenül felbőszült. Az a Tisza, amely oly szelíd is tud lenni. Mint, aki megbosszulni készül a szennyezéseket, amellyel életére törtek. Percenként, óránként egyre több és több területet nyel el: legelőket, hidakat, utakat. A házakat sem kímélve, tajtékozva árad és árad.**

A közelmúltban virágcsokrokkal és koszorúkkal tüntettek a jó öreg folyóért, most ugyanazok az emberek megfeszített erővel ellene kényszerülnek küzdeni.

A kormány április nyolcadikán este tíz órától rendkívüli készültséget rendelt el a Tisza Vásárosnamény-Tokaj közötti, valamint a Szamos, Kraszna és a Lónyai-főcsatorna torkolati szakaszára. Erről az érintett ötvenhat település polgármestereit még azon az éjszakán tájékoztatták annak érdekében, hogy a közel 20 ezer ember biztonságban érezhesse magát. A biztonság érdekében Tiszabercel és Balsa között leállították a kisvasút forgalmát. Ugyanígy a Vásárosnamény-Záhony vasútvonalára is veszély leselkedett, hiszen nem árvízi, hanem vasúti töltés állta a víz ostromát.

Így volt ez Tiszadobnál is. "Műszakonként" több százan, ötven-százméterenként, kisebb csoportokban folyt az erőt nem kímélő munka. Köztük keményen állta a sarat három tiszalöki vasutas fiatalember.

– Az elmúlt évben beosztottak az árvíz-, és a polgárvédelemhez. Szolgálatba. Ennek következtében már vártam a hívó szóra, hiszen figyelemmel kísértem a jelenleg kialakult, rekordot döntő vízállást. Április kilencedikén kaptam az értesítést az önkormányzattól, 8 órára vonuljak be. A határozatról értesítettem az állomásfőnök urat, a vezénylésem időpontjában nem tudom felvenni a munkát. Ekkor már várt rám az emberekkel teli jármű, amely a Tiszadada és Tiszadob közti nyárigáthoz szállított. – meséli *Popomájer Lajos*, aki már tizenkét éve váltókezelő. Négy egymást követő éjszakát és egy nappalt "húzott" le.

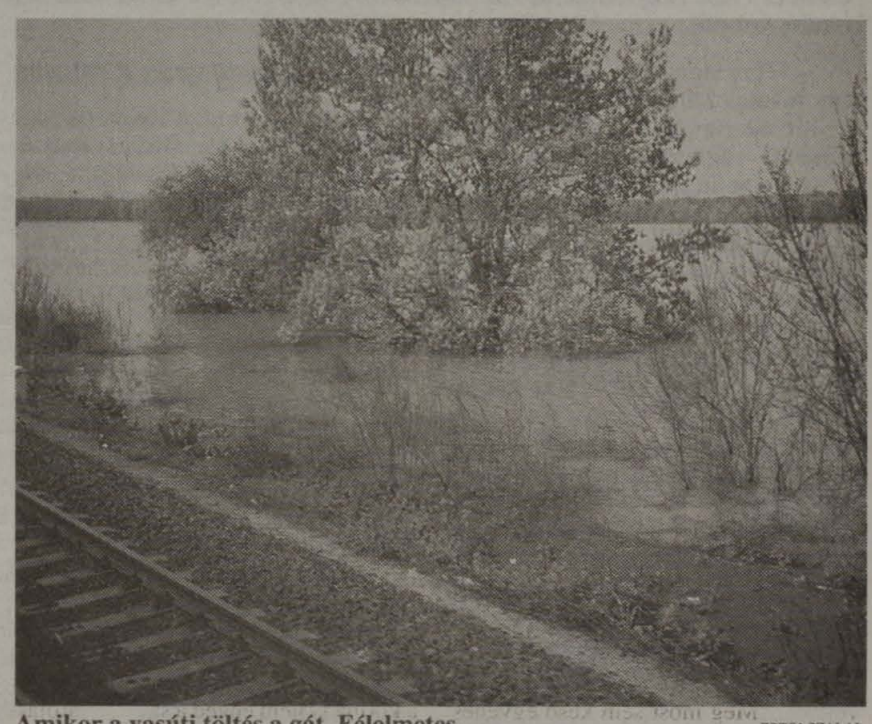
– Kedden az ún. depóba ezer bála zsákot vittek ki; egytől-egyig megtöltöttük homokkal. Majd járművekre pakoltuk. Komoly gondot jelentett, hogy a keskeny töltésen csak egyirányban tudtak a munkagépek közlekedni. Ott, akkor nagyon nagy jelentősége volt a gyorsaságnak. Gumitalpas zetorok közlekedtek, húzták a "csúszkára" rakott homokzsákokat. A várakozási időben a fáklyák fénye mellett figyeltük a vizet.

– A Vaskapunál, ahol szerdán voltam, ott nem hajthattak nehézgépek a gátra, mert a roggyanás veszélye fenyegetett. Csütörtökön a hátunkon hordtuk a homokzsákokat, mert annyira át volt itatva már a töltés, hogy egyáltalán nem bírta el a gépeket. Több kilométerre cipeltük a kb. 20-25 kilós zsákokat. Fejenként több százat. Önként jelentkeztem, amikor hallottam arról, hogy milyen erőfeszítésekkel állnak helyt a töltésen. Úgy éreztem, segítenem kell, hiszen a szolgálati beosztásom is lehetővé tette – avat be döntésének körülményébe *Berei József*, tartalékos kereskedelmi dolgozó, öt éve hű a vasúthoz.

– Igaz, én csak egy nap tizenkét órájában tudtam a gátra állni, de egyáltalán nem bántam meg, hogy jelentkeztem! Tiszalökről akkor kb. 60 fős csoportot vezényeltek a tiszadobi benzinkútnál elhelyezett depóhoz. Több ezer zsák megtöltése után – tízen – lementünk a Vaskapuhoz. Ekkor már több buzgár is mutatkozott. Ekkor volt a legkritikusabb a helyzet. – jegyzi meg *Lovász Csaba* váltókezelő, aki szintén önkéntént jelentkezett.

– A töltés koronája alatt 2 centiméterre volt – talán még annyira sem – a Tisza vize. Ekkor már mindössze 250 méterre mehetett csak a "csuszka", amikor le kellett szednünk a zsákokat és nyolcvan méter hosszan újraraktuk.

***Húri Valéria***



**Amikor a vasúti töltés a gát. Félelmetes.** FOTO: SZALAI

# Egy vonalvillamosítás "argójára"

AHOL MÉG A SZÜKSÉG IS MEGUNDORODIK!

**Váchartyán alig 30 kilométerre lelhető Budapesttől északra. A kis falunak gyönyörű vasútállomása van, ívelt árkádokkal. Sajnos azonban pár ismeretlennek nem tetszett a kis épület, úgy gondolták "kidekorálják". Munkájuk nyomát azóta bárki megcsodálhatja, ha útja Váchartyánba visz...**

*Vaszáné Zsuzsa* már két éve dolgozik személypénztárosként az állomáson, ahol ő és két kolléganője nappali szolgálatot adnak. Bizalmatlan velem, amin a később elmondottak függvényében nem is csodálkozom, így hát a kalickányi pénztárfülke rácsán keresztül beszélgetünk.

– Már akkor is így nézett ki ez a kis gyönyörű állomás, amikor két éve ide jöttem.

– *Nem is újították fel azóta?*

– Dehogynem! Az elmúlt két év alatt többször is kifestették. A csempe is ragyogott. Csak aztán pár nap múlva ugyanúgy néz ki az egész, mint volt előtte hónapokig.

– *Azaz?*

– A falak tele vannak graffitikkel, ocsmány, trágár feliratokkal. Szinte nincs egy olyan négyzetcentiméter, ami ne lenne "kidekorálva".

– *Látom, már ajtajuk sincs?*

– Igen, a felét a múltkor elvitték. Azóta élvezzük a kereszthuzatot.

– *Pláne, hogy már az ajtón lévő ablakot is betörték...*

– Azt az ablakot a múlt héten cseréltük ki, mert már olyan szennyes, mocskos volt, hogy ki sem láttunk rajta. Most már nincs ilyen gondunk. Valaki betörte az új üveget.

– *Ablakok sincsenek...*

– Igen, biztos valakit zavartak a kilátásban. El is vitte mindegyiket, csak a tokjaikat hagyta meg.

– *S milyen itt a sötétedés utáni szolgálat?*

– Bár csak nappal dolgozunk, télen azért már négy órakor sötét van. A nemegtetszett, mert napról-napra kevesebb darabból áll. A vécénk pedig egész egyszerűen gyönyörű! Az még hagyján, hogy fapados, ám csótányok s egyéb rovarok lakóhelyévé vált. Nem is csoda, ahogy kinéz, már nem sokan merészkednek oda kis- vagy nagydolguk elvégzésére. A látványtól "még a szükség is megundorodik". Pedig az nagy úr! Csoda-e, hogy inkább megvárják a legközelebbi vonatot?

Hazafelé elgondolkodom: ez lenne hát Magyarország? Pár kilométeren belüli ellentmondások és anomáliák országa az Európai Unió felé – félúton?

S akkor még nem is meséltem a Rákospalota-Újpest-Veresegyház-Vácrátót közötti – MÁV-berkekben csak "71-es" jelölésű – vonal több milliárd forintba kerülő villamosításáról és felújításáról. Igaz, az már egy másik történet. Egy, az élet által írt magyar szappanopera. Vagy inkább dráma.

***Berta Sándor***



**Debrecen. A néhai Kisállomás. Sorsára hagyták 1994-ben. Rá egy évre meg is látszott rajta. A felvétel 1995-ben készült. Közzétettük mementóul.** FOTO: KELLERMANN LÁSZLÓ

SZTRÁJKNAPLÓ TOVÁBBRA IS KINYITVA

THOMA LÁSZLÓ
szociológus

# PAX MÁV 1. rész

**A MÁV-on most legördült sztrájkhullám nemcsak a vasút történetében lesz emlékezetes, hanem fordulópontot jelent a szakszervezetek számára is; 2000 februárja után semmi sem úgy működik, mint előtte.**

A MÁV menedzsmentje bekeményített. Jellemző: az egyik tárgyalási forduló után *Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes azt találta mondani, hogy módosítani kellene a sztrájktörvényt. A tervezett ex-Bajnai többségi szavazatokhoz kötné a sztrájk törvényességét, a szavazást a munkabeszüntetés előtt kellene megejteni. A vezérhelyettesi szerepzavar egy kétharmados törvény esetében akár mosolyra is késztethetne, ha nem tudnánk, hogy az ötlet nem *Bajnai Gábor* mókázó kedvének szüleménye, sokkal inkább harctól felajzott indulatából fakadt. A sztrájk idején a menedzsment kommunikációs stábja átgondolt és többfrontos offenzívát nyitott a szakszervezetekkel szemben, amihez a néhány hónapja kinevezett menedzsment adta a muníciót. A menedzsment szinte mindennap tájékoztatott bennünket a sztrájk csökkenő támogatottságáról (egészen az 5-6 százalékos támogatottságig, míg végül már csak azt nem értettük, hogy ha mindenki dolgozik, miért nem megy a vasút?). Már január 13-15 között bebizonyította az ANNOVA Bt., hogy a sztrájkhullám külső támogatottsága is csökken, ami ugyan senkit sem lepett meg, de segített a közvéleményt megdolgozni. A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete bejelentette, hogy nem támogatja a sztrájkot, kívülről viszont a Honfoglalás 2000 Egyesület hirdette meg február 4-re a demonstrációját, amely a sztrájkot volt hivatott elítélni. Volt sztrájkellenes aláírásgyűjtés is a vasútnál, a kommunikációs stáb szorgosan továbbította egy szentesi főmozdonyvezető levelét is: "Még most sem késő egyenes gerinccel visszalépni és beismerni, hogy tévedtetek!" – szólt az üzenet.

Visszatérő motívuma volt a menedzsmenttel szövetséges médiumoknak a "bezzeg-csoportok" felmutatása is: a "bezzeg az ápolónők, a mentősök, a tanárok szégyenletes béreik ellenére sem sztrájkolnak" panel hatásosnak bizonyult, bár ha a vasutasnak rosszabb, attól a mentősnek nem lesz jobb, no meg a MÁV-nál nemcsak felsővezetők és masiniszták dolgoznak. S miután a külföldi szakszervezetek bejelentették a szolidaritásukat szaktársaikkal (az Európai Szakszervezetek Szövetsége (ETUC) *Orbán Viktor* és *Katona Kálmán* közbenjárását kérte a sztrájkolók érdekében), megtudtuk, hogy az európai vasúttársaságok között ádáz konkurenciaharc folyik, a sztrájk nemzetközi támogatottságát méltóztassunk ebben az összefüggésben értékelni. Méltóztattuk!

A MÁV menedzsmentjének menet közben alakult ki a stratégiája. Ennek legfontosabb eleme a munkavállalói követelések és a szakszervezeti jogosítványok, valamint juttatások tematikai kettéválasztása volt. A hároméves megállapodásra vonatkozó ajánlatban a menedzsment egyik oldalon egy indexált (inflációt követő) reálbéremelésre tett javaslatot, azonban ugyanezzel a levegővel bejelentette azt is, hogy a szakszervezetek jogosítványait és juttatásait a törvényes minimumra akarja korlátozni. Miután ezt a szakszervezetek ezt nem fogadhatták el, a kommunikációs stáb február 10-én bejelenthette: "már csak a szakszervezeti kiváltságokért folyik a harc". (Az olvasó ne a vasutasokra, hanem az érdekképviselő elitre gondoljon.)

Ez az (itt csak vázlatosan ismertetett) kommunikációs stratégia nem volt hatástalan: porig akarta alázni a szakszervezeteket, felmorzsolni politikai-erkölcsi tőkéjüket. Mert bár a Horn-kormány idején az akkori MÁV-menedzsment 1995-ben szintén egy hároméves megállapodással biztosította a Bokros-csomag érdekében oly fontos szociális békét a vasúton, a szakszervezeteket az akkori megállapodás nem alázta le, mert érdekérvényesítő pozíciójuk nem gyengült. A jelenlegi menedzsment azonban nem csupán a szociális békét akarta biztosítani, hanem pacifikálni akarta a szakszervezeteket. "Az igazság az – közölte a kommunikációs csapat már december 12-én, hogy a közlekedési miniszter azt jelentette ki: álló vasútra az állam nem ad pénzt, s nem hagyja, hogy a szakszervezetek vasúti vezetőket buktassanak". Ez nemcsak a három reprezentatív szakszervezetnek, hanem minden szakszervezetnek szóló üzenet volt: a kormány nem enged a sztrájkzsarolásnak, tárgyalni azokon a kereteken belül lehet, amelyeket a kormány kijelöl. Ezt persze érzékelhették volna a szakszervezetek az új kormány hivatalba lépése óta; a TB-önkormányzatok államosítása, az érdekegyeztetés átalakítása, a Munkatörvénykönyv módosítása után ( s vegyük hozzá: a társadalmi párbeszéd lefagyasztása az új kormány idején), nyilvánvaló volt, hogy az új koalíció a szakszervezetek politikai és gazdasági befolyását vissza akarja szorítani. A legnagyobb magyar állami vállalat legjobban szervezett szakszervezeteinek leverési kísérlete megmutatta a kormány eltökéltségét.

A MÁV menedzsmentje kommunikációs stratégiájának fontos eleme volt: hogy számára fontos a szociális béke. Ezt azonban önmagában a három évre aláírt kollektív megállapodás is biztosította volna, hiszen érvényes szerződéssel szemben a törvény tiltja a sztrájkot, a szerződés karbantartása a rendszeres egyeztető tárgyalásokon történik. A szakszervezeti jogosítványok és juttatások megnyirbálásával azonban a menedzsment hosszabb távra is pacifikálni akarta a szakszervezeteket, amikor a törvényes minimumon felüli juttatásokat és jogosítványokat visszavette tőlük. Ezeket a többletjogosítványokat (pl. a szakképzésben, a foglalkoztatásban, a munkarendek kialakításában elért részvételi jogosítványokat, a szakszervezeti tisztségviselőknek kialkudott többlet munkaidő-megváltásokat, a jól kiépített szakszervezeti infrastruktúrát, stb.) a szakszervezetek a korábbi vállalati alkukban és megállapodásokban érték el, a hatékony érdekképviseletet ezek a többletjogosítványok és juttatások számottevően segítették. Elvételükkel meghatározott dolgozói csoportok érdekérvényesítő pozíciója gyengül. A szerzett jogok visszavétele az adott kérdésekben értelmetlenné teszi a megállapodást is, hiszen amit a törvény biztosít, arra felesleges szerződést kötni. A személyes kiváltságok, illetve a szakszervezetek kiharcolt többletjogosítványainak a kommunikációs keverése viszont csökkentette a szakszervezeti vezetők erkölcsi hitelét, ami súlyos terhet jelentett a sztrájk idején a szakszervezetek érvelése számára.

Végül a menedzsment bejelentette, hogy április közepétől felmondja a tagdíjak levonására vonatkozó megállapodást. Ezzel – tekintettel arra, hogy a fizetéseket folyószámlán folyósítják a MÁV-nál is – a szakszervezetek folyó bevételeit, taglétszámát feltehetően jelentősen megcsapolja. Ha a szakszervezetek tagsága csökken, akkor legitimitásuk is kimutathatóan csökken (mozgósító erejük nem feltétlenül!) A menedzsment tárgyalási pozíciója így jelentősen megerősödik. Ezzel a munkaügyi kapcsolatok jelentősen átalakulnak, a menedzsment koncentrált hatalmi pozíciókat szerez nemcsak a szakszervezetekkel, hanem az alkalmazottakkal szemben is, miután az érdekartikuláció, amit a szakszervezetek hivatottak legitim módon megjeleníteni, érzékelhető módon gyengül. Persze a szakszervezetek nemcsak artikulálják az érdekeket, hanem moderálják is, amikor legitim módon megjelenítik azokat a munkaügyi intézményekben. Ha a Pax MÁV a szakszervezetek elnyomásával elnémítja a csoportérdekeket, ezzel kiszámíthatatlanná teheti az érdekegyeztetés további menetét.

*(folytatjuk)*

# PR-ködösítés MÁV-sajtóiroda módra

Az ideológus megtalálta a megfelelő PR-formát ahhoz, hogy felavathassa saját szobrát. A 2000. március 7-i Vasutas Hírlapban készített egy interjút önmagával, ahol minden szerénységtől mentesen megválaszolt öntömjénező kérdéseire. Ez nem is lenne baj, habár az öndicséret egy kicsit büdös.

A lényeg az, hogy az olvasók előtt világossá vált, a sztrájkot a MÁV PR irányította és szervezte. Ez azért fontos, mert a Magyar Vasutas márciusi számában, az Aktuálisban azt a kérdést tettük fel, hogy: "Kinek az érdeke?" A PR-főnök világos választ adott. Neki és a MÁV vezetésének volt az érdeke a konfliktus kirobbantása és fenntartása.

Nem rossz trükk ez, persze csak akkor, ha a tulajdonos, a kormány is elhiszi, hogy a MÁV vezetésének nincs más dolga, mint sztrájkot szervezni. Az urak az elmúlt 10 év minden baját, hozzá nem értésüket, a tévedéseiket, a rossz döntéseiket, a sok 10 milliós végkielégítéseket, a sok 100 milliós külső tanulmányok díját a három reprezentatív szakszervezet nyakába akarják varrni.

Pedig nem mi akartuk a kocsitakarítást bérbe adni, amely sokszázmilliós veszteséget okoz évente, meg aztán a személykocsik is piszkosak maradnak. Nem mi akartuk a mellékvonalakat ésszerűtlenül bezárni, amelyekre ők már sort kerítettek.

A VSZ egy közép, illetve egy hosszú távú vasútátalakítási programot szeretett volna látni, vagy a kialakításában részt venni. Ez eddig nem sikerült, valószínűleg azért, mert az is titkos, mint a MÁV sztrájkszervezési stratégiája?!

A helyzet egyszerű, világos. A kérdés csupán annyi, hogy meddig helyettesítheti az öntömjénezés, a szakszervezetek üldözése, a szakszervezet-ellenes vélemények összegyűjtése és közzététele a szakmai munkát, a vasút vezetését, irányítását. Meddig fogadható el a pótcselekvés milliós fizetésekért és 10 milliós prémiumokért?

Mikor kérdezik meg a PR-vezetőt, hogy mit tesz a MÁV pozitív megítéléséért, a valós munka, az utasok és vasutas munkatársak (munkatárs a MÁV Rt.-nél = beosztott, alárendelt) által is észrevehető pozitív változások, REFORMOK BEMUTATÁSÁÉRT? Nem a reformretorika megismertetésért, mert az már a könyökünkön jön ki. Azt szeretnénk látni, hogy a vezetés mit tesz a MÁV EU-konformmá tételéért, a személyszállítás színvonalának emeléséért, az áruszállításban bekövetkező folyamatos visszaesés megszüntetéséért, a járműállomány megjavíttatásáért, üzemkészségének javításáért?

Azt is megkérdezheti valaki, fentről talán, hogy mibe került a titkos stratégia alapján véghezvitt hőstett? A szakszervezetek követeléseit megfontolva, a megállapodásokat ismerve egy más, olcsóbb taktikával vajon nem lett volna megelőzhető a konfliktus? Dehogynem!

De nem akarták. Kellett a jó pont. Lásd kormány, mi szakszervezet-ellenesek vagyunk! Ezt sikerült bizonyítani. A jó pont is megvolt. (Jutalomeső formájában a sztrájk alatt és utána is!)

Ezek a napok, bármilyen szépek is voltak a PR-főnök életében, elmúlnak. Jönnek, illetve jöhetnének a dolgos hétköznapok. Feladatok, kihívások vannak. És eredmények?

Na, ez az, amit sokan hiányolnak; az eredményeket! Az utasok, a fuvaroztatók, a vasutas munkatársak, meg hát a reprezentatív szakszervezetek.

Talán egyszer majd a tulajdonos, a KORMÁNY is hiányolja! Akkor viszont nem lesz elég a PR-ködösítés.

***Dr. Márkus Imre***

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

STRASSENREITER ERZSÉBET
történész



# A szociáldemokrácia születése 4. rész

## Létrejött a Magyarországi Szociáldemokrata Párt

A MÁM 1890. december 7-8-án megtartott kongresszusának engedélyezték a "szociáldemokrata" név felvételét, ezért ezt nyilvánították a Magyarországi Szociáldemokrata Párt (MSZDP) I. kongresszusának. A húsz éven átfolyó harc, küzdelem a szociáldemokrata párt létrehozásáért, törvényes elismertetéséért, végre elérte célját.

Magyarországon a sajátos társadalmi-politikai-hatalmi viszonyok miatt, a munkásmozgalomra már a korai időszakában jellemző volt a radikalizmus. A létrejött pártok céljaikat tekintve a marxista elveket követő szociáldemokrata pártok voltak, szocialista programjuk szellemében működtek, célkitűzéseik középpontjába állították a polgári szabadságjogok kivívását, a "munkásság emancipálását", távolabbi célként pedig a kapitalista termelési rendszer felváltását a kollektív, a szocialista társadalommal. A nemzetközi és a hazai munkásmozgalom különböző irányzatai közül az MSZDP-ben a marxista eszmék váltak meghatározóvá. Deklarálták: "...a szociáldemokrata párt szilárdan ragaszkodik a demokratikus eszmékhez, és a népek teljes szabadságát és önkormányzatát akarja", de "ezt a gyökeres társadalmi változások útján" látja megvalósíthatónak.

Az MSZDP I. kongresszusán elfogadott Elvi Nyilatkozat letisztult, továbbfejlesztett, összegező dokumentuma volt a nemzetközi és a haza szociáldemokrata programoknak. A párt célját a következőkben összegezte: "A Magyarországi Szociáldemokrata Párt arra törekszik, hogy az összes népet nemzetiségi, faji és nemi különbség nélkül a gazdászati (értsd: gazdasági) függés bilincseiből kiszabadítsa, annak politikai jognélküliségét megszüntesse, valamint, hogy a munkásnépet a szellemi satnyulásból kiemelje."

Az Elvi Nyilatkozat abból indult ki, hogy a társadalmi egyenlőtlenség alapja a magántulajdonon nyugvó gazdasági- és bérmunkarendszer. Az emberek által alkotott történelmi-társadalmi produktumot azonban megváltoztathatónak ítélte. A bérmunkarendszer eltörléséhez, a "társulati munkarendszer" bevezetéséhez fontosnak tartotta a föld és a termelőeszközök társadalmi tulajdonba vételét. Ezt nem tekintette rövidtávon elérhető célnak, mert "...a közös tulajdon létrehozásához szükséges anyagi és szellemi előfeltételeket" "a technikai fejlődés, a tőkés termelőerők növekedése teremti meg" – állapították meg.

A munkásság a munkaeszközök társadalmasítása felé tör, ez nemzetgazdasági cél, ez az össztársadalom érdekeit szolgálja, ennek eléréséhez "...ma elsősorban politikai jogokat követel." Az MSZDP ennek alárendelten tartotta fő törekvésének a demokratikus szabadságjogok kivívását, a dolgozó tömegek szocialista szervezkedését gátló burzsoá-nagybirtokos diktatúra visszaszorítását.

A pártprogram nagy teret szentelt a munkásság azon követeléseinek, amelyek a dolgozó osztályok és rétegek gazdasági és szociális helyzetének javítását célozták meg. Napi feladatként határozták meg, hogy a történelmi hivatásra való felkészülés mellett, "...a létfeltételek rögtöni javítása érdekében vegyük fel a küzdelmet. Minden törekvésünk és küzdelmünk arra irányul, hogy a néptömeg további süllyedését megakadályozzuk, hogy a jövendő fejlődés ne eltörpült, hanem testileg és szellemileg egészséges embereket ta-láljon.""A folyton növekedő visszásságok szükségessé teszik, hogy a munkások erélyesen követeljenek védelmet a vagyonos osztály határt nem ismerő nyerészkedési vágya és kizsákmányoló rendszere ellen." A XIX. század utolsó évtizedeiben szociáldemokrata párt politikai tevékenysége ezen követelések és platform szellemében és érdekében bontakozott ki.

Az MSZDP megjelenése a magyar közéletben fordulópontot jelentett nemcsak a munkásmozgalomban, hanem a magyar társadalomban is. Deklarálódott, hogy egyfelől a munkásság társadalmi tényezővé vált s jogfosztottsága, kizsákmányolása ellen hathatós eszközökkel is kész harcolni. A hatalomnak rá kellett döbbennie arra, hogy már nem folytathatja tovább a régi módon a szociáldemokrata erők elleni harcát. Az évtizedeken át üldözött, tiltott szociáldemokrácia, és szocialista eszme, marxi elmélet és gondolkodás az MSZDP által a társadalom elismert, hivatalosan is engedélyezett része, alkotó eleme lett. Ez a retorziótól, a hatalom terrorjától addig rettegő munkások számára is megnyitotta az utat a szociáldemokráciához és pártjához, az MSZDP-hez.

*(Folytatjuk...)*



**Az ország Pályamunkásaként tisztelt, népben, nemzetben, szocializmusban gondolkodó Veres Péter halálának harmincadik évfordulóján, április 16-án a VSZ mint eseményrendező koszorúzott Balmazújvároson, az író szülőfalujában. Felvételünkön középütt a Magyar Írók Szövetsége elnöke, *Pomogáts Béla* mellett *Vida Péter* és *Kiss Tibor* Debrecenből.** FOTO: SZALAI

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

# Ezt akartuk?

*Kárpáti Sándor* egyike termékeny közíróinknak. Sorra jelenteti meg a rendszerváltás okait, következményeit fürkésző interjúköteteit. Idén, április 12-én a Carbon étteremben mutatta be "Ezt akartuk?" című művét. A közös gondolkodásra sarkalló rendezvényen ott voltak interjúalanyai is, köztük *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke, *Szathmári Gábor*, a Népszava volt főszerkesztője, *Hubai László* történész. A felvételen balról a szerző, *Kárpáti Sándor*, középütt *Hubai László* történész, mellette *Ladányi András*, a Bányamunkás főszerkesztője. A kötet magánkiadás.



*Hubai László* **történész** *Kárpáti Sándor* **könyvét méltatja. Jobb szélen** *Ladányi András* **a "Bányamunkás" főszerkesztője, mint házigazda.** FOTO: FODOR ZSOLT BARNABÁS

# Egy nagy küldöttgyűlésen

## A MÁV RT. NEM KÉPVISELTETTE MAGÁT

**A MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóságának konferenciaterme adott otthont március 30-án, csütörtökön délelőtt a Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár rendes küldöttgyűlésének, amelyen 130 küldött és öt meghívott vendég vett részt.**

*Dr. Kurucsai László*, a pénztár elnöke az 1999-es évről szóló írásos mérlegbeszámolója szóbeli kiegészítéseként elmondta: a nyugdíjpénztár működése konszolidálódott, jól bevált az új könyvelési szoftver, fejlődtek a munkatársak és jó kapcsolat alakult ki a pénztár és a bankok, illetve a brókercégek között is. Meg kell említeni, hogy a pénztár dolgozói erejükön felül teljesítettek, rendszeresen túlóráztak, sőt még szombat-vasárnap is munkahelyükön dolgoztak. Nehézséget okozott, hogy az új könyvelési szoftver miatt újra kellett könyvelni a teljes 1999-es évet és elég sokan nem jelentették be lakcím- és munkahely-változásaikat, ám mindemellett rendezni tudták számlahiányosságaikat.

Bár a taglétszám-növekedés lanyhult, ám a tagok száma 1999-ben még mindig négyezer fővel nőtt, így 2000 első hónapjaira elérte az összesen több mint 34 ezer főt. Idén január óta az önkéntes nyugdíjpénztár 757 fővel, míg a magánnyugdíjpénztár 52 fővel gyarapodott, közülük sokan léptek át valamelyik másik pénztárból.

A tavalyi tagdíjbevétel megközelítette az 1,2 milliárd forintot. Az önkéntes nyugdíjpénztár vagyona 1999 végére meghaladta a 3,5 milliárd forintot, ám az idei év végére elérheti akár az 5 milliárd forintot is. A magánnyugdíjpénztár vagyona 1999 végén "csak" 500 millió forint volt, ez a szám 2000 végére 800 millió forintra nőhet. A tavalyi év 19,4%-os bruttó hozamot hozott, ám az idei évre korántsem látszik biztosítva a prognosztizált 6%-os infláció, s az érték- és az állampapírpiac is eléggé ingadozik. Minden nyereséget egyenlően elosztva utaltak át a tagok számlájára. Hasonló céllal szerettek volna 9 millió forint tavalyról maradt működési maradványt is elosztani a tagok között, ám mikor megtudták, hogy ez a juttatás SZJA-köteles lenne, 5 millió forintot visszafordítottak fedezeti költségekre, 4 millió forintot pedig tartalékoltak. A magánpénztár mínusz 52 ezer forintos "eredménnyel" zárta a tavalyi évet, míg az önkéntes pénztár 6,8 millió forintos eredményt könyvelhetett el.

*Dr. Borsik János*, a pénztár ellenőrző bizottságának elnöke a testület nevében üdvözölte a pozitív hangvételű beszámolót, ám felhívta a figyelmet néhány fontos "apróságra" is. Így például arra, hogy a pénztár 1995-ös működése óta nagyon jól megállta-megállja a helyét a mamutpénztárak között, önálló maradt, sikeres és eredményes. A tagok bíznak benne, nincsenek átláthatatlan pénzügyek. Sajnos a kormány politikája a pénztárak ügyében – lásd: pénzügyi megafelügyeleti szerv felállítása április 1-től – nem biztos, hogy pozitív.

Érdekes színfoltja volt a küldöttgyűlésnek *Dr. Tábori György* GYSEV-főosztályvezető s egyben pénztári tag felszólalása, aki a rendezvényen *Berényi Jánost*, a GYSEV Rt. elnök-vezérigazgatóját képviselte. Szavaiból kiderült: a GYSEV Rt.-nél 900 önkéntes és 400 magánnyugdíjpénztári tag van. A GYSEV Rt. főosztályvezetőjeként és egyszerű tagként is csak jót tudott mondani a pénztárról, annak működéséről. Mondandóját így foglalta össze: – Az itt végzett munka rendkívül felelősségteljes és professzionális.

A küldöttek egyébként egyhangúlag támogatták azt a javaslatot, miszerint kezdeményezik a jelenleg 30%-os adókedvezmény korábbi 50%-ossá történő visszaállítását.

Zárszavában *Kurucsai László* kiemelte: a magánnyugdíjpénztár ugyanolyan szinten és ugyanazt a szolgáltatást nyújtja a havi bevétel 6%-át kitevő tagdíjért, mint a több százezer tagot számláló mamutpénztárak, ráadásul megmaradt önállónak és emberközelinek!

Meglepő volt, de a MÁV Rt. egyáltalán nem képviseltette magát a rendezvényen, ellentétben a GYSEV-vel. Ha csak a jelenlévő *dr. Márkus Imrét*, a VSZ, vagy *dr. Borsik Jánost* nem számítjuk a MÁV Rt. hivatalos képviselői közé.

Vagy ez lenne a február végén meghirdetett "munkabéke felé vezető út" első megnyilvánulása?

***Berta Sándor***

# PÁLYÁZZATOK!

**A Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza és a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület**

## Országos Karikatúra Pályázata

aktív vasutasok részére

TÉMA: "A kedves utas, a kedves vasutas"

TECHNIKAI FELTÉTELEK: A/3-as méret, szabadon választott technika, résztvevőnként max. 2 db rajz. A hátoldalon kérjük feltüntetni: az alkotó nevét, lakáscímét, munkahelyét, beosztását.

BEKÜLDÉSI HATÁRIDŐ: 2000. május 15.

Az alkotásokat szakmai zsűri értékeli. Pályamunkákat nem küldünk vissza!

## Így látom a vasutat gyermekrajz pályázat

vasutas szülők gyermekei részére

KOROSZTÁLY: 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, lakáscíme, telefonszáma, a szülő munkahelye és a rajz címe.

BEKÜLDÉSI HATÁRIDŐ: 2000. május 15.

DÍJAZÁS: korosztályonként: könyvjutalom, emléklap.

**Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza**
**3530 Miskolc, Lenke u. 14/a.**
**Vasúti telefon: 04/15-54, telefon/fax.: 46/357-421**

**MÁV Rt. Pécsi Területi Igazgatóság és a pécsi Vasutas Művelődési Ház**

## Hogyan képzelem a vasút jövőjét?

pályázat főiskolai, egyetemi hallgatók részére

Pályázni lehet maximum 20 gépelt oldal (13-as betűnagyság, szimpla szóköz) terjedelmű pályaművel. A pályamunkák mellé zárt borítékban kérjük feltüntetni a pályázó alábbi adatait: név, lakcím, felsőoktatási intézmény neve és címe, évfolyam, szak megjelöléssel.

DÍJAZÁS: I. helyezett 25.000 Ft; II. helyezett 20.000 Ft; III. helyezett 15.000 Ft és egyéb értékes tárgyjutalmak.

PÁLYÁZATI HATÁRIDŐ: 2000. június 1. ELBÍRÁLÁS: 2000. június 30.

A pályamunkákat szakértők bírálják el. A legjobb dolgozatok személyes prezentációjára kerül sor szakértő hallgatóság előtt a 2000. évi vasutasnap környékén. Ekkor történik meg az eredményhirdetés és a díjkiosztás is, melynek pontos idejéről a későbbiek során döntenek a kiírók.

## Gyermekrajzpályázat

KORCSOPORTOK: 4-6 éves, 7-9 éves, 10-12 éves

TÉMA: Az ezredforduló és a vasút témakörén belül; Milyen vasutat szeretnék? avagy Milyen lesz a vasút, mire felnőtt leszek?

BEÉRKEZÉSI HATÁRIDŐ: 2000. május 30. ELBÍRÁLÁS: 2000. június 26.

A beérkezett műveket szakértő zsűri bírálja el.

DÍJAZÁS KATEGÓRIÁNKÉNT: I. helyezett 8.000 Ft; II. helyezett 5.000 Ft; III. helyezett 3.000 Ft értékű vásárlási utalvány és különdíjként különböző tárgyjutalmak. A legszebb rajzokból kiállítást rendezünk a vasutasnap tiszteletére 2000. július 7-től kezdődően Pécsett, a vasútállomás "MÁRVÁNY" várótermében. A pályamunkák tetszőleges technikával készülhetnek A/4-es méretben (színes ceruza, zsírkréta, vízfesték, tempera, pasztell, linó, stb.) A képeket paszpartozva kérjük beküldeni. Minden alkotás hátoldalán kérjük feltüntetni a következőket: az alkotás címe, az alkotó neve, életkora és lakáscíme.

**Vasutas Művelődési Ház 7621. Pécs, dr. Váradi Antal u. 7/2.**
**Tel.: (72) 310-037, vagy 05/13-96 vasúti**

# Közép- és Kelet-Európai Vasutak 2000

## AVAGY HOGYAN RONTSUK LE EGY KIÁLLÍTÁS SZÍNVONALÁT

**Április negyedike és hatodika között rendezték meg a budapesti Kongresszusi Központban a Közép- és Kelet-Európai Vasutak 2000 elnevezésű szakmai konferenciát és kiállítást. Tizenöt országból 44 szakmai cég és szervezet képviseltette magát a vasúti ipar minden területéről. Hazánkból kilenc vállalat gondolta úgy, hogy érdemes megjelennie. A konferenciáról és a kiállításról a magyar médiumok alig tudósítottak, mondhatni említésre sem méltatták.**

A hivatalos szórólapokon a rendezvény megnyitásának időpontjaként április negyedike, délelőtt 10 óra szerepelt, ezzel szemben a valóságban – mint ahogy az a MÁV Rt. Kommunikációs és Sajtóirodájának kommünikéjéből is kitűnt – már 9 órakor *Martin Lunn*-nak, a Gemini Consulting alelnökének köszöntőjével kezdetét vette a háromnapos rendezvénysorozat. Az ő tízperces felszólalását előbb ***Takácsy Gyula*** MÁV-elnök, majd ***Kukely Márton*** MÁV-vezérigazgató beszéde követte. Már ekkor feltűnt, hogy nincs szinkrontolmács, így e szolgáltatás híján a háromnapos konferencia egyetlen előadását sem hallhattuk magyarul, minden előadás angol, vagy német nyelven folyt.

Érdekes és tanulságos előadást tartott ***Krysztof Celinski*** vezérigazgató, a lengyel PKP állami vasúttársaság privatizációjáról, míg az észt EVR állami vasúttársaság privatizációjáról ***Parbo Juchnawitsch*** beszélt.

Mialatt a német DB AG, a román CFR, az ukrán UZ, a cseh CD, a szlovén SZ, a horvát HZ, a jugoszláv JZ, a litván LG, az osztrák ÖBB, a szlovák ZSR, a lengyel PKP, az észt EVR és a magyar MÁV, valamint az EBRD (Európai Beruházási és Fejlesztési Bank) és a World Bank (Világbank) jeles képviselői "odabent" tanácskoztak, nívós szakmai előadásokat tartottak, néhány 15-17 éves tini fiú és lány pár perc alatt reklámszatyrok mélyére süllyesztette a szakmai cégek kiállítóstandjainak jelentős tartalmát (CD-ket, katalógusokat, bemutatkozó prospektusokat stb.), majd se szó, se beszéd, viharos gyorsasággal távozott a siserehad. A jelenség aligha emelte a kiállítás rangját. Dehát ezen csak azon bosszankodtak, akik szerettek volna esetleg érdemi üzleti kapcsolatba kerülni a megjelent cégekkel.

***Berta Sándor***

FIGYELŐ

# A London melletti vasúti katasztrófa utóhangjai

## A BRIT KÖZLEKEDÉSI MINISZTER VISSZAKOZIK A BIZTONSÁG KÉRDÉSÉBEN (LA VIE DU RAIL, 2000. MÁRCIUS)

Paddingtonban 1999. októberében történt vasúti baleset után *John Prescott* közlekedési miniszter visszavonta a Railtrack Vasúttársaságtól a biztonsági szabályok feletti ellenőrzés jogát, mivel ezt tette felelőssé a baleset okát képező jelzőberendezés nem megfelelő láthatóságáért. A miniszter most megváltoztatta véleményét.

A Railtrack Vasúttársaság illetékességébe fog tartozni a továbbiakban is a biztonságért való felelősség, de előírják számára, hogy egy társvállalatot alakítson a biztonsági szabályok feletti ellenőrzésre. A vonatok feletti ellenőrzés egy másik szervezet illetékességébe fog tartozni. A Railtrack társaságnak kétmilliárd font összeget kitevő beruházást kell fordítania a biztonsági berendezések fejlesztésére.

A Railtrack Vasúttársaság a maga részéről kijelentette, hogy az eredetileg előirányzott 2 milliárd font helyett 2,5 milliárd fontot fog fordítani beruházási programjában a vasútbiztonságra. A vállalat vezérigazgatója közölte, hogy rendkívüli erőfeszítéseket tesznek a vonalak biztonságára és a teljesítmények növelésére, a gyakran előforduló késések csökkentése céljából. Ezt a nyilatkozatot kedvezően fogadta a vasút felügyeletét ellátó szerv. Közte és a Railtrack Vasúttársaság között ugyanis a viszony nagymértékben megromlott a Paddingtonnál történt vasúti katasztrófa után, mivel a jelző állásának nem egyértelmű észlelhetőségét tették felelőssé a baleset bekövetkezéséért. Azt is a vállalat rovására írták, hogy a beruházásoknál való takarékosságot helyezték előtérbe, a részvényeseknek nyújtandó nagyobb osztalék érdekében. A Railtrack Társaság ezek után kb. 40 milliárd font beruházási programot irányoz elő a következő tíz évre. Megfogadják ezen kívül, hogy jelentősen növelik a vasúti forgalmat a következő években. Szerintük a vonatokat igénybevevő több utas növelni fogja a társaság bevételeit.

***Hajós Béla***



# Ismerje fel!

Tisztelt Olvasónk! Vegyen részt játékunkban! Küldje be, hogy mit ábrázol a világhírű fénykép. S azt is, hogy hol és mikor készült. A sikeres megfejtők között egy **Magyar Konyha** éves előfizetését sorsoljuk ki, de máris kap egy receptet *Kiss Dezső Péter* marketing-igazgatótól:

## Hortobágyi párolt kacsamell

HOZZÁVALÓK 4 SZEMÉLYRE: 1,2 kg tisztított kacsamell, 2 dkg fokhagyma gerezd, 10 dkg vöröshagyma, 5 dkg só, 1 dkg burizs, csipetnyi bazsalikom, 10 dkg bacon szalonna, 1 dl napraforgó olaj.

Az előfűszerezett kacsamelleket sütőben (betekerve bacon-szalonnával) másfél óráig pirítjuk, ropogósra sütjük. Közben előkészítjük az ínycsiklandó aromájú madeira-mártást és a rösztik burgonyát, valamint a rizst, melyet étolajban pirítunk meg üvegesre, s hozzáadjuk a szintén megpirított cérnametéltet. Az előre beáztatott mazsolát vízzel öntjük fel és készre pároljuk, majd a cérnametéltes rizzsel együtt formázzuk.

Jöhet a tálalás.

***Jó étvágyat kíván a Magyar Konyha!***

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

# ·H·í·r·l·e·l·ő·

## Melyik ujjam harapjam?

A három és többgyermekeseknek járó adókedvezmény mértéke érezhetően emelkedett. Viszont a jövő évben elmaradhat a gyermekgondozási díj (GYED) összegének és időtartamának növelése. A szociális tárca sajtótájékoztatóján elhangzott: a vártnál kevesebben igénylik a GYED-et, aminek az lehet az oka, hogy a cégek minimálbérrel jelentik be a munkavállalókat. A tervek között szerepel a gyermekneveléssel összeegyeztethető foglalkoztatás kialakítása. Elsősorban azt szeretnék kimunkálni, hogy a GYED-en, GYES-en lévő édesanyák a gyermek másfél éves korától milyen módon dolgozhatnának részmunkaidőben. *(Népszabadság)*

## Baloldali kézfogások

Szocialisták, szociáldemokraták tartottak országos fórumot Salgótarjánban, amelyet majdani együttműködésük kézfogójának szántak. A fórumon az MSZOSZ szocialista-szociáldemokrata platformjának küldöttei, az MSZP szocialista centrumplatformjának tagjai, továbbá az MSZDP, illetve a Munkáspárt képviselői szólították meg a baloldalt. *(Magyar Nemzet)*

## Csak a bérezés kullog

Kissé gyorsul a gazdasági növekedés Magyarországon, erőteljesen emelkedik az export, a tavalyinál jobban bővülnek a beruházások, folytatódik a gazdasági modernizáció. A külső egyensúly némileg romlik, az államháztartás GDP-hez viszonyított hiánya viszont mérséklődik. Ha nehézkesen is, de folytatódik az infláció lelassítása. Veszélyforrást jelent azonban a megtakarítási hajlandóság gyengülése. Az Európai Unió gazdasági offenzívája, mint import tovább élénkül. A kutatók prognózisa szerint a magyar kivitel volumenének növekedése idén még a tavalyi 16 százalékot is meghaladhatja. *(Napi Magyarország)*

## Koporsóban iparágak

Már mindennaposak a romániai utcai tüntetések. Az állami egységekben dolgozók körében szinte általános az a vélemény, hogy amikor a Román Állami Vagyonalap (FPS) valamelyik üzemét magánkézbe adja, elprédálja a nemzeti vagyont. Ilyenkor jelképes temetést rendeznek, amelynek jelképes koporsójában éppen valamelyik román iparág "nyugszik". *(Népszabadság)*

***Húri Valéria***

# Kati már az olimpiáról álmodik

**Sok-sok magyar sztársportoló számára még csak álom, ám *Szentgyörgyi Katalin*, a nyíregyházi Vasutas Sport Club atlétanőjének számára már maga a valóság a Sydney-i olimpia.**

Az egyik legtehetségesebbnek tartott magyar futó tavaly augusztus óta "lubickolhat" abban a tudatban, hogy biztos résztvevője a játékoknak. Ehhez nem kellett más, minthogy 5000 méteren megnyerte a göteborgi utánpótlás Európa-bajnokságot, egyben megfutotta a szövetség által kiírt nemzetközi szintidőt. Az azt követő sevillai felnőtt világbajnokság és az ott elért döntős helyezés már csak a hab volt a tortán.

*Kati* jól kezdte a 2000-es esztendőt is. Mezei futóversenyeken világnagyságokat hagyott állva. Az olimpián túl fő versenyének éppen a szakág világbajnokságát tartja. Csakhogy megsérült a talpa, így az esetleges éremszerzés helyett maradt a pihenés.

– Köszönöm szépen, most már jól vagyok, a felépülésemre szánt időt is igyekeztem minél aktívabban eltölteni – mondta *Szentgyörgyi Katalin*. – Vízben futottam és kerékpároztam, mostanra már teljesen egészséges vagyok és várom a megpróbáltatásokat.

*– Vissza tud emlékezni arra, hogy mikor is tűzte maga elé célként az olimpiai szereplést?*



– Igen, azóta, hogy elkezdtem futni és ez 1991 tavaszán történt. Azt hiszem az természetes, hogy egy sportolónak a legnagyobb álma az olimpia, én is így voltam ezzel.

*– Mi változott az életében 1999 augusztusa óta?*

– Az, hogy azzal a tudattal élek: olimpikon leszek. Ez persze sem külsőleg, sem belsőleg nem hozott nálam különösebb változást, legfeljebb csak az edzésmunkában. Mostanra mennyiségileg és minőségileg is komolyabb munkára vagyok képes, vagyis jobban terhelhető vagyok, mint eddig bármikor.

*– Mi lesz a program az olimpiáig?*

– A *Jos Hermens* vezette menedzserirodának éppen a napokban kellett leadni azt a tervezetet, hogy mely versenyeken állok rajthoz. Mivel ezúttal nem nyárra, hanem szeptemberre kell kihegyezni a csúcsformát, később kezdem a versenyidényt és három nagy viadalon tervezem az indulásomat. Dortmundban 1500 méterem, Nizzában háromezren, a zürichi Golden League-viadalon pedig 5 kilométeren szeretnék futni. Aztán jöhet az olimpia...

*– Ha holnap kezdődne, milyen reményekkel állna rajthoz?*

– Az nagyon ciki lenne, ha holnap kezdődne, mert a sérülésem miatt most van egy kis lemaradásom. Szeptemberben viszont már jó lehetek egy döntős helyre, titkon a pontszerzésben is reménykedem.

**SZENTGYÖRGYI KATALIN. született: Szeged, 1979. január 1. SPORTÁGA: atlétika, 5000 méteres síkfutó. EDDIGI KIEMELKEDŐ EREDMÉNYE: kétszeres ifjúsági Európa-bajnok (5000 m és mezei futás), utánpótlás Európa-bajnok (5000 m), felnőtt világbajnoki döntős (5000 m) EGYESÜLETE: NYVSC. EDZŐJE: György Rolland.**

***Bodnár Tibor**, sportújságíró*

# Ha tavasz, taggyűlések a nyugdíjasoknál

## FELELŐSSÉGTUDAT, FÉLTŐ SZÁNDÉK

A Vasutasok Szakszervezete közel száz nyugdíjas alapszervezetének többsége ilyenkor kora tavasszal tartja éves beszámoló és a tárgyévet szervező, tervező taggyűlését. Ezúttal a vezető testületek igen mozgalmas időszakról adhatnak számot, hisz az elmúlt év – 1999 – az Idősek Nemzetközi Éve volt igen sok ünnepi jellegű megemlékezéssel, számos résztvevővel.

A rendezvényeken mindenütt részt vettek a helyi gazdasági és szakszervezeti vezetők. Az önkormányzati képviselők is több helyen jelen voltak.

A taggyűlések vendégei jó szándékukról, segítségükről, az idősek tiszteletéről biztosították a nyugdíjasokat. Annak érthetően mindenütt hangot adtak, hogy "ajándékként" éppen az Idősek Nemzetközi Éve alkalmából mintegy ötvenmilliárdot vettek el. Nyilván tiszteletből, hálából. Ezek a vélemények korántsem emelték a taggyűlések ünnepi jellegét.

Az eseményszámba menő rendezvényeken az idősek ünneplősen vesznek részt, nyilván nem a szegényesen szerény vendéglátás miatt. Jelenlétük azért is említésre méltó, mert közülük sokan vonattal utaznak a taggyűlés helyszínére.

A beszámolókat kivétel nélkül mindenütt az év során örökre eltávozottak – számuk nem kevés – neveinek "felsorolása" és emlékük kegyeletteljes tiszteletadása előzi meg.

Idén, 2000 tavaszán az eddigieknél jóval többen vesznek részt a taggyűléseken, részletes, valósághű tájékoztatást igényelvén a vasutas sztrájksorozat eseményeiről, eredményeiről, de más tapasztalatokról is.

Kritikus vélemények fogalmazódtak meg a tárgyaló partner – ez van ezt kell szeretni – alkupozíciójáról, a tárgyalások hozadékáról. Több és folyamatos tájékoztatást vártak a médiák ellensúlyozására.

A vasutasok sorsának alakulásán túl aggodalommal szóltak a vasútról szóló hírekre hivatkozván. Az idős vasutasok felelősségtudata, féltő szándéka nem kíván magyarázatot.

A taggyűléseken a szakszervezet országos szervezeteinek képviselői – ha megkésetten is – felkészülten tájékoztatták az érdeklődőket. *Molnár György* a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezet elnöke – többek között – Pilisen avatta be a népes taggyűlést az események menetébe, a tárgyalások eredményeibe, azok szakszervezetünket hátrányosan érintő – tagdíjlevonás megtagadása – végkifejletébe.

A pilisi alapszervezet elnöke, akit március 15-e alkalmából a város díszpolgára kitüntetéssel jutalmazott az önkormányzat, a városért végzett munkásságáért, nyolcvanadik életévéig szakadatlanul dolgozott, dolgozik a szakszervezetért is. Részletesen számolt be a múlt évi igen gazdag programról.

A pilisihez hasonló népes részvétellel tartotta meg taggyűlését az istvántelki alapszervezet is, ahol a beszámoló kiemelten köszöntötte Mester Károly 92 éves tagtársunkat, aki mint eddig, most sem hiányzott. Mint mondotta ő egyszer s mindenkorra elkötelezettje a szakszervezetnek.

Legyen így még sokáig *Károly* bátyánk!

Így zajlanak a tavaszi nyugdíjas taggyűlések országszerte.

***Hegedűs Károly***

# Hogyan pályázzuk meg?

## ALAPSZERVEZETI TITKÁROK FIGYELMÉBE

**A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége 2000. április 11-i ülésén a VSZ Elnöksége Dicsérő Oklevél 2000. évi pályázati szempontjait az alábbiak szerint hagyta jóvá:**

**I.**

***Az alapszervezet VSZ-en belüli elhelyezkedése, szervezeti jellemzői:***

1) Az alapszervezete neve, működési területe (ezen belül azt is kérjük felsorolni, ha több szolgálati hely tagságát tömöríti); az alapszervezet 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-ai, december 31-ei), valamint a pályázat elkészítését megelőző tárgyhó adatai, szolgálati főnökségenként és összesen; állományi létszám taglétszám alakulása. A létszám alakulás okainak rövid elemzése.

Tagszervező, tagmegtartó munkájuk főbb módszereinek bemutatása, kiemelten a tagdíjlevonás megszűnését követő időszak: hogyan sikerült átállni a tagdíjfizetés új rendszerére, (átutalás, készpénzfizetés, egyéb) hány fő állította ki a tagnyilvántartó adatlapot, a tagdíjfizetés módja %-ban kifejezve, hányan fizetik ténylegesen a tagdíjat, csatolt nyugdíjas csoport létszáma. Az alapszervezet működési körében szerveződött más szakszervezet(ek) felsorolása, becsült taglétszámuk.

3) Az alapszervezet pénzügyi gazdálkodásának rövid bemutatása.

4) A szakszervezet élet tervszerűsége, rendszeressége, (testületi ülések, szakszervezeti csoportértekezletek, stb.) módszere a munkaidő-kedvezmény változását is figyelembe véve. Döntéshozatali munka: határozatok, állásfoglalások, ezek végrehajtásának ellenőrzése, értékelése.

5) Kapcsolattartásuk módja, főbb jellemzői: a tagsággal, a partner gazdasági vezetéssel, a VSZ területi, illetve szakmai szervezeteivel, a nyugdíjas alapszervezettel, a VSZ rétegszervezeteivel, a helyi üzemi tanáccsal, KÜT-tel, helyi munkavédelmi bizottsággal, Központi Munkavédelmi Bizottsággal, a helyi egyéb vasutas szervezet(ek) vezetésével, az MSZOSZ megyei 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, a Magyar Vasutas című 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 Függeléke, Munkatörvénykönyve, VSZ Alapszabálya, Szervezeti- és Működési Szabályzata, Kitüntetési Szabályzata, saját szervezeti- és működési szabályzata.

A helyi – VSZ XIV. Kongresszusát követően módosított – SZMSZ hiánya kizáró tényező! (A pályázatot első fokon elbíráló területi képviselet ezt is külön ellenjegyezze!)

Kollektív érdekképviselet, érdekvédelem: javaslataik a VSZ 2000. évre vonatkozó tárgyalási csomagjában, azok beépülése a megállapodásokba (KSZ-módosítás, foglalkoztatás, bér, szociális, jóléti) Kérjük mellékelni a helyi megállapodás-tervezeteket is! Egyéni érdekképviselet, érdekvédelem. (néhány konkrét példa bemutatásával)

Értékeljék az alapszervezet sztrájkképességét, az alapszervezet tagságának részvételét az 1999. decemberi, 2000. januári, illetve februári sztrájkban.

Hogyan foglalkoznak az újfelvételes, illetve a nyugállományba kerülő dolgozókkal.

**III.**

***Az 1998. évi üzemi (közalkalmazotti) tanács, valamint munkavédelmi képviselő választások részletes értékelése:*** a választás számszerű eredményei szolgálati helyenként (leadott szavazatok száma, VSZ jelöltekre leadott szavazatok száma, az ÜT létszáma, ebből megválasztott VSZ jelöltjeinek száma. Az eredményesség (eredménytelenség) okai.

**IV.**

***Közösségformáló munkájuk bemutatása:*** szb. szervezésű rendezvények, azok rövid értékelése, akciók, kulturális, sporttevékenység, területi, központi szintű rendezvényeken, akciókban való részvétel (tartalmi, számszerű jellemzők).

Kérjük, hogy a pályázó alapszervezetek a pályázatokat a hatáskörileg illetékes területi képviseletek, valamint intéző bizottságok részére küldjék meg a középszervezet által meghatározott határidő betartásával.

A VSZ Szervezési Osztálya részére a középszervezetek továbbítják a pályázatot, a VSZ Kitüntetési Szabályzat előírásainak megfelelően, legkésőbb 2000. augusztus 26-ig.

***a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége***

# Májusban ismétlés

## A MÁV KÓRHÁZ ÉS RENDELŐINTÉZET KÖZALKALMAZOTTI TANÁCSI VÁLASZTÁSÁNAK TANULSÁGAI

A választási bizottság a szavazatok összeszámlálása során megállapította, hogy az összevont intézményben április 4-5-6-án megtartott közalkalmazotti tanács választás érvényes, mert a választásra jogosultak 56,6%-a (1203 fő) leadta a szavazatát, ugyanakkor eredménytelen a választás, mert a választható 11 jelöltből csak 5 (2 VSZ, 2 VEDOSZ és 1 önálló szakszervezet) kapta meg a törvényben előírt érvényes szavazatok 30%-át. A választási bizottság az eredményesség érdekében 30 napon belül új választás kiírását tervezi.

A VSZ véleménye szerint az eredménytelenség oka, hogy az intézmény területén működő három reprezentatív szakszervezet a függetlenekkel együtt 51 jelöltet állított a 11 helyett, ennek következtében csak néhányuk volt eredményes. A VSZ önmérsékletet tanúsított és csak a törvényben megszabott 11 jelöltet állított.

A VSZ bízik abban, hogy korrektségét mások is követik és a választási bizottság ajánlását figyelembe véve a májusi megismételt választáson az érintett szervezetek (elsősorban a VEDOSZ) belátják, az újraválasztás csak akkor lehet sikeres, ha a jelölés reális, illetve csak a hiányzó KT-tagok megválasztására irányul.

A reprezentatív szakszervezetek felelőssége, hogy a KT minél előbb gyakorolhassa jogosítványait a munkavállalók érdekében.

***Rubik László***
a Vasútegészségügyi
Intéző Bizottság titkára



**Hiába várták a VSZ legutóbbi választmányi ülésének tagjai, nem jött el barátságos meghívásukra sem a MÁV vezérigazgatója, sem a helyettese, senki. Pedig a sürgető reform és a vasút hiteles jövője ugyancsak érdekli a VSZ-t. Talán majd később...**

POSTALÁDÁNKBÓL

# InterCity helyjegyár Záhonyra futva

50=230? Nem lehet véletlen az, hogy a MÁV Rt. Magyarország legjobb állami vasúttársasága, így az InterCity helyjegyét is igen jól jegyzik a tőzsdén. A legutóbb 290-ről 340 forintra ugrott árfolyam láttán a legjobb részvények kibocsátói is elsápadhattak az irigységtől.

Hát még hogy sápadoznának, ha maguk is meg tudnák csinálni azt a cselt, amit a vasút. Nevezetesen azt, hogy a kötelező IC-pótjegyet Debrecen és Nyíregyháza között ugyanannyiért adja – mert adhatja –, mint a cívisváros és Budapest között. A többi fővonalon hasonló a vasúti matematika. Olyan ez, mintha, mondjuk, az OTP, a TVK, a MOL vagy a többi tőzsdei cég ugyanannyit kérne 50 részvényért, mint amennyi egy kétszázharmincezres pakettnek az ára.

Merthogy kerek számban jegyezve ennyi kilométer a távolság a szomszédos megyeszékhely, és annyi kilométer Debrecen és a főváros között. Csak a helyjegy ára egységes és megbonthatatlan, mint annak a néhai gazdasági rendszernek a kövülete, amely ebben az ügyben – is? – beleszilárdult a sínek betonaljazatába.

Jó lenne tudni, vajon miféle matematika, illetve logika diktálta a szóban forgó tarifarendszert, miért kér a MÁV félórás szolgáltatásért ugyanannyit, mintha majdnem két és fél órát szolgáltatna.

Arra is kíváncsiak lennénk, mi lenne a végső kimenetele egy olyan eljárásnak, amelyben e helyzet miatt valaki panaszt tenne a MÁV-ra monopolhelyzettel való visszaélés miatt. Hiszen magyarázat aligha, legfeljebb magyarázkodás lehetne az az "érvelés", hogy a sínnek igazából nincs egyeduralma, mert a párja szorosan mellette fut. Érdekes lenne végül azt is megtudni, hogy ha a MÁV olyannyira kesereg az utasszám csökkenése miatt s oly sokat ábrándozik a vállalkozó vasútról, akkor vajon miért nem alkalmaz értékarányos IC-pótjegy árakat. Hiszen a mostani áregyenlőség – valójában aránytalanság – is teszi, hogy a távolsági vonatok népesedési görbéje egyszer enyhén, másszor erősen süllyedő irányzatú.

Ajánlatos lesz ennek a házon belüli, köldöknéző "árversenynek" lassú vagy megállj jelzőt állítani, máskülönben mások kacagva viszik el majd a MÁV-tól az utasok maradékát. Elsősorban a közút viszi el, hiszen a szomszédos nagyvárosok közötti vagy akár a távolsági forgalomban az autózás két-három embernek már olcsóbb, mint a két-három IC-jegy. De az emberek nemcsak személygépkocsiba ülhetnek át, hanem buszra, időben és térben valamelyest hosszabb távon pedig akár repülőre is.

A MÁV pedig ez esetben elmerenghet rajta, milyen jó is volt a régi szép idők piaca, amelyben egyszerre lehetett kofa is meg vevő is.

Amennyiben én felelnék a vasúttársaság "píárjáért", erre az írásra a következő választ adnám.

A problémakomplexumban felvetésre került elvárásokat köszönettel fogadtuk. Szíves tájékoztatásul azonban közölnünk kell, hogy a dolgok nem úgy vannak, ahogy látszanak. A valóságban az a helyzet forog fenn, hogy nem drágítást, hanem árcsökkentést alkalmazunk. Hiszen – a szóban forgó példánál maradva – Debrecenből Budapestre ugyanakkora összegbe kerülő helyjeggyel el lehet jutni, mint a jóval közelebbi Nyíregyházára. Kérjük válaszunk örömteli tudomásul vételét.

*Rácz T. János*

# Az árvízkárosultakért

A Vasutas Zeneiskola növendékei 2000. április 17-én Budapesten a Merkur Hotelben nagysikerű koncertet adtak, mely bevételét – 100.000 Ft-ot – az árvízkárosultak megsegítésére ajánlották fel.

*Pál Gábor*, igazgató

# Anyák napi műsorok a Törekvésben

A Törekvés Művelődési Központ (1101 Budapest, Könyves Kálmán körút 25, telefon: 01/26-79) két programmal is várja az érdeklődőket. Május 3-án, 15 órai kezdettel a nyugdíjas vasutasok Anyák napját köszöntik.

A műsorban fellép a Törekvés gyermek- és ifjúsági néptánccsoport.

A belépés díjtalan.



Május 6-án, 15 órai kezdettel a Pacsirta Dalkör tartja "Mama úgy szeretlek én" című Anyák napi műsorát. Ez utóbbihoz belépőjegyek, 400 forintos egységáron vásárolhatók munkanapokon 16-20 óráig a művelődési központ portáján, illetve az előadás kezdete előtt fél órával a helyszínen.

*B.S.*


QualiTours a megfizethető színvonal

ÉSZAK-GÖRÖGORSZÁG, CHALKIDIKI FÉLSZIGET, SARTI

Különleges, egyedülálló tája a görög földnek a Chalkidiki félsziget. Thesszalonikitől 130 km-re délre található a Sithón félszigeten Sarti. 2000 lakosú, tipikus görög halászfalu, festői szépségű hegyek határolják a széles öblöket. A lassan mélyülő tenger partján 2 km hosszú homokos strand nyújt ideális körülményeket a kisgyermekekkel utazók részére is. Itt még érintetlen természetet, kristálytiszta tengert talál az idelátogató. Sarti másik előnye, hogy a Sithóniai-félsziget ezen partszakasza még szinte teljesen beépítetlen, számtalan eldugott kis öböl, sziklás strand van a közelben. A szórakozni vágyókat a diszkók mellett számtalan hangulatos étterem, taverna várja igazi görög vendégszeretettel. Sartit, különleges hangulatára ráérezve, a turisták évről évre újból felkeresik.




Az alábbi árak heti tartózkodásra érvényesek, szombattól szombatig. Minden ár apartmanra és hétre lebontva értendő, mely tartalmazza a transzfer költségét is.

| | A (06.17-24.) | B (07.15-22.) | C (08.19-26.) |
|---|---|---|---|
| 2 ágyas | 318 | 418 | 388 |
| 3 ágyas | 372 | 482 | 442 |
| 4-5 ágyas* | 496 | 636 | 556 |

*A fenti ár 5 személy esetén 24 DM-val emelkedik.

A stúdió jellegű apartmanok Sarti központjában épültek, 50-100 méterre a tengerparttól. A szobák 2-4 személy befogadására alkalmasak, modern berendezéssel, konyhával, fürdőszobával és erkéllyel. Önellátás, félpanzió befizethető 15 DM/fő/nap. Több mint 10 fakultatív programmal állunk utasaink rendelkezésére. Utazás csak 40 fős csoport létrejötte esetén valósul meg.

Ir.: Vadászi Péter – QualiTours Utazási Iroda (R-1415/1996)
1119 Budapest, Andor köz 3. Telefon: (1) 208-4775, (30) 254-9250



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



KINIZSI-TECH KFT.
SPECIÁLIS ELEKTRONIKAI SZERVIZ

- Dinamók, generátorok, motorok javítása, felújítása
- Inverterek, feszültségszabályzók javítása
- IC vezérlőelektronika javítás
- Referenciák
- Rövid vállalási határidők

Kinizsi-Tech Kft.
H-8800 Nagykanizsa,
Kinizsi u. 17.
Tel./fax: (93) 321-706



CÍVIS PARK HOTEL BUDAPEST

MÁR BUDAPESTEN IS
VÁRJA ÖNÖKET A CÍVIS HOTEL'S!

Az ókori romváros mellett a nyugalmas, 2 hektáros, Dunára néző parkban elhelyezkedő, 73 kétágyas, fürdőszobás, telefonnal, részben televízióval felszerelt szobával, kávéházzal, étteremmel, úszómedencével, szaunával, teniszpályával, a régi tradicionális cívis minőségben kedvezményes áron várja vendégeit. Őrzött autóbusz- és személykocsi-parkolás.

KEDVEZMÉNYES BELFÖLDI AKCIÓ
2000. április 1 után napi 3888 Ft/fő áron.

Szállás, svédasztalos reggelivel, idegenforgalmi adóval, szauna, nyári hónapokban a Park Hotel strandjának és teniszpályájának használatával.
Nemzeti üdülési csekket elfogadunk!

1031 Budapest, III. Nánási út 93.
Tel./fax: (1) 250-0143
http://www.datanet.hu/civishotel
civispark@mail.datanet.hu


# Keresztrejtvény

*Május elseje 1886 óta a munkásság ünnepe. Május hónap régi magyar neve.* (**vízszintes 1.**) *Ennek az amerikai eseménynek állít emléket a Május elseje ünnepe.* (**függőleges 1.**)

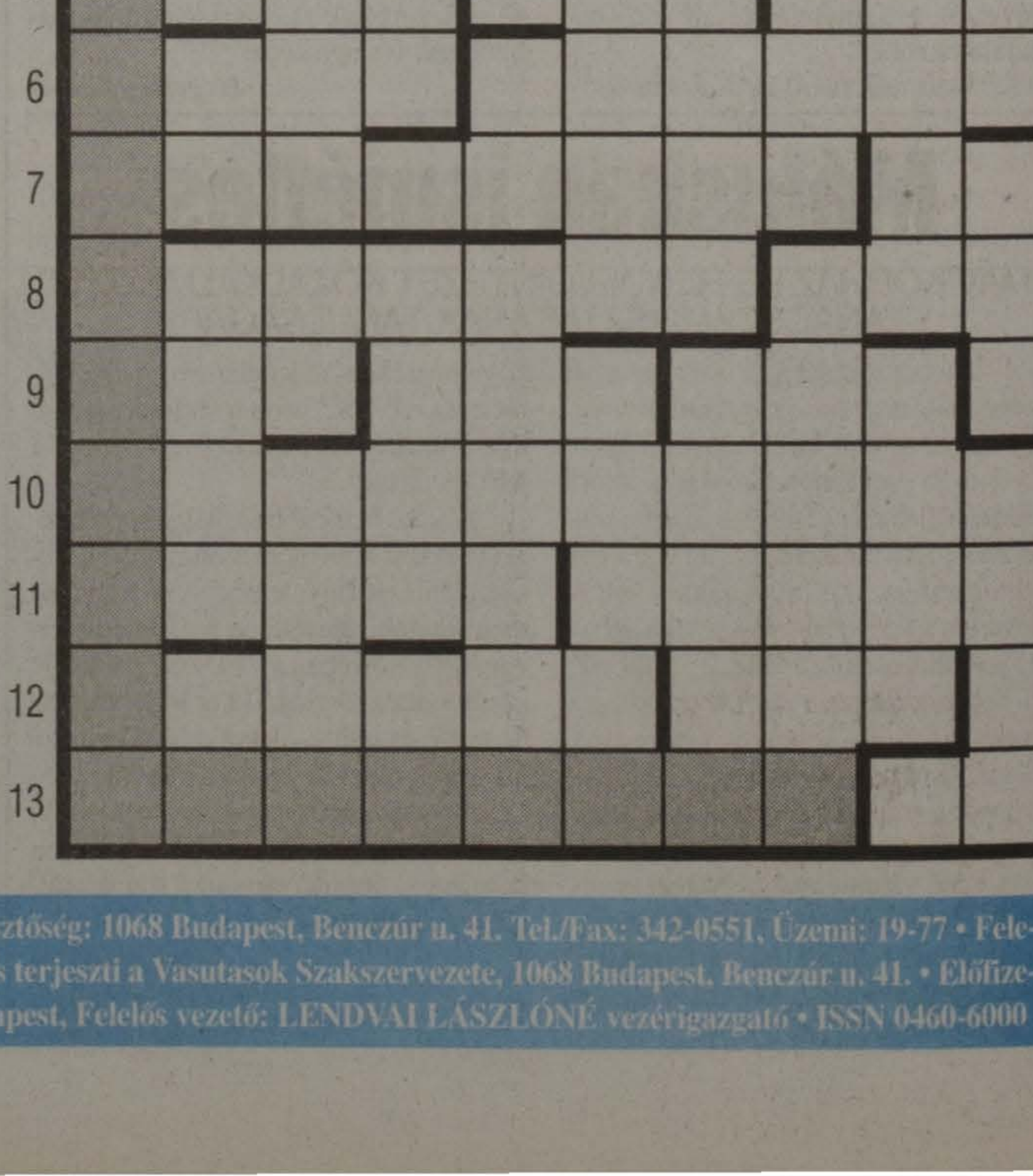
VÍZSZINTES: 1) **megfejtendő** 2) lóerő röv.; Verdi opera; szavazóláda 3) nagy terem; időszak; egy(olasz) 4) ... Miklós (építész); lágy hangnem; futball eredmény 5) gyógyvíz fajta; amely párja; lég (lat.) 6) orosz tó; obstrukció része! 7) Borsod megyei tó; helyhatározó rag 8) körömmel húzna; bírósági ügy 9) szántóeszköz; követ munkál; Központi Ellenőrző Bizottság; oxigén 10) Májusban a természet teszi 11) virág fajta; kronométerre 12) humoros; öröklést hordozó; szén 13) kettős betű

FÜGGŐLEGES: 1) pengő; **megfejtendő** 2) Fél fű!; kutya becenév; helyhatározó rag; tenni kíván; betűt vet 3) nátrium; néma; Lali; pakol; penge része; segéd-házfelügyelő 4) hangosan szól; első betűnk; Miskolc hegye; néma cin 5) vizenyő; oxigén, szén v.j.; berúgott 6) szögletben; étel öntet 7) a kettősség elv híve; rozoga szekér 8) Néma húr; kutya jelzője; pontoskodó 9) évében (lat.); ezirányba; alma fajta; Zoltán 10) olló része!; ruténium v.j.; gépkocsi típus; szőllő növedék

ELŐZŐ SZÁM MEGFEJTÉSE: *Ne váljanak még kiszolgáltatottabbá a vasutasok*

A helyes megfejtőink közül *özv. Házi Józsefné* (Budapest, Nógrádkövesd u. 9.) könyvjutalomban részesül.

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 XLIV / 6. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. MÁJUS



Vasas veteránok május elsején az Andrássy úton. Kisújszállásról jöttek.

## Történelem íródott a májusi 1-i menetben




FOTÓ: KOZÁK LÁSZLÓ

**Ritka, mert nem mindennapi, ugyanakkor lélekemelő volt a jelző: történelmi jelentőségű. Igaz. Május 1-jét végre együtt ünnepelték meg – a dolgozó embert hirdetve e nap főszereplőjének – a nagy szakszervezetek. Megértették, hogy bár járhatnak külön utakon olykor csatározó nézeteik, de Május elsején csak közösen menetelhetnek. Még az ünnepi szónoklat szövege is közös gondolatokból született, mondván, ami az enyém, az a tiéd is. A hat konföderáció nevében *Sándor László*, az MSZOSZ elnöke köszöntötte beszédével a városligeti nagygyűlés résztvevőit. *Borsik János* pedig, mint az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége elnöke *Göncz Árpád* államfő üdvözlő sorait olvasta fel azzal, hogy ugyanilyen üdvözlet nem érkezett a kormány miniszterelnökétől a tízezres tömegekben ünneplők számára. A jelszavak sokasága a transzparenseken "kapaszkodott össze" hirdetvén az új igazolást nyert régi igazságot: egységben az erő!**

FÉNYKÉPÜNKÖN BALRÓL: ***Szabó Endre*** **a SZEF, *Vigh László* az ÉSZT, *Palkovics Imre* a Munkástanácsok, *Sándor László* az MSZOSZ, *Borsik János* az Autonómok és *Gaskó István* a Liga elnöke a meginduló menet élén az Andrássy úton.**

**Mióta vártunk erre!**

***Sz.Cs.***

AKTUÁLIS

## A VSZ átalakítja belső szervezetét

A MÁV Rt. 2001. január 1-jével szétválik Pályavasútra és Kereskedő Vasútra. Ezentúl ennél több kisebb horderejű, de lényeges változás is történhet a MÁV Rt. háza táján. Tervek vannak, vélemények hangzanak el, de a reformnak nevezett folyamatról konkrétumokat nem hallani.

A VSZ elnöksége – az intéző bizottságok és a területi képviseletek véleményének kikérését követően – kibővített ülésén általános vitát folytatott a VSZ belső átalakításának irányairól. A változtatásokat a MÁV Rt. szétválása is indokolja. A VSZ érdekvédelmi tevékenységét áttekintve az IB-k átalakítása látszik a legfontosabb feladatnak.

Nagyobb hatáskört kapnak az IB-k jogutód szervezetei (szakági bizottságok), vezetőik közvetlen döntési pozícióba kerülnek és a VÉT ülésen – ahol eddig is ott lehettek, ott lesznek! – közvetlenül képviselhetik a szakágban dolgozó VSZ tagok érdekeit, a jövőben pedig ott kell, hogy legyenek!

Új feladat és hatáskört kapnak az érdekegyeztető bizottságok is. Az ÉB-k – kereskedővasúti, pályavasúti – "kisválasztmányként" működnek. A jelenlegi választmányi jogokat – a kizárólagos jogok kivételével – ők gyakorolhatják. Ezzel a döntéssel, az SZMSZ módosításával, a VSZ-en belül mindkét vasúti rt. mellett önálló döntés-előkészítő és döntéshozó testület jön létre.

Megváltozik az újonnan létrejövő intéző bizottságok jogköre is. Az eddiginél kisebb, hatékonyabb szervezet feladata a szakági bizottságokban meghozott üzemviteli és gépészeti, pályavasúti és távközlési, erősáramú biztosítóberendezési szakszolgálati döntések összehangolása lesz.

Megszemélyesedik a felelősség is. Az IB-titkári feladatkörhöz képest magasabb szintű feladat- és hatáskörrel lesznek felruházva a szakági vezetők (döntés-előkészítés, döntéshozatal, képviselet).

A tagsággal történő kapcsolattartás módját, a képviseleti demokrácia működését úgy alakítjuk ki, hogy a munkahelyen jelentkező problémák a legrövidebb úton az illetékes döntéshozó fórum elé kerüljenek. A visszajelzés, a tagság információval való ellátása személyes felelősségként utolérhetővé válik.

A területi képviseletek feladatköre is változik. A területi képviseletek a szervezési osztály részeként fognak működni, részt vesznek az osztály napi feladatainak elvégzésében, illetve mint pl. a tagszervezés, tagnyilvántartás, PR-munka, oktatás, sport tekintetében teljes körű munkát végeznek. Az osztály munkájában való hatékony részvételük feltételeit a meglévő számítógépes hálózat biztosítja.

A napról-napra változó körülményekhez való igazodás, az új kihívásokhoz, az újabb és újabb problémák megoldásához az eddiginél feszítettebb tempójú munkára és folyamatos önképzésre, továbbképzésre lesz szükség a függetlenített tisztségviselők részéről.

A VSZ célja, hogy a munkáltató által minden lehetséges eszközzel akadályozott érdekvédelmi munkát az eddiginél szervezettebben lássa el. A szakszervezeti tag, a munkahelyen ne féljen, a jogainak korlátozása esetén megfelelő érdek- és jogvédelemben részesüljön.

## Életének 86. évében elhunyt *Gyócsi Jenő*



Gyócsi Jenő 1914-ben Kispesten született. 1933-tól mint lakatos szakmunkás dolgozott a Bp. Keleti-pályaudvar műszaki kocsiszolgálatánál. 1941-ben mozdonyvezetői vizsgát tett. 1945 januártól kinevezett mozdonyvezető, műszaki segédtisztként teljesített szolgálatot. 1945-ben az Ideiglenes Nemzetgyűlés tagja, majd országgyűlési képviselő.

Az újjászerveződő Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete 1945 novemberében megtartott I. Kongresszusa Gyócsi Jenőt főtitkárrá választotta. 1949-ben lemondott főtitkári tisztségéről, ezt követően ismét a vasútnál dolgozott, mint vasútigazgató, majd a gazdasági vasutak vezetője. 1957-től kinevezték a Vasúti Főosztály Kereskedelmi és Forgalmi Szakosztály vezető helyettesévé, a szakosztály vezetőjévé. Szakosztály-vezetőként került nyugállományba 1972-ben.

Életét a szorgalom, a szakmai felkészültség jellemezte. A vasutat mindvégig a szívügyének tekintette. Munkája elismeréseként számos állami és szakszervezeti kitüntetésben részesült: a Köztársasági Érdemrend Tiszti Keresztje, a Munkaérdemrend Arany fokozata, a Szocialista Magyarországért Érdemérem tulajdonosa volt. Szakmai munkája mellett a szakszervezeti mozgalomban is jelentős szerepet vállalt. 1967-től 1985-ig a Vasutasok Szakszervezete elnökeként tevékenykedett. Szakszervezeti munkája elismeréseként a VSz által 1990-ben alapított Aranyjelvény kitüntetést 1995-ben vette át. A magyar vasutas szakszervezeti mozgalom százesztendős évfordulója tiszteletére rendezett díszünnepségen a Közlekedésért Érdemérmet ítéltek oda neki. Tisztelettel köszönünk el Gyócsi Jenőtől, emlékét utódaink számára is megőrizzük. Búcsúztatásán, urnája elhelyezésén május 18-án az óbudai temetőben mi is ott tisztelegtünk.

***Simon Dezső***
a VSZ alelnöke

NEM ÚTIKALAND VOLT

## az Európai Vasutas Szakszervezetek VIII. Állandó Konferenciája

**Az Európai Vasutas Szakszervezetek VIII. Állandó Konferenciáját 2000. április 26-28. között Bulgáriában tartotta. A konferencián részt vettek a Bulgária, Csehország, Jugoszlávia, Lengyelország, Macedónia, Magyarország, Szlovákia és Ukrajna vasutas szakszervezetinek képviselői. A magyar Vasutasok Szakszervezetét *Simon Dezső* és *dr. Bíró Tibor* képviselte.**

A konferencia két kérdéskört tekintett át, és fogalmazta meg ezzel kapcsolatos közös állásfoglalást.

Elsőként a nemzeti vasutak átalakítása, az európai korridori vonalak kiépítésének hatása a foglalkoztatottak létszámára és szociális helyzetére volt a vita tárgya. A közösen megfogalmazott álláspont szerint, a konferencián résztvevő országok a gazdasági és politikai élet átalakításának eltérő szintjein állnak. A különbségek ellenére vannak hasonlóságok is.

A közép-európai vasutak válságban vannak, amelynek kiváltó okai a gazdasági problémák. Az Európai Unió direktívájával összhangban az érintett országokban mindenütt hozzákezdtek a nemzeti vasút szétválasztásához, az infrastruktúra- és kereskedő vasút kialakításához, a magánosításhoz, a piacgazdaság és az egyes ágak

*(Folytatás a 2. oldalon...)*

A SZAVAZATI SÜLLYESZTŐBŐL A VSZ JÖTT FEL

## Hol van már a vesztes pozició?

A budapesti MÁV Kórház és Rendelőintézetet 2000. január 1-jétől vonták össze, emiatt új közalkalmazotti tanács választást kellett kiírni. Az előkészületeket a Vasutasok Szakszervezete nagyon komolyan vette, a választási bizottság elnöke, a VSZ alapszervezet titkára *dr. Tandari Magdolna* volt. A kiterjedt kampánymunka részeként *dr. Márkus Imre* két kampányülésen is erősítette a VSZ pozícióját. Az erőfeszítések ellenére az első választáson márciusban mindössze 4 jelölt (a szükséges 11-ből) kapta meg a kellő számú szavazatot. Közülük kettő VSZ jelölt volt.

A választási bizottság és egyben a VSZ fokozott erőfeszítésének eredményeként (május 3-4.) a választás második fordulóján megszületett a siker, ami a VSZ számára teljes győzelmet jelent, hiszen a 11 tagú jelöltből 6 fő, azaz több mint 50% VSZ-s jelölt. Ezzel a VSZ már nemcsak a közel 30%-os reprezentativitást szerezte meg az első fordulóban, hanem a szavazati többséget is a KT-ben.

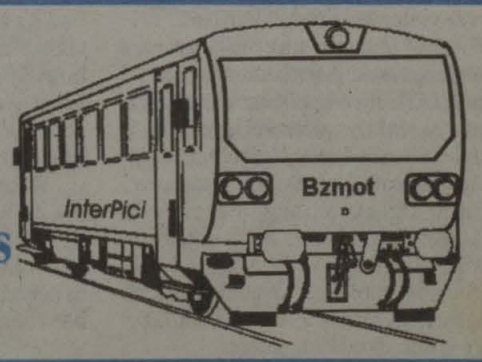
A választás sikere több tanulsággal szolgál. Az egyik az a tény, hogy független jelölt nem jutott be a KT-ba. Mégis csak számít az, ha egy jelölt mögött erős szervezet áll. Ez a tény azt bizonyítja, hogy dolgozóink még mindig bíznak a szakszervezetben.

Másik tanulság pedig az, hogy kitartó és odaadó szervezeti munkával meg lehet erősíteni vesztes pozícióból is a szakszervezet helyzetét, egy széles dolgozói körön belül. Gondoljunk csak arra, hogy három éve a MÁV Kórház VSZ vezetőségének puccsszerű távozásának következtében a VSZ csaknem kiszorult a MÁV Kórházból. E témában tavaly több alkalommal jelent meg a lap hasábjain írásunk. Mindezek tükrében e választási siker értéke még nagyobb jelentőséggel bír. Erősíti a VSZ pozícióját és azt a hitet, hogy a becsületes munka megérleli gyümölcsét.

A VSZ további megmérettetés előtt áll, mert a TEK-nél a KHT-n belül is végre megrendezzük az üzemi tanácsi választásokat. Reményre jogosítóan!

*-t-*

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



# Sztrájk után konferencia

## ÁPRILISI TÉZISEK A VSZ-BEN

**"A rendszerváltás kori vasutas sztrájkolók... megharcolták a többi munkavállalói csoport bérharcát is..."** *(Luxné dr. Vincze Judit)*

Az idézet akár mottó is lehetett volna április 26-án a VSZ székházának nagytermében, ahová népes, érdeklődő szakmai közönség gyűlt össze, hogy a meghívott neves szociológusokkal, történészekkel együtt gondolkodva vonják le a jövőre is érvényes tanulságokat. A VSZ volt a rendezvény házigazdája. Megjelent a szakszervezeti vezetők (*Rabi Ferenc, Mundruczó Kornél, Szalai József, Gaskó István, dr. Borsik János, dr. Márkus Imre*) között *dr. Gulyás Kálmán*, a Munkaügyi Közvetítői Szolgálat igazgatója is.




**Balról:** *Thoma László, Krausz Tamás, Luxné Vincze Judit, Kárpáti Sándor, Berki Erzsébet, Arató Krisztina* **mint a konferencia előadói** FOTÓ: SZALAI

A levezető elnök *Kárpáti Sándor* közíró nyitotta meg a sztrájkkonferenciát.

*Berki Erzsébet* szociológus 1989-től gyűjtött statisztikai adatai arra világítottak rá, hogy Magyarországon az érdekviták rendezésében ritkán folyamodnak a foglalkoztatottak a sztrájk eszközéhez. A rendszert váltott 11 év alatt összesen 914 ezer munkanap esett ki. A háromlépcsős vasutassztrájk (ezen belül) a legtöbb szolidaritási akciót váltotta ki; a legkevésbé támogatta a sajtó és az "utca embere". A legtöbb munkát adta a Munkaügyi Bíróságnak.

*Thoma László* szociológus a rendszerváltozás lényegeként állapította meg, hogy a mai végrehajtó hatalom (kancellária) a közjó nevében nyom el minden olyan érdeket, ami azt szerinte veszélyezteti. Ezért a vasutassztrájk egyben üzenet és egyben főpróba volt. Megállapítható, hogy gyengült a szakszervezetek mozgósító ereje, hiszen a közvéleményt ellene fordították, a pártokat pedig elszigetelték tőle. Ezt a technikát Thatcher már bevetette Angliában.

*Krausz Tamás* történész téziseit még élesebben fogalmazta meg, baloldalról és népszerűen. Nyilvánvalóan következtette ki azt a tételt, hogy a kialakult új uralkodó osztályok, amelyek a multinacionális társaságok kihelyezett tagozatai, fő ellenfelüknek a munkavállalói érdekvédelmet, mindenek előtt a szakszervezeteket tekintik.

– Csak sajnálható – mondta –, hogy a vasutassztrájk a sajtóban nem állította középpontba a szakszervezetek MÁV-privatizációs ellenességét. Az viszont szerinte helyes volt, hogy a politikai pártok nem léptek ki a küzdőtérre, mert a kormány csak erre várt.

*Lux Judit* történész a vasutasság sztrájkját értékelve azt üzente előadóként, hogy nincs még veszve minden, van még erő a szakszervezetekben, nem leírhatóak. A munkavállalók többsége ráébredhetett, értük is folyt e bérharc. Kormányok nem törhetik meg ezt az erőt.

Az előadók közül *Arató Krisztina* szociológus az EU szociális párbeszéd "kis kátéját", rendszerét taglalta. Idevágóan kiragadható a következtetések sorából egy fontos tétel: "Az EU a csatlakozni kívánó országoktól valamiféle egyeztetést vár el a szociális partnerektől és szociális békét, amely a gazdasági stabilitás egyik kulcsa."

A vitában *Kárpáti Sándor* levezető elnöknek bőven akadt munkája, hogy igazságosan beoszthassa a válaszra várók sűrűn záporozó kérdéseit, a véleményeket, az egyetértő, de kiegészítő hozzászólásokat. Tisztjéből fakadóan olykor ő is polemizált, pl. azzal a felfogással szemben, hogy a szakszervezet immár civilszerveződés, és nem mozgalom, de szerinte az. Ma is!

*Bodnár József* választmányi tag (Miskolc) kérdése, hogy tehát látszatdemokráciában élünk-e, különösen megpezsdítette a hallgatóság vitakedvét. A konferencia dokumentált anyaga, több mint valószínű, a közeljövőben kiadványként lát napvilágot.

*(Képriportunk a 10. oldalon.)* ***Szalai Csaba***

## NEM ÚTIKALAND VOLT

# a Európai Vasutas Szakszervezetek VIII. Állandó Konferenciája

*(...folytatás az 1. oldalról)*

közötti verseny elveinek kialakításához, alkalmazásához. A konferencián résztvevők egyetértettek abban, hogy a szakszervezeteknek mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy a vasutak átalakítása során a kormányok, a parlamentek, illetve a döntést hozók az átalakítás ütemezésekor vegyék figyelembe az Európai Unió tagállamainak gyakorlatát, illetve tapasztalatait.

A realitástól eltérő gyorsított privatizáció a vasúti infrastruktúra és a gördülő állomány szétrombolásához vezetne, egyszersmind növelné a szociális feszültséget a vasutasok körében.

Második témaként a kollektív szerződés be nem tartásából adódó szakszervezeti feladatokat tekintette át a konferencia.

Mint az első témánál, úgy a KSZ-t érintően is vannak eltérő és közös vonások. A konferencián képviselt országokban tetten érhetők azok a kollektív szerződésszegések, amelyek a munkáltatók azon törekvéséből fakadtak, hogy a személyzeti költségeket – a munkabéreket – törvénytelenül is megtakarítsák.

További jellemző törvényszegések a létszámleépítések, elbocsátások során tapasztalhatóak, illetve jellemző az a kísérlet, amely a szakszervezeteket igyekszik elszigetelni a vasút átalakításával kapcsolatos folyamatoktól. Valamennyi szakszervezet előtt az a feladat áll, hogy még aktívabban, konstruktívabban és határozottabban védelmezze tagjai kiharcolt jogait. A felmerült szociális problémák megoldására több országban létrehozták a vezetői szintű szociális együttműködési tanácsot.

A konferencia résztvevői megállapították, hogy egyes országokban jelentősen megsértik a bérkifizetések határidejét. A konferencia felszólítja a vasutak vezetőit és a kormányokat, hogy tegyenek hathatós, gyors intézkedéseket a kollektív szerződésben rögzítettek, a törvények betartására és az elmaradt munkabérek azonnali folyósítására.

A konferencia a témák megvitatását követően azt a kiemelten fontos következtetést vonta le, hogy a jövőben erősíteni kell a nemzetközi szolidaritást. Nagyobb figyelemmel kell kísérni egymás munkáját, és minden lehetséges eszközzel segíteni kell az egyes országokban előforduló szakszervezeti tiltakozásokat és akciókat.

A konferencia résztvevői úgy ítélték meg, hogy egymást segítve a tiltakozások nagyobb visszhangot kapnak Európában, amely hozzájárulhat a problémák gyorsabb megoldásához. A nemzetközi szakszervezeti együttműködésnek ez egy új eleme, amely igen nagy szerephez jut a jövőben a vasúti közlekedésben is végbemenő globalizációs folyamatok során.

Az Európai Vasutas Szakszervezetek Állandó Konferenciájának fő célja, hogy a lehető legjobb eredményeket vívja ki a vasutasok tízezrei számára és ebben a harcban a nemzetközi szolidaritás vezető szerephez jusson.

A soron következő IX. konferenciára 2000. szeptember 19. és 22. között Szlovákiában kerül sor.

A IX. konferencia a vasutasok szociális helyzetét és a sztrájk jogi és normatív szabályozásának sarkalatos pontjait tekinti át.

***Simon Dezső***

# MSZOSZ Érdemérmeseink



**Az érdeméremhez *Sándor László*, az MSZOSZ elnöke a pécsi *Neumayer Károlynak* és *Bokor Ferencnek* gratulál.** FOTÓ: FODOR ZSOLT BARNABÁS

**Az MSZOSZ idei kitüntetéseit április 28-án Budapesten, a Benczúr utcai Postás Művelődési Házban adták át. 25 szakszervezeti, illetve megyei képviseleti vezető "10 éves az MSZOSZ" emléklapot kapott, ugyanakkor 12 MSZOSZ díjat és 11 MSZOSZ érdemérmet nyújtottak át, – köztük a Pécsi Vasutas Koncert Fúvószenekarnak, *dr. Bíró Tibornak*, a VSZ alelnökének és a VSZ püspökladányi kollektívájának.**

## A pécsiek ahol elindulnak, ott nyernek

A 2000. évben megalakulásának 55. évfordulóját ünneplő Pécsi Vasutas Koncert Fúvószenekar a hazai és a nemzetközi fúvószenei élet reprezentatív képviselője. Az együttes az ország kulturális életének aktív és igen széles körben ismert szereplője. A zenekar 1984-től kezdődően kategóriájában az évek során minden hazai és nemzetközi versenyt megnyert, ahol elindult.

1996. II. Veszprémi Nemzetközi Verseny: I. díj, külön díj; Magyar Rádió: Hangfelvétel (ősbemutató), nyilvános hangverseny, 1997. Valenciai (E) nemzetközi verseny: I. díj, kategória díj; Schladming (A) - WASBE konferencia: bemutató hangverseny; Magyar Rádió: hangfelvétel (ősbemutató), nyilvános hangverseny, 1998. Budapesti Vigadó: mini fesztivál: kortárs-zenei bemutató, hangverseny; Balatonföldvár Tavaszi Fesztivál: Tavaszi Fesztivál hangverseny; Szeged (Kajak-kenu Világbajnokság): megnyitó ünnepség; Saas Fee (ZH) Nemzetközi Fesztivál: bemutató hangverseny; Magyar Rádió: hangfelvétel (ősbemutató), nyilvános hangverseny; 1999. Pécs Tavaszi Fesztivál: Fúvós Gála hangverseny; Valencia (E) Nemzetközi Verseny: I. díj; Magyar Rádió: hangfelvétel (ősbemutató), nyilvános hangverseny.

A zenekar karmestere *Neumayer Károly* trombitaművész, tanszékvezető főiskolai docens, a hazai és nemzetközi fúvószenei élet ismert személyisége. Tagja a Magyar Fúvószenészek és Fúvós-együttesek Társasága elnökségének és több más nemzetközi szakmai szervezetnek. A karmester édesapja alapító tagja volt az együttesnek, s három testvére közül kettő tagja a jelenlegi zenekarnak. A 100 főből álló zenekart kiváló pedagógiai érzékkel és kimagasló zenei tudással irányítja, kovácsolja igazi közösséggé, s juttatja szakmai-emberi sikerekhez.

A tagság sorában éppúgy megtalálható a már több mint 30 éves tagsággal bíró vasutas dolgozó, mint pl. Bokor Ferenc, aki két évtizeden keresztül a zenekar titkára volt.

Folyamatosan jelen van a város kulturális életében, értékes művelődési, szórakozási lehetőséget teremtve az érdeklődő polgárok számára, szabadidejük hasznos, színvonalas eltöltéséhez.

A zenekar minősítése: Arany Diploma-fokozat két kategóriában - koncert és show Nemzetközi Fesztiválzenekar cím.

Fontosabb kitüntetései: Magyar Népművelési Intézet Nívódíja, Kiváló Együttes két alkalommal, Pécs-Baranyai Kulturális Szövetség Nívódíja.



*dr. Bíró Tibor*

## Az alelnök csapatmunkának tulajdonítja

*– Életmű díjnak tekinted-e az MSZOSZ Érdemérmet? Kiknek adják ezt tulajdonképpen?*

– Azoknak a tisztségviselőknek, akik a legidőtállóbbat és a legkiemelkedőbbet alkotják a mozgalomban.



**A püspökladányi VSZ-kollektíva nevében *Kiss Lászlóné* meghatottan vette át az érdemérmet *Sándor Lászlótól*.** FOTÓ: FODOR ZSOLT BARNABÁS

*– Hogyan ért a hír? Végül is immár a ritka kevesek közé tartozol.*

– Engem a VSZ elnöksége javasolt a díjra, s önmagában már ez is a megbecsülést jelentette. Az, pedig hogy az MSZOSZ megítélte már nemcsak az én személyes érdekvédelmi munkámat tüntette ki.

*– Hanem?*

– A VSZ-ét is.

*– Mióta is vagy te a VSZ-ben az érdekvédelem egyik tartóoszlopa?*

– '95 szeptembere óta. Ezért is gondolom, hogy egy jól húzó csapat tagjaként tüntetett ki e díjjal az MSZOSZ.

*– Na és a legszívesebben melyik közügyedre emlékeznél vissza? Amihez konkrét kiállásod is fűződik?*

– Nem egyről van szó. A '94-es választások óta, ha megnézzük a reprezentatív szakszervezetek által elért eredményeket, beleértve a 3 évre kötött megállapodást, én úgy gondolom, az országban is példa nélküli munkáról beszélhetünk.

*– S ezentúl a munkahelyén mostmár nyugodtan érezheti magát a vasutas dolgozó?*

– Ez a kollektív szerződés – állíthatom! – a legértékesebb része a hároméves megállapodásnak, amelyhez sikerült a MÁV-val együtt hozzátenni valamit. Hosszú időn át dolgoztunk rajta. S nem úgy néz ki, hogy csak a MÁV műve, holott a cég úgy próbált viselkedni, mintha a szakszervezeteknek, köztük a VSZ-nek semmi köze sem lenne a vívmányaihoz. Azt persze mi sem mondjuk, hogy látványosan nagyot léptünk előre. Nem. Olyan mértékű juttatások vannak ebben a "KSZ"-ben, hogy már csak finomítani lehetett rajtuk. Úgy értem, hogy a kollektív szerződés által összességében juttatott bértömeghez képest az újabbak, kisebbek. Jelentősek ugyanakkor.

*– Több lesz az elkövetkezendő években a munkád vagy kevesebb?*

– Biztosan több a mi munkánk is, mert az elért eredmények megőrzése – a MÁV megváltozott piaci körülményei között – legalább olyan fontos feladat lesz, mint a kivívása. Mindenki számára. Mert az, hogy valaki a csapatban van, még nem jelenti azt, hogy egyformán húz. Egyes kollégáknak föl kell nőniük a feladat nagyságához.

*– A család értékelte a teljesítményedben kifejezésre jutó érdemérmet?*

– Talán úgy, hogy kárpótlásul mások is megbecsülik a sok-sok távollétet.

## "Nem azért kaptuk, mert jól sztrájkoltunk"

– Nem azért sztrájkoltunk jól, hogy megkapjuk az MSZOSZ Érdemérmét - ütötte vissza utóbb több alkalommal is egy rádióriporter kérdésadogatását *Karacs Lajosné* szb-titkár Püspökladányból, ám azt nem titkolja, szeretnék, ha a nyilvánosság előtt cáfolhatnák meg a furcsa gyanúsítgatást.

– Az viszont igaz – jelenti ki –, hogy '98 óta összébb tartozunk, összébb, mint valaha.

*– Pedig több megyében szétszórtan élnek szervezetileg; Hajdú-Biharban, Szolnok-megyében, Hevesben.*

– Több, mint tíz állomáson.

*– S hogyan fogták össze embereiket?*

– Valamennyiüket kizökkentettük a közönyösségből. S ez már a '98-as üzemi tanácsi választások részvételén is meglátszott. 70 százalékos volt az alsó és 94 százalékos volt a felső határ. Aztán meg – hogy érezzék az erőt! – soksok apró probléma sűrűjében is próbáltunk rendet vágni.

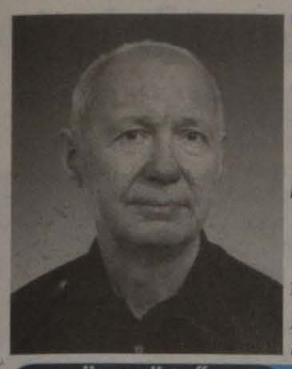
*– Említsen egyet!*

– Akár kettőt is. Mi nem szélmalomharcot vívtunk azért, hogy a balesetmentességi jutalom ne csak járjon, de kapja meg az is, aki különben nem abban a munkakörben dolgozik, csupán helyettesít bizonyos időre (pl. raktárnok, váltókezelőt). Ugyanúgy küzdünk az őrhelyeken a váltókezelők hűtőszekrényeiért, hisz nyáron ők szinte üvegfalú kalitkába zártan szomjaznak, s isszák a felforrósodott vizet. Ezt mindenki tudja, látja, de hűtőszekrény...? az nincs. Sehol a láthatáron. Egyelőre!

*– S mire költi a kollektíva a pénzét? Az Érdemérem százezer forintját.*

– Belvízkárosult tagjaink közt osztottuk szét Fegyvernek-Örvényesen. Fénymásolóra 20 ezret megtartottunk magunknak.

Összeállította, írta: ***Szalai Csaba***



# Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

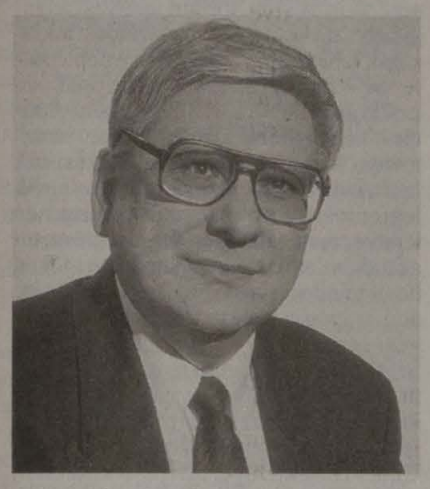
MOTTÓ:
*Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.*

ÜTKÖZŐ

KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

## Minden nemzedéknek meg kell vívnia a maga harcát

GONDOLATOK ÉS JAVASLATOK ***LÓRÁNT KÁROLY*** KÖZGAZDÁSZTÓL, AZ ECOSTAT KSH GAZDASÁGELEMZŐ ÉS INFORMATIKAI INTÉZET OSZTÁLYVEZETŐJÉTŐL



*– Miben látod a magyar szakszervezeti mozgalom mai helyzetének a magyarázatát?*

– A rendszerváltás tulajdonképpen mindenkit váratlanul ért. Igazából senki, közöttük a szakszervezetek sem voltak felkészülve arra, hogy mit lehet és mit kell csinálni. Az volt a probléma, – nemcsak Magyarországon –, hogy jött egy erős ideológiai támadás a baloldali eszmék, a jóléti állam ellen. Ezért a nálunk lezajlott átalakulást nem lehet elválasztani a nemzetközi körülményektől.

Az egyik fontos tényező, hogy a technológiai fejlődés következtében megszüntek azok a nagy gyárak, amelyek hatékonyan tudták védeni a munkások érdekeit, s melyek a szervezettség bázisait alkották. Az ipari forradalom óta ugyanis az érdekvédelem a munkahelyhez kötődik. S amikor az emberek szétszórtan dolgoznak, nem lehet őket szervezni, legalábbis igen nehezen. Ebből következik, hogy az érdekvédelem súlypontja áthelyeződik a lakóterületre. Itt azonban másnak kell lennie a szervezeti, működési elveknek. Ezt viszont átgondoltan még ki kellene alakítani.

*– Melyek lehetnek ily módon a tevékenység főbb területei, az összefogás pontjai?*

– Például a környezetvédelem egyes problémái. Korábban ugyanis, mint tudjuk, elsősorban bérharcok folytak, később a szakszervezetek a dolgozók életszínvonalának emeléséért küzdöttek. Gondoljunk a három nyolcas követelésére, a kulturális érdekvédelem felerősödésére. Most a területi érdekeltséget össze lehetne-kellene kapcsolni a jövedelemelosztás kérdésével. A területen szerveződő közösségeknek szükségük lenne olyan országos szervezetre, amely a legszélesebb társadalmi rétegek érdekeivel foglalkozna és ezeket képviselné a kormány előtt is.

*– A globalizáció is új kihívást jelent, amit nem lehet mellékesen kezelni.*

– A globalizáció nemzetközi folyamat, következésképpen a szakszervezeti összefogásnak is nemzetközinek kell lennie. Ezért jó lenne egy olyan véleményformáló lap, kiadvány, mint amilyen például a tőke képviseletében megjelenő Economist. Ez nagy példányszámú, tekintélyes gazdasági, politikai hetilap. Olyan, amely meghatározott értékrendet képvisel a gazdaság, a politika, a kultúra kérdéseiben, de még a divattal is foglalkozik, s ezáltal egy tudatos világszemléletet sugall.

Egy ehhez hasonló szakszervezeti lapra azért lenne szükség – hogy ellensúlyozandók a tőke érdekei –, közvetítené, megjelenítené a munka világának az értékrendjét, a munkavállalók érdekeit. Azt például, hogy egy-egy meghatározott kérdésben mi a helyes, kívánatos álláspontja az érdekvédelmi szervezetnek. Példákkal tájékoztatva arról, hogy a globalizáció körülményei között hogyan lehet megvédeni a dolgozói érdekeket. Még a könnyebb műfajú, szórakoztató jellegű írások, közlemények is a központi gondolatot erősítenék. Ez lenne talán a legfontosabb, hiszen mai világunkban az információ, a tájékoztatás, a tájékozódás – fegyver.

*– Gondolsz-e másfajta formákra, eszközökre, lehetőségekre?*

– A szakszervezeteknek követniük kell a globális tőkét úgy is, hogy egy-egy transznacionális vállalat különböző országokban lévő leányvállalatainak munkásságát egységbe tömörítik. Például a Suzuki magyarországi gyára legyen kapcsolatban a Suzuki japán szervezetével, hogy konkrét érdekvédelmi kérdésekben konzultálni, egyeztetni tudjanak (akár az interneten is). Persze fontos lenne, hogy a mi szakszervezeti tisztségviselőink közül többen tudjanak idegen nyelvet.

Nagy szükség lenne egy nemzetközi kutatóintézetre is. Feladata lenne a munka világa érdekvédelmi kérdéseinek a gondozása úgy s azáltal, hogy a neoliberalizmussal versengő közgazdasági elméletet kidolgozza, a felmerülő problémákra megfelelő alternatívákat kínáljon, választ adjon. Számos nemzetközi közgazdász van, aki ezt egyénileg műveli, a szakszervezeteknek ezt a szellemi erőt, tudást integrálni kellene.

– Lapra, kutatóintézetre nálunk, itthon is szükség lenne, hiszen a rendszerváltás előtt volt a Népszava, volt négy folyóirat (nemzetközi, elméleti, módszertani, egy színes magazin), s működött a Szakszervezetek Elméleti Kutatóintézete (SZEKI) is.

– A magyar szakszervezeteknek nyitottnak kell lenniük a mai világra. Szükség van a belső összefogásra, ami úgy tűnik, beindult. Ezt a folyamatot egy napilap jelentős mértékben segíteni tudná. Megoldást jelenthetne egy hetilap is, amely egységbe foglalná az ágazati lapokat. Nem száraz, szürke, szakszervezeti közlönyökre gondolok, hanem sokszínű, érdekes, olvasmányos lapra, amely széleskörű ismereteket, tájékoztatást nyújtva – politikáról, gazdaságról, tudományról, kultúráról – szórakoztatva sugallná azt, ami a szakszervezeti mozgalomnak célja és hivatása. Sok képpel, sporttal, még keresztrejtvénnyel, hirdetésekkel is. Hasonlóan például a HVG-hez, vagy a 168 órához.

Egy ilyen lap mellett bizony szükség lenne egy hazai kutatóintézetre is, de addig is, a kutató, elemző munka, a szakértői gárda kialakítása, megerősítése, a megfelelő szervezeti keretek létrehozása, szinte életfontosságú.

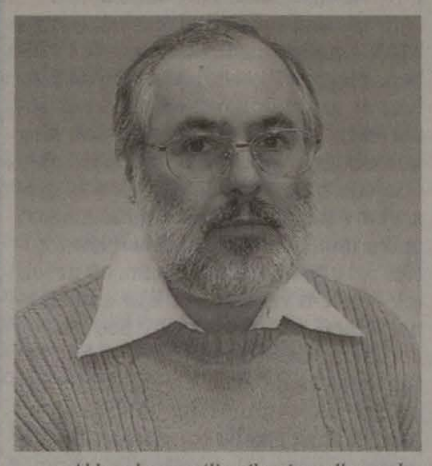
*– Mivel zárnád itt közzétett gondolataidat, javaslataidat?*

– Minden generációnak meg kell vívnia a maga harcát egy igazságosabb társadalomért. A történelem ugyanis – Fukujámával ellentétben – nem ért véget. A társadalmi együttélés minden nemzedék számára új, megoldandó problémákat kínál. Ez egyébként a legősibb társadalmak kialakulása óta így van és így is marad. A piacgazdaság létrehozza a maga szélsőséges vagyon- és jövedelemelosztását, amit a társadalom működőképessége érdekében időre-időre korrigálni, korszerűsíteni kell.

***-kárpáti-***

## Hogyan jutottunk idáig s miként léphetünk tovább?

ERRŐL GONDOLKODIK ***MÁRKUS PÉTER*** GAZDASÁGFILOZÓFUS



*– Ahhoz, hogy reális véleményt alkossunk a szakszervezetek mai állapotáról, nem hagyhatjuk figyelmen kívül az előzményeket. Hogyan foglalnád össze dióhéjban az elmúlt tíz év történéseinek főbb jellemzőit?*

– A rendszerváltás korai éveiben tagolódtak a politikai vélemények és szervezetileg is differenciálódtak. Ehhez hasonló folyamat ment végbe a munka világában is. Ez egy paradox eredményt hozott, mert olyan időszakban történt, amikor a tulajdoni pozíciók a munkavállalókkal szemben rendkívüli mértékben megerősödtek. Gondoljunk a multinacionális vállalatok megjelenésére, a hazai tulajdonosokra, a vállalkozói csoportokra. Ezzel egyidőben az új államhatalom is elkötelezte magát a szakszervezeti pozíciók gyengítése mellett. Ez a kettős nyomás, kombinálva a csökkenő foglalkoztatással és a hagyományos szakszervezetekkel szembeni ideológiai nyomással, védtelenné, kiszolgáltatottá tette a hazai dolgozói rétegeket. Pedig éppen ilyen időszakban lett volna szükségük az együttes fellépésre, a közös akciókra.

Az újonnan létrejött szakszervezetek némelyikéről egyértelműen lehetett tudni, érzékelni a mögöttes politikai motivációkat. Ezek semmiféle módon nem szolgálták az erős, hazai szakszervezeti bázis megtartását, újraszerveződését. A bomlási folyamatot vagyonjogi viták, vezetői aspirációk is tarkították, amelyek szintén akadályozták az együttes fellépést. Az a gyanúm, hogy ezt a szétmorzsolódási szakaszt nem lehetett elkerülni, bármennyire kínos, keserves a végeredménye. Talán úgy foghatjuk fel az egészet, mint egy hosszú, kijózanodási, tanulási folyamatot, amely egy évtizedet vett igénybe.

*– A jelenlegi helyzetről mi a véleményed? Mit látsz, mit várnál?*

– Napjainkban egy óvatos, kényszerű közeledés tapasztalható a külön-külön súlytalan, visszaszorított szakszervezeti vezetői csoportok között. Valószínűsíthető, a szélesebb szakszervezeti tagság már régen kész az együttműködésre, és csak a vezetői ösztönzés, kezdeményezés hiányzik.

A szakszervezeti együttműködés számára talán kedvező hátteret kínál az uniós csatlakozás. Az európai politikai kultúrának ugyanis hosszú ideje szerves része a korrekt, bár kemény tárgyalási viszony a tulajdonosi csoportok és a munkavállalók között. Nyugat-Európában még a legerősebb neoliberális hullám idején sem rombolták le a szociális partnerek között létrejött, rendezett intézményes viszonyokat. Ez a tény példaértékű lehetne a hazai érdekegyeztetési formák intézményesítésére, jogi megerősítésére is. Ennek érdekében azonban a szakszervezeteknek koncentrált, egyeztetett nyomást kellene gyakorolniuk a politikai döntéshozókra.

*– Mint a baloldal egyik ismert, tevékeny gondolkodójától érdeklődnék a szakszervezetek és a baloldal kérdésköréről.*

– Abból a feltevésből indulok ki, hogy mást jelent egy ideológiai baloldal és egy egzisztenciális, tehát a léthelyzetből fakadó baloldal. A munkavállalói csoportok egzisztenciálisan mindig is a baloldal részét alkotják, akármit is gondoltak és gondolnak erről a különböző vezető csoportok, személyek. Mivel a szakszervezetek a munkavállalók érdekvédelmének intézményes letéteményesei, ezért szükségszerű, hogy egzisztenciális értelemben ők is a baloldal részét alkotják. Ez az eredendően szerves kapcsolat sokszor megbomlott, megszakadt a történelem során a különféle ideológiai, politikai hatások (manipulációk) hatására.

Ezért vált lehetségessé, hogy a magukat szakszervezetnek nevező vagy vélő csoportok, tömörülések ettől az eredeti, szerves egységtől eltérő módon tevékenykedtek. Szereptévesztésükben sem az eredeti dolgozói érdekeket védték és képviselték. Politikai, ideológiai versengésbe, rivalizálásokba bonyolódtak, kiszolgálóivá váltak a dolgozói érdekektől eltérő hatalmi törekvéseknek. Valószínű, ez az összhang-megbomlás különösen erős az államszocializmusból az államkapitalizmusba való átmenet időszakában. A politikai baloldal és a szakszervezeti, munkavállalói (egzisztenciális) baloldal rendkívül nehezen talál egymásra, pedig mindkettőnek elemi érdeke volna egy új szövetség, világosan tagolt célokkal, rugalmas szervezeti keretekkel.

*– És a civil szervezetek?*

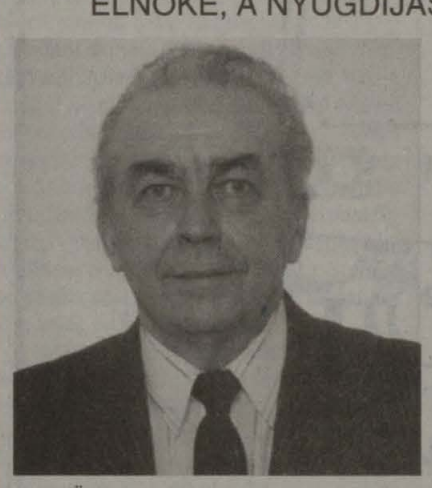
– Ennek az új szövetségnek természetes összetevője lehetne a civil társadalomnak az a része, amelyik ugyanúgy kiszolgáltatottja a jelenlegi tőkehatalomnak, mint a dolgozói csoportok. A tőkével szemben védekező helyzetbe kényszerült és belülről rendkívül tagolt civil mozgalmak csak egy ilyen tágan értelmezett baloldali együttműködésben, összefogásban érvényesíthetik elképzeléseiket. Jelenleg ugyanis a tőkehatalom az embereket nemcsak munkavállalói mivoltukban veti alá, alázza meg, hanem mint fogyasztókat, környezetbarátokat, időseket, családosokat, pályakezdőket is; vagyis az élet minden területén érezteti profitelvű diktatúráját.

Ezért állítható, hogy létezik egy nagyon széles, egzisztenciális baloldal is, az ideologikus elképzelések tarka zűrzavara ellenére. A jövő baloldali perspektívái ezekben a még diffúz, kiforratlan civil csoportokban lappanghatnak, amelyek egy idő után betölthetik a pártpolitikai baloldal távozása után keletkezett űrt.

***-kárpáti-***

## Együttes és egyenrangú érdekvédelmet

HANGSÚLYOZZA ***MIHALOVITS ERVIN***, A SZEF NYUGDÍJAS VÁLASZTMÁNYÁNAK ELNÖKE, A NYUGDÍJASOK ORSZÁGOS KÉPVISELETÉNEK (NYOK) ELNÖKE



*– Ötven éve vagy szakszervezeti tag és negyvennyolc esztendeje viselsz szakszervezeti tisztséget. Mi vonzott a szakszervezeti mozgalomba és mi tartott meg benne? Miben látod, érzed a szakszervezet értelmét, lényegét?*

– Az adatok pontosak. Azzal egészíteném ki azokat, hogy különböző szakszervezeteknél (vegyészeknél, vasutasoknál, közlekedésieknél, közművelődésieknél) végeztem tevékenységemet. Elsősorban a kultúra és a sport valamint a szociálpolitika érdekelt, ezeken a területeken dolgoztam. A Közlekedési Szakszervezet titkáraként mentem nyugdíjba, 1989-ben. Azóta nyugdíjasként is aktív szereplője vagyok az érdekvédelem küzdelmeinek. A SZEF-ben és a KKDSZ-ben nemcsak nyugdíjas kérdésekkel foglalkozom, hanem a tágabb értelemben vett össz-érdekvédelmi ügyekkel is.

Hogy mi vonzott a mozgalomba és mi tartott meg a szakszervezetekben? A közösségi erő, a közös gondolkodás és cselekvés, az összefogás lehetősége. Ez a szakszervezeti munka értelme és lényege is. A közösségért vívott harc. Érzékenynek lenni az emberi gondok iránt, segíteni mások problémáinak megoldásában. Nekem ez részemmé vált és szakmai kötelességgé szilárdult. A szakszervezeti munka, az érdekvédelem, az érdekképviselet ugyanis szakma. Nem is akármilyen szakma. Ezt már egyre többen elismerik, legutóbb éppen *Lengyel László* is hangsúlyozta.

Amíg egészségem engedi, mindvégig csinálom, mert használni akarok a munkavállalóknak és a nyugdíjasoknak. Ez tart meg, mert csak a négy fal között, befelé fordulva, én nem is tudnék élni. Ez számomra a véget jelentené.

*– E szép vallomás után milyennek látod a jelenlegi helyzetet?*

– Elszomorítanak azok a jelenségek, amelyeket látok és tapasztalok. Nincs összefogás, gyenge, esetleges az együttműködés; rivalizálás viszont van. Folyamatosan. Ilyen helyzetben a kormány megosztó taktikája termékeny talajra talál. Nem csodálkozhatunk, ha ezzel él is a kabinet, a társadalom egészének vonatkozásában is. Ilyen helyzetben különös jelentősége van annak az elvnek s következetes érvényesítésének, hogy arra koncentráljunk, azt tartsuk szem előtt, ami összeköt, s ne az legyen a meghatározó, amiben különbözünk, ami szétválaszt és megoszt bennünket. Ezért félre kell(ene) tenni minden presztízsszempontot az összefogás, az együttműködés érdekében, a hatékony érdekvédelem szolgálatában.

*– Biztató, hogy ennek már látható jelei is vannak.*

– Kétségtelen, ilyen jelnek érezhetjük a hat szakszervezeti konföderáció együttes május elsejei szereplését. Ám mivel a puding próbája az evés, ezt az együttműködést, az összefogást is a gyakorlatban kell megvalósítani. Ez a szakszervezeti mozgalom kitermelt már olyan "hideg fejű, forró szívű, tiszta kezű", szakmailag elkötelezett és megszállott tisztségviselőket, akik kezükbe vehetnék a mozgalom zászlaját és élére állhatnának a szakszervezetek megújulásának.

Ezt annál is inkább meg kell tennünk, mert a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban is ez a tendencia érvényesül. Nálunk, mint ismeretes, hat konföderáció működik, de ma már nyilvánvaló, hogy kevesebb több lenne. Ezt a magam nevében is kijelenthetem, de a nyugdíjasok képviseletében is megerősíthetem. Mi kezdetektől fogva támogatói voltunk és vagyunk a konföderációk közeledésének. Ezt én minden lehetséges, fontos fórumon, kongresszuson hangoztatom.

*– Sajnos, a nyugdíjasok is megosztottak szervezetileg.*

– Így igaz. Mi azon munkálkodunk, hogy szűnjön meg a megosztottság. Kívánatos és célszerű, hogy országosan egy nyugdíjas szervezet végezze az időskorúak érdekvédelmét, mert ez a megoldás eredményesebb lehet a jelenleginél.

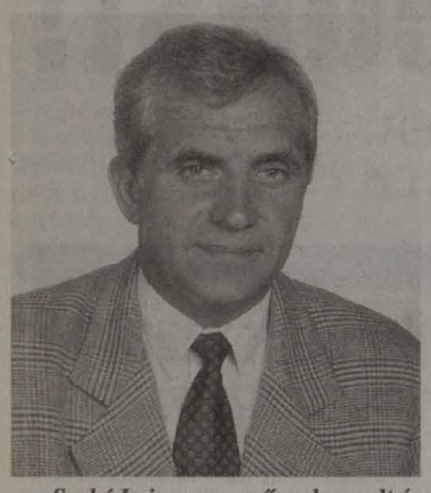
Alapelvem, hogy együttes és egyenrangú érdekvédelemre van szükség a szakszervezetekben. Ugyanis a munkavállalók és a nyugdíjasok sorsa – a különbségek mellett – sok tekintetben hasonló, vagy azonos. Az érdekek együttesek. A nyugdíjasok mintegy 30 százaléka jelen van a különböző szakszervezetekben, fizetik a tagsági díjat, közreműködői voltak a szakszervezeti vagyon létrehozásának. Ezért elvárható, hogy a szakszervezetek nyugdíjas szervezeteket működtessenek, s a nyugdíjasok a munkavállalókkal együtt részesüljenek a szakszervezeti szolgáltatásokból. Ez nem szívesség a szakszervezetek részéről, hanem hivatásukból eredő kötelesség.

Vannak példaértékű esetek, amikor a szakszervezetek a munkavállalók egyenrangú programjában rögzítik a nyugdíjasok élethelyzete javításának tennivalóit. Számos helyen "használni is engedik" az időskorúakat, a nyugdíjas tisztségviselőket, amikor a különböző testületekbe beválasztják őket. Támaszkodnak élettapasztalataikra, bölcsességükre, alapoznak véleményükre. S ez jó dolog, mert egyaránt hasznos a nyugdíjasoknak és a szakszervezeteknek.

***kárpáti***

# Vezetővé neveltek! Nem okozhatok csalódást!

## INTERJÚ JÁSZAPÁTI VASUTAS POLGÁRMESTERÉVEL



***Szabó Lajos* egyszerű ember volt és az is maradt. Pedig ma már ő Jászapáti polgármestere. Ám ez mit sem változtatott életfelfogásán. Fiatalos lendülettel vetette magát bele új munkájába. Nem szégyenli bevallani, hogy igenis sokat köszönhet a helyi embereknek, akik tanították, okították, vagy ahogy ő mondja: "vezetővé nevelték".**

*– Megkérném, hogy pár szóban mutatkozzon be.*

– 42 éves vagyok, gépésztechnikus a végzettségem. Jászapátiban születtem, azóta is itt élek a feleségem és két fiúgyermekemmel. Szüleim egyszerű emberek, akik a tisztességes munka becsületére neveltek. Édesapám eljárt dolgozni, csak hétvégeken volt otthon, ezért a másokról való gondoskodást korán megszoktam. A későbbi életem során is mindig a rám bízott emberek érdekeit helyeztem előtérbe.

*– Miért érezte úgy, hogy mindenképpen indulnia kell a polgármesteri posztért? Mi inspirálta?*

– A rendszerváltás óta önkormányzati képviselő vagyok. A város irányításának feladatait elég jól megismertem. Egy-egy jó elgondolásom háttérbe kerülésekor, gyakran volt olyan érzésem, hogy én fiatalosabban, a mai, gyorsan változó kor kihívásaihoz jobban alkalmazkodva tudnék dönteni - ha polgármester lennék. Egyre inkább biztos voltam abban, hogy képes vagyok a szülővárosom irányítására. A munkatársaim is biztattak arra, hogy próbáljam meg és induljak polgármester-jelöltként már 1998-ban. Akkor még nem sikerült, de 2000. március 26-án a jászapátiak bizalmat szavaztak nekem.

*– Mi az, amin mindenképpen változtatni szeretne, különösen annak a ténynek a figyelembe vételével, hogy napjainkban – ki tudja, miért – csak a FIDESZ-es elöljárójú városok és falvak kapnak támogatást?*

– Tudom, hogy nehéz dolgom van ellenzéki polgármesterként, de talán szebb is így a kihívás. A legfontosabb feladatok megoldását – ha nem is fér bele a rendelkezésemre álló két évbe – szeretném elindítani. A városban például még nincs vezetékes szennyvízhálózat. Minden kínálkozó lehetőséget meg kell, hogy keressek és ragadjak az építési munkák megkezdésére, mert addig munkahelyteremtő beruházások, vagy munkát adó vállalkozások letelepítésére is kisebb az esély a városban.

Nagyon sokat teszek majd azért, hogy új munkahelyek teremtődjenek a városban, ennek érdekében a Jászapátiról elszármazottak és az itt üdülő külföldiek segítségét is kérni fogom. Megkeresem a városban azokat az értékeket, amelyek kedvezően hasznosíthatóak. Így például elindítom a strand termálvizének a minősítését, amely a turizmusnak adhat újabb lendületet. Nem hiszem, hogy a FIDESZ-nek az lenne az érdeke, hogy csak az a város fejlődjön, amelyik kormánypárti, ezért bízom abban, hogy az elkövetkező munkám során nem szembesülök ennek ellenkezőjével.

*– Mennyire fontos Önnek az egyszerű emberekkel való párbeszéd?*

– Az egyik legfontosabb feladatomnak tartom, hogy mint polgármester, a városban élő egyszerű emberek elfogadják és megértsék döntéseimet. Meghallgatva a véleményüket, szinte napi kapcsolatba kerülünk, hiszen az ő gondjaik az én gondjaim is. Úgy érzem, egy polgármesternek mindig közvetlen kapcsolatban kell lennie az állampolgárokkal, mert értük dolgozik és ezt nekik is érezniük kell.

*– A MÁV-nál, vasutasként szerzett tapasztalatait, miként tudja majd kamatoztatni mindennapi munkája során?*

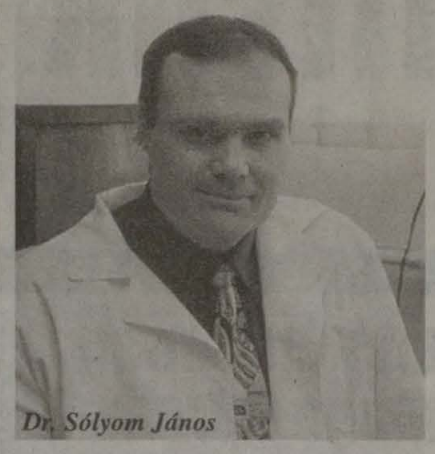
– A régi munkahelyemnek (ami a MÁV Építőgépjavító Üzem volt 1972-ben, majd a 1994-től MÁV FKG Kft. lett) és az ott dolgozó embereknek sokat köszönhetek. Ők választottak meg különböző vezetői tisztségekbe, ahol elsajátítottam a vezetés elméleti és gyakorlati ismereteit. Minden tapasztalatot, ami a munkához és az emberekhez kötött, azt a MÁV-nál szereztem: ott neveltek belőlem vezetőt. Amikor a munkahelyemen először vezető beosztásba kerültem, kicsit tartottam tőle, hogyan fogadnak majd el az emberek, de úgy érzem sikerült mindig megtalálnom mindenkivel a kellő hangnemet és a kitűzött céljaimat sem kellett feladnom.

A kft.-nél eltöltött évek megtanítottak a mai magyar gazdaság keservére is. Ennek is köszönhetem, hogy más szemmel néztem és másként is gondolkodom a hivatali munkáról is. Amikor elbúcsúztam a munkahelyemtől, azt hiszem megértették a kollégáim, hogy nehezen tudtam kimondani az elköszönés szavait, hiszen nehéz volt megválni a barátoktól. Bízom azonban magamban, mert egy olyan közösség nevelt vezetővé, segített abban, hogy polgármester lehessek, amelynek nem okozhatok csalódást.

***Berta Sándor***

# Átalakulás után, új vezetőkkel

## FOGY A VASUTAS BEUTALT A HÉVÍZI SZANATÓRIUMBAN



*Dr. Sólyom János*

**A sors úgy hozta, hogy kora tavasszal beutalt betegként három hetet töltöttem a Vasút-egészségügyi Kht. Hévízi Reumatológiai Gyógyító és Rehabilitációs Intézetében. Előtte még soha nem voltam sem itt, sem más hasonló intézményben. Így adódott a lehetőség, hogy körülnézzek, hogyan zajlott itt az átalakulás, miként élték meg az itt dolgozók a változásokat. Rövid tájékozódás után kiderült, hogy az emberek nem szívesen beszélnek a múltról, amikor megtudták, hogy ezt meg is akarom írni. Név nélkül, magánemberként elmondtak néhány dolgot, de mint kiderült, ennek a visszafogottságnak az volt az oka, hogy április 1-jétől új vezetője lesz az intézménynek, akiről semmit nem tudtak. Az előzményeket azért érdemes dióhéjban összefoglalni, van némi érdekesség benne.**

Kezdődött 1996-ban az ominózus kormányzati ágyszám-ritkítással. A nagy vitákat és viharokat kiváltott intézkedés körül kialakult káoszra jellemző, hogy a hévízi intézet akkortájt a szombathelyi (Vas megyei) TEK alá tartozott, míg a végső szót a Zala megyeiek mondták ki. Az intézet akkori vezetőjét *dr. Stark Ferencet* nem hívták meg egyetlen egyeztető fórumra sem, nem tudták, mi lesz a sorsuk. Végül is az utolsó percben határoztak úgy, hogy a TB a szanatórium 120 ágyából csak 75-re ad támogatást, több mint 38%-kal csökkentve az ágyszámot. Mivel az igény nem csökkent, ennek következtében a várakozás idő nőtt meg 1-1,5 évre, ráadásul a vasutas beutaltak közül kevesebben kaptak helyet, mivel bárki igénybe vehette a szanatóriumot, ha a szakorvos beutalta. Az ágyszám-rostálást és annak mértékét azóta is sérelmezik az itteniek, hiszen volt olyan hévízi intézet, ahol csak 10%-os volt a csökkentés. Az intézet ennek ellenére pozitív eredménnyel gazdálkodott és saját erőből az eltelt évek alatt 20 kétágyas szobát teljesen felújított, (fürdőszoba, WC, színes TV, hűtő) ami lehetővé teszi akár külföldi vendégek fogadását is. A második jelentős esemény a tavaly november 1-jei kht-vá való átalakulás volt, amely szintén nem ment simán. A személyzet hangulatán érződött a bizonytalanság okozta rosszkedvűség, nem mindig tudták magukat függetleníteni az eseményektől.

Végül is az intézet vezetője *dr. Stark Ferenc* és a főnővér kivételével – akik éltek a nyugdíjba vonulás lehetőségével – 64 dolgozó aláírta az átlépési nyilatkozatot, megbízott igazgató-főorvosnak pedig *dr. Kiss Ágotát* nevezték ki. Így értünk vissza a mába.

Az orvos-igazgatói posztra pályázatot írtak ki, de az eredményről az utolsó pillanatig semmi nem jutott el ide. Ez a bizonytalanság érződött a levegőben. Az új igazgató-főorvos és a gazdasági igazgató neve a beiktatás napján, április 3-án vált ismertté. A betegek is hangot adtak elégedetlenségüknek, hiszen nehezen tudják elfogadni, hogy egyre kevesebb a vasutas beutalt, ma már bárki kezeltetheti magát itt. Volt olyan idős vasutas, aki azt mondta, legszívesebben leverné az aula falán lévő márványtáblát, melyen ez áll: "Épült a MÁV Vezérigazgatóság és az ÖTA hozzájárulásából 1976-ban." Ők úgy érzik, egy újabb darabkát törtek le a szívükből, ami a közös áldozatvállalás eredményeként jött létre. Nem értik, a piaci viszonyok miért rombolnak le mindent, amit hosszú évtizedek alatt teremtett meg a vasutas szolidaritás, az önzetlen segítség, helyette pedig nem kapnak semmit.

Ilyen miliőbe érkezett *dr. Sólyom János* az új igazgató-főorvos és *Gál Tamás* gazdasági igazgató április 3-án. Két munkanap után ültünk le beszélgetni *dr. Sólyom Jánossal* terveikről, elképzeléseikről. Elöljáróban a kht-vé történő átalakulás előnyeiről és hátrányairól szólt.

– Ez a folyamat véráldozatokkal is járt a dolgozók részéről, megváltozott a státuszuk, kérdésessé válik néhány juttatás jogfolytonossága, de az önálló gazdálkodás lehetővé teszi, hogy a nyereséget szabadon használhassa fel az intézet fejlesztésre, egyéb célokra – mondta az igazgató, majd így folytatta:

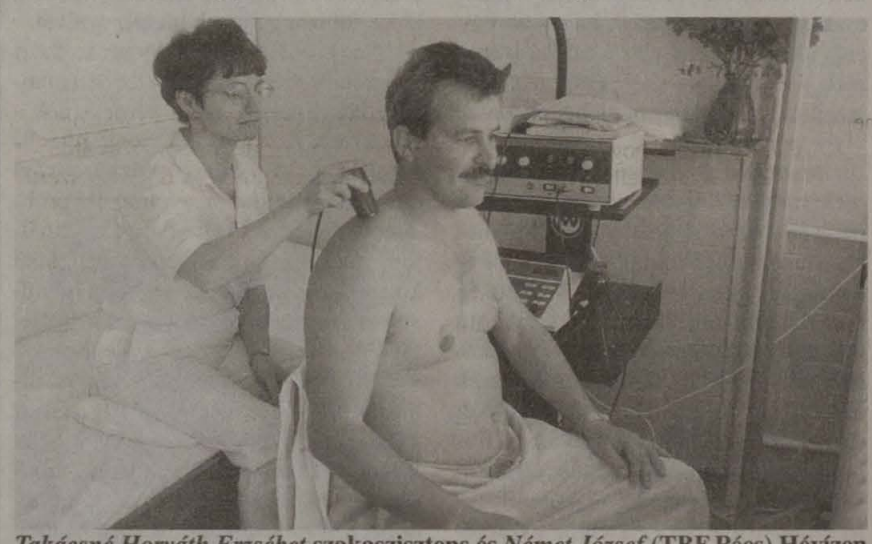
– Nő az önállóságunk, de a felelősségünk is. A szanatórium jelenlegi anyagi helyzete nem rossz, nullszaldós, adottságai, lehetőségei adottak a továbblépésre, de a fejlesztésekre a pénzt önállóan kell kigazdálkodni. A TB ágyszám-ritkítása nehéz helyzetbe hozta az intézményt. Megnőtt sajnos a várakozási idő, ami a másfél, két évet is eléri. Ez az egyik legfontosabb dolog, amiben sürgősen lépni szeretnénk. Meg fogjuk szüntetni az indokolatlanul hosszú kezelési időket, hogy mindenki csak annyi időt töltsön itt, ami a gyógyuláshoz feltétlenül szükséges, így több beteget tudunk fogadni. Szigorúan meg fogom rostálni már a beutalások alkalmával az igényeket, hogy kiküszöböljem az itt-tartózkodás üdülés jellegét és a gyógyítás kerüljön előtérbe. Ez nem lesz könnyű, mert érdekeket sért, de fel kell vállalni a valóban betegek érdekében. Prioritást élveznek az aktív dolgozók, akik táppénzen vannak s azok is, akiknek a kezelő orvosa sürgős beutalást kért. Nem titok, hogy aki a listán az indokoltnál hamarabb szeretne bekerülni, némi felár ellenében előbbre vesszük, az így befolyt pénzt pedig további korszerűsítésre fogjuk felhasználni. Szeretném a TB által nem támogatott 45 ágyat minél hatékonyabban kihasználni, az étkeztetés színvonalán javítani. Itt elsősorban a külföldi vendégekre számítunk, de ehhez hatékony marketing- és PR-tevékenységet kell folytatnunk, mely a gazdasági igazgató feladata lesz, mint ahogy az általam orvosi szempontból felvetendő változtatások gazdasági kihatásának az elemzése is. Szeretnénk a kezelésen itt-tartózkodók családtagjai elhelyezésére is valamilyen kedvezményes konstrukciót kitalálni. A műszerezettség, a szakmai összetétel felmérése a következő napok feladata lesz. Az orvosok felkészültek, a feltételek adottak a jó kiindulási alaphoz, emellett érzem a felső vezetés támogatását, segítőkészségét is. A piaci konkurencia jelenléte ellenére van igény a szolgáltatásainkra, rajtunk múlik, hogyan használjuk ki.

*– Lesz-e előnyük a vasutas beutaltaknak a rangsoroláskor – hangzott az utolsó kérdésem.*

– Sajnos erre nem tudok pozitív választ adni, mert a szempontokat az egészségügyi alapon a betegség foka, másrészt a gazdasági körülmények határozzák meg, de lehetséges, hogy pl. a MÁV Kórház által beutaltak előnyt fognak élvezni indokolt esetben.

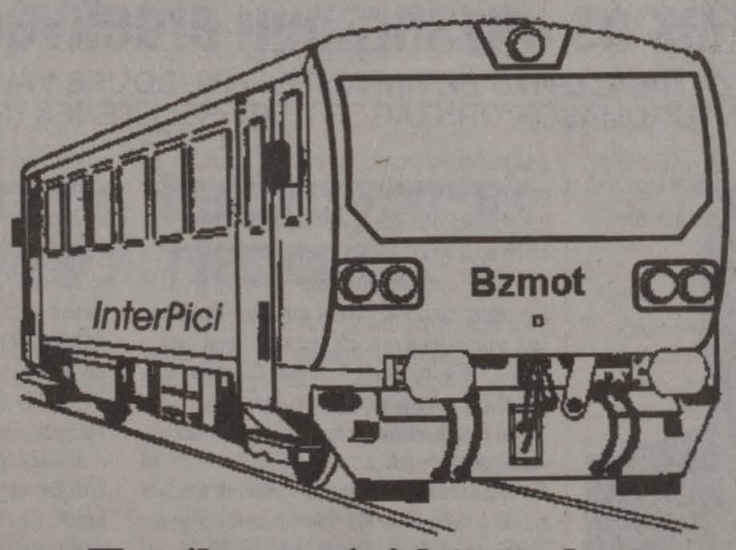
***Székely Károlyné*, a 35 fős VSZ-alapszervezet bizalmija elmondta, már 1996-tól harcolniuk kellett azért, hogy a vasúti kedvezmény megmaradjon, de szeretnék elérni, hogy az új kollektív szerződés tartalmazza a 13. havi fizetést, a jubileumi jutalmat és mindazokat a lehetőségeket, amelyeket idáig megkaptak. Reméli, nem lesz létszámcsökkentés, hiszen egy nővérrel és egy gyógytornásszal kevesebben vannak a megszabottól, de számítanak a VSZ vezetőinek támogatására is.**

KÉP ÉS SZÖVEG: ***Orosz Tamás***



***Takácsné Horváth Erzsébet* szakaszisztens és *Német József* (TBF Pécs) Hévízen**

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700



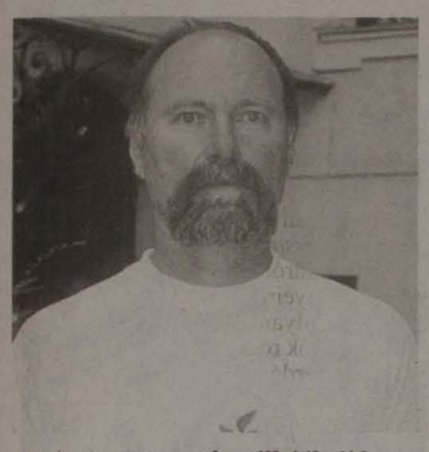

Tevékenységi körünk:
• vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
• vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
• 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
• Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése
*InterPici* motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

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

BÉRTARIFA A TÁRGYALÓASZTALON

# "Már nincs és még mindig nincs"



**A vasutas munkavállalók új besorolási- és alapbérrendszerével kapcsolatosan 2000. május 2-án a MÁV Rt. és a reprezentatív vasutas szakszervezetek szakértőinek a részvételével újra megkezdődtek a tárgyalások. Ez adja az aktualitását annak, hogy a témakörrel a Magyar Vasutasban újra foglalkozzunk. A részletekbe való belebocsátkozás nélkül nézzük meg hogyan is állnak a dolgok, mi történt eddig és mi a helyzet jelenleg.**

Már nincs és még mindig nincs, mármint a MÁV Rt-nek hatályos besorolási- és alapbér rendszere. Mint ismeretes a tárgyaló felek hosszú tárgyalássorozat után kellő alappal hihették, hogy a vitás kérdésekben rövidesen meg fognak egyezni és így a meglévő besorolási- és alapbérrendszer időbeli hatályát 1999. december 31-el előzetesen megszüntették. Azonban a tárgyalássorozat az év végén eredménytelenül zárult, hiszen a MÁV Rt. 1999. december elején átadott tervezete sem esett egybe a reprezentatív szakszervezetek elképzeléseivel. Így a felek, miután a megállapodás szövegében nem tudtak megegyezni, a kérdést az év végén átmenetileg levették a VÉT napirendjéről.

Ennek ellenére a tárgyaló felek nem tettek le a megállapodás létrejöttéről és a sztrájkok eredményeként az év elején kötött hároméves megállapodásban újra kinyilvánították a további tárgyalási és megegyezésre irányuló szándékukat.

Köztudott azonban, hogy időközben a munkaügyi kapcsolatok "elnehezültek". A munkáltatóval feszültebb a viszony, emiatt ez évben nehezebben lehet majd megtalálni a kompromisszumokat. Ebben a jelenlegi helyzetben a Vasutasok Szakszervezete és a másik két reprezentatív szakszervezet nagy dilemma előtt áll: Ha elképzeléseinek maradéktalan megvalósulását akarják elérni, nyilvánvalóan nem lesz megegyezés a MÁV Rt-vel az új bérrendszerről, mert már a tárgyalások eddigi több éves folyamatából többé-kevésbé látható, hogy milyen elgondolásokra "nem vevő" a vasúttársaság, illetve a munkaügyi kapcsolatok jelenlegi helyzete sem kedvező a tárgyalások szempontjából. Ha pedig át akarjuk hidalni a nézetkülönbségeket és készek vagyunk a kompromisszumokra, akkor súlyozni kell a követeléseinket.

A vasutas munkavállalók új besorolási- és alapbér rendszeréről a tárgyalások még 1998. évben megkezdődtek. A meglevő rendszer újjal való felcserélésének az igénye több okra vezethető vissza. Egyrészt arra, hogy az előző bevezetése tulajdonképpen egy erőltetett kompromisszum eredménye volt, amelyben a felek az eredeti elképzeléseiket olyan mértékben voltak kénytelenek módosítani, hogy a rendszer több alapvető elemével nem tudtak később azonosulni. Továbbá a rendszer kialakítását nem előzte meg olyan mértékű tudományos igényű szakmai előkészítés, amelyre szükség lett volna – igaz erre nem is volt akkor elegendő idő – így ebből is adódtak problémák. Valamint a besorolási rendszer időközben bekövetkezett módosításaiból adódóan is több ellentmondás keletkezett.

Az új szabályozási rendszer kialakításának előmunkálatai során a munkáltató munkakörönként elkészítette az úgynevezett munkaköri tükröket, amelyek a munkafeladatokat, munkakörülményeket stb. tartalmazzák és alapul szolgálhatnak az egyes munkakörök viszonylag objektív összeméréséhez. Ezek kezdetben hiányosak voltak, nem voltak kellően egységesítettek, nem készültek el valamennyi munkakörre, így többszöri átdolgozás vált szükségessé.

Ezzel párhuzamosan folyt az utasítás általános szabályainak a megfogalmazása. A munkáltató többszöri átdolgozás után kialakított egy pontrendszert is, amely az egyes munkakörök általa történő besorolásának alapjául szolgált. Ez volt az értékmérő és ennek alapján sorolta be az egyes munkaköröket a fizetési osztályokba a tervezeteiben.

De ezt a MÁV Rt saját belső szakmai anyagaként kezelte. Így közösen elfogadott pontrendszer hiányában a tárgyalások során az egyes tervezetek megvitatásakor az általános szabályok és az alapbérszorzók módosítgatása függvényében a tárgyaló felek egyes munkaköröket az alkudozás eredményeként feljebb soroltak. S bár a munkálatok során tucatnyi munkáltatói tervezet született, sem a rendszer általános részében, sem a munkakörök értéksorrendjében nincsen még megállapodáshoz közeli helyzet.

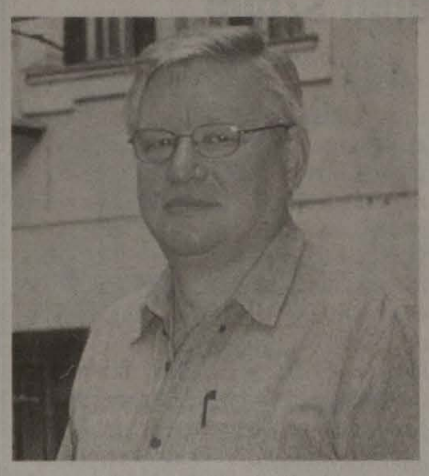
A mostani helyzetben én az alapvető problémát elsődlegesen a rendszer bevezetésének várható körülményeiben látom. Ugyanis valószínű, hogy a MÁV Rt. az új rendszerre szánt bértömegét a jelenlegihez képest – a jövő évi bérfejlesztésre szánt összegen túl – nem kívánja növelni. Pontosabban eddig erről még nem nyilatkozott hivatalos formában, de a jelekből erre lehet következteni.

Nyilvánvaló, hogy egy átstruktúrálódásban lesznek előrelépők és helyben maradók, sőt a rendszerben hátrébb kerülők is lehetnek. Most abban a helyzetben vagyunk, amikor az ország gazdasága erőre kapott, a szakszervezetek a hároméves bérmegállapodásban reálkereset-fejlődést harcoltak ki a vasutasoknak Az előbbiekre tekintettel az új bérrendszer várható bevezetésekor, a 2001. éves bérfejlesztéskor – még a rendszerben "helyben maradók" vagy "hátrébb kerülők" részére is – szükséges az infláció követését biztosító alanyi jogú személyi alapbér emelés. Ha ezen felül nem áll a MÁV Rt. rendelkezésére jelentősebb bértömegtöbblet, akkor a bevezetés csak fokozatosan valósulhat meg, amit lehetőleg el kellene kerülni.

Az új bértarifa rendszer bevezetése után a VÉT tagjainak további jövőbeni feladata, hogy az anyagi érdekeltség szisztémáját, a teljesítményösztönzést a vezetőkre és a beosztottakra egyaránt vonatkozóan is kialakítsák.

***B.T.***

# Alulértékelt munkakörök



Az idén - a sztrájkok ellenére - végrehajtott differenciált bérfejlesztés után a MÁV Rt. ismét elővette a tarifarendszer gondolatát. A tarifának kettős célt kellene szolgálnia: – a munkavállalók besorolási rendszerét, a besorolás feltételeit és a nyilvántartási lehetőséget; – a rendszerben meghatározott keretek között kell az alapbért megállapítani. A nyilvántartási rendszerre a munkáltatónak mindenképpen szüksége van a kapcsolódó bérrendszer már kevésbé érdekes, mert már a kezdeteknél sem kívánja a MÁV betartani.

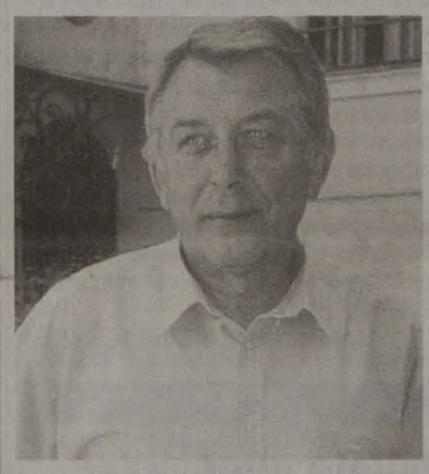
Mi az előnye a bértarifa rendszernek azokra nézve, akik be lesznek sorolva?

Meghatározza a legkisebb alapbért, amelyet a feltételekkel rendelkező kaphat. Meghatározza az előrelépés feltételeit, bár néhányat a munkáltatók (jogkörgyakorlók) kénye-kedvére bíz. Kialakít valamilyen béraránytot a munkakörök és munkavállalók között. A hátrányok tulajdonképpen a be nem tartásból a munkáltató (jogkörgyakorló) mentalitásából és a kontrollhiányából adódnak. (A bevezetéskor több bér nem lesz, tehát csak béraránytokat rendez át, lesz, aki állva marad – esetleg évekig – és lesz, aki kap bérfejlesztést.) Alulértékeltek a jelen tervezetben a végrehajtó és fizikai munkakörök. Egyes munkakörökben a legképzettebb és leggyakorlottabb szakmunkás-mester sem érheti el azt a bérszintet, amit egy kezdő mozdonyvezető, vagy kezdő ügyintéző, előadó. Pedig képzettségben, végzettségben, hozzáértésben több is lehet, mint a jelzettek. – Nem kívánja a munkáltatókat beskatulyázni, ezért ők kimaradnak a bértarifából. (Már ma is ellenőrizhetetlenek a menedzserszerződések bérestül, mindenestül.) A felső határ betartását nem biztos, hogy kötelezőnek fogja érezni a munkáltató, mert az idén kiosztott bérfejlesztések – differenciált többlet – nem férnek bele a rendszerbe.

Az ismert szorzótábla mellett még ismeretlen a szorzandó, amely kialakítja a béreket, valamint az sem kalkulálható, hogy milyen módon fogja torzítani a bértarifát a kormányzati 40000 Ft-os minimálbér bevezetésének szándéka. Tehát sok kérdőjel van még a " kell vagy nem kell" gondolatsorban, de elsősorban az a kérdés, hogy lesznek-e garanciák a tarifa betartására. Ha pedig lesznek garanciák, akkor kérdem én az idei sztrájktörőket: érdemes volt-e egy évi bérfejlesztésért eladni a kollégákat?

***(pszota)***

# Ne szimpátiából!



A TEB IB a 2000. szeptember 30-ig megalkotandó bértarifa tárgyalások előtt megállapította: az 1999. december 31-én megszüntetett majdnem 10 évet élt bértarifát előnyeivel és hátrányaival együtt az élet túlhaladta. Túlhaladta azért, mert a technika robbanásszerű fejlődése magával hozta az ismeretek bővítésének szükségszerűségét. Különösen igaz ez a TEB szakszolgálat munkavállalóira nézve. Mindhárom szakmai terület hatalmas fejlődésen ment keresztül. Beléptek a rendszerbe a digitális távközlő berendezések, az elektronikus biztosító-berendezések, az erősáram területén pedig a felsővezetéki energia távműködtető rendszerek, hogy csak néhányat említsek.

Ez azt eredményezte, hogy az időközben felhalmozott tudás már nem állt arányban a megszűnt bértarifa-besorolásokkal. Most érkezett el az az idő, amikor új értékítélettel a tényleges tudáshoz és teljesítményhez alakítva kell az új bértarifát megalkotni.

Ebben a folyamatban is célszerű a MÁV Rt. szervezeti átalakulását követni. Szükségesnek látjuk a pályavasúti- és vállalkozó vasúti rendszerek megalkotását. A két bértarifarendszer létrehozásának több oka van: a) a munkakörök besorolása igazságosabban történhet; b) a finanszírozási források jobban megteremthetők.

Ezen túlmenően az alapelvek a képzettség, végzettség elismertsége stb., mindkét bértarifarendszerben egyazon elvek szerint kell, hogy érvényesüljenek.

Most konkrétan az adott tervezethez pár gondolatot fűzök. A fizetési osztályok közötti tarifaérték-növekedését az általánostól eltérően két helyen javasoljuk: a) a betanított és szakmunkások fizetési osztálya között 7-8 osztály, b) ott, ahol a vezetői munkakörök belépnek a rendszerbe 13-14 osztályok között.

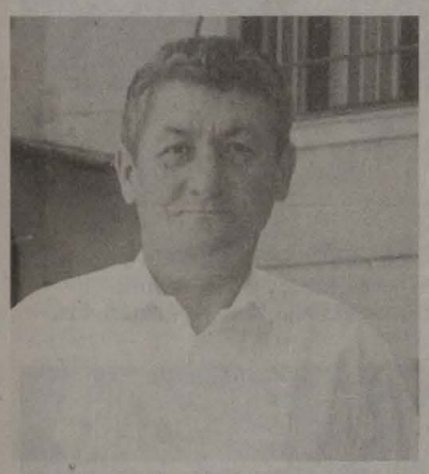
Célul tűztük ki, hogy a 15 év szakmai gyakorlattal rendelkező munkavállalók elismertségét a tarifa ne csak lehetőségként adja, hanem kötelezően ismerje el. Javasoljuk újragondolni a besorolási szinteknél a II.b. besorolási szintet eltörölni, hisz a szakmai úgynevezett központi főnökségek a teljes hálózatra érvényes hatáskörrel rendelkeznek.

A TEB IB nem zárkózik el a differenciálás bevezetésének lehetőségétől, de elvárja, hogy ez megfelelő keretek között történjen, gondolunk itt elsősorban arra, hogy a differenciált béremelés alapja ne a személyes szimpátia, hanem elsősorban az elvégzett munka és teljesítmény legyen.

Összességében úgy gondoljuk, hogy a kitűzött határidőig elkészíthető és elfogadható egy olyan pályavasúti bértarifa, amely jobban kifejezésre juttatja a vasútüzem biztonságát szavatoló munkavállalók elismertségét.

***- Molnár Ákos -***

# Ki fizeti a révészt?



Ismét középpontba került a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek közötti tárgyalássorozatban a bértarifa.

A MÁV Rt. 1999. decemberében adott át legutóbb új tervezetet, ez képezi a tárgyalások során a MÁV Rt. induló álláspontját. A bértarifa-reformról hosszabb időn át folytak már tárgyalások, mint az 1992. február elsején bevezetett és 2000. január 1-jén megszűnt régi rendszerről.

Mit ígérhet a vasutasoknak az új tervezet? Igen vegyes érzelmeket gerjeszt. Jó lenne, ha életbe lépne, hiszen kiszámíthatóbb bérezést biztosítana. A forgalmi-kereskedelmi szakmában megszűnne a több éves hátrányt elszenvedő IV. csoportú állomási kategória. A megmaradó I-II-III. csoportú állomásokon csupán 13 munkakörben igazodnának a bérek az állomás kategóriájához. A képesítési előírások hiányát enyhébben "büntetné" a rendszer a korábbinál, ugyanakkor plusz jövedelemmel honorálná azon eseteket, amikor valakinek több résztevékenységet kell ellátnia.

Felsorolható lenne még néhány pozitív alapelv, de a tárgyalások során nem igazán ezek a kulcskérdések, hiszen ezeken már 1999-ben túljutottunk. A kulcskérdés az, hogy tud-e, hajlandó-e a MÁV 2001-ben a megállapodásokban szereplő, inflációkövető bérezésen túl további, a tarifarendszer bevezetését célzó többlet bérköltséget biztosítani.

Ha igen, akkor van létjogosultsága az érdemi tárgyalásoknak és megkockáztatható az a kijelentés, hogy lesz elfogadható minőségű új rendszer, amely – természetesen – nem fog mindenkiben osztatlan megelégedést kiváltani, hiszen ezt egyetlen rendszer sem képes produkálni.

Ha viszont nincs rá külön forrás, akkor az új bérrendszerrel úgy jár a vasutas, mint az idősek a differenciált nyugdíjemeléssel. Az egyik vasutas megfizeti a másik bérfejlesztését. – Úgy vélem ez 2001-re ugyanúgy nem vállalható fel, mint 2000-re.

Nincs még válasz arra a kérdésre sem, hogy mi történik azokkal, akik 2000. január 1-jétől több mint 6 %-os alapbérfejlesztésben részesültek. Az új tarifarendszer eltünteti a különbségeket? Mit fog mondani akkor a differenciálást végző vezető a dolgozónak? Gondolom azt, hogy: "Látod, én elismertem a munkádat, Neked többet adtam másoknál 2000-ben, most a szakszervezetek elvették Tőled!" Nem gondolom, hogy 2000-ben magasabb szintű bérfejlesztésben részesülő vezetők, középvezetők tarifapártiak. Márpedig a főnökségeken ők testesítik meg a "központi akaratot". Persze csak olyan mértékig, amíg érdekeik engedik.

A tárgyaló felek véleménye abban egységes lehet, hogy kell az új bértarifa. Hogy lesz-e és hogy milyen lesz, azt pedig az fogja eldönteni, hogy mennyire képes az újat a MÁV megfizetni, vagy mennyire akarja egyesek többlet-juttatásait a többi munkavállalóval megfizettetni.

***Orosz Péter***

# A múlt évben zátonyra futott...



A háborúhoz három dolog kell: pénz, pénz, pénz, mondotta egykor a híres hadvezér. A háború (sztrájk) már-már véget ért, de a pénzre (legalább egy kevésre) ma is szüksége van a vasutasnak. Ezért nem mindegy, hogy milyen lesz az új pályavasúti bértarifarendszer! Eleget fog-e tenni azoknak a jogos elvárásoknak, miszerint tükröződjön benne: az adott munka társadalmi szükségessége és bonyolultsági foka, nehézsége; a munka elvégzéséhez szükséges képzettségi és tudásszint, valamint a fizikai megterhelés. Figyelembe veszi-e: gyakorlati időként a szakmában eltöltött éveket; a teljesítményre való ösztönzés lehetséges formáit?

Olyan bérrendszert készíteni, ami ezen feltételeket - minden egyes vasúti dolgozó részére, egyénenként és külön-külön is - biztosítja: nehéz feladat. A legoptimálisabb bérrendszer esetén is sokan érezhetik úgy, hogy nincsenek kellő mértékben megbecsülve (bezzeg a szomszéd asztalnál ülő kolléga, bezzeg a másik szakszolgálat munkavállalói, stb.) Az ember már csak ilyen szubjektív beállítottságú. A sikeres megoldást sok tényező befolyásolja: mennyi az e célra rendelkezésre álló összbértömeg mennyisége (mint a legfontosabb elem!?), milyen az előkészítés (a szakértői gárda felkészültsége, hozzáállása, és együttműködési készsége, kompromisszumra való hajlandósága.

Mint tudjuk, a múlt évi bértarifa-tárgyalások zátonyra futottak. Nem a VSZ hibájából. Ugyanis egy bizonyos határon túl már nem volt lehetséges a kompromisszum megkötése, mivel ez az alapelveink (pl., hogy az új alapbérrendszernél egyetlen dolgozó sem járhat rosszabbul) feladását jelentette volna!

A bértarifa tárgyalások 2000-ben újra elkezdődtek. Ha a munkáltató is komolyan érdekelt egy korrekt besorolási, illetve bérrendszer kialakításában és az ehhez szükséges összeget (bértömeget) is biztosítani fogja, akkor van remény egy korszerűbb bértarifára. A VSZ-en továbbra sem múlik a dolog.

***Vida Péter***

AKINEK NEM INGE

# Vasutasbarátság

A főnök úrral jó barátságban voltunk. Összejárogattunk, néha azt gondoltam, hogy pariban vagyunk, már úgy a szabadidőben. A munkában nem, ott a főnök az főnök, a tisztelet jár neki. Jól megvoltunk. Jött a sztrájk. Nem zavart a dolog, mert eddig is volt sztrájk. Én mindig bent voltam, sztrájkoltam. Persze nem hőbörgősen, szolidan, de keményen. A főnök barátommal kibeszéltük a témát. Tette a főnöki dolgát, hivatalból nem örült a sztrájknak, de ember maradt a sztrájk idején is.

De most? Történt valami furcsa dolog. Nem ismertem rá. Teljesen megváltozott. Olyanokat tett és mondott, amilyet soha. Nem csak azért, mert nyomták felülről a főnököket, hanem emberileg lett más.

Honnét tudom? Onnét, hogy a fiam az egyik nap lógó orral jött haza, hogy a főnök úr nem fogadta a köszönését. Szomorú volt a gyerek, mert nagyra tartotta a főnök urat. Olyan példaképszerűség volt neki. Szomorkodott is a gyerek. Mondtam neki, hogy megbeszélem majd a dolgot a főnök úrral. Szóba is hoztam egy adott pillanatban, amire azt a választ kaptam, hogy változott a világ. Ez a sztrájk más volt. A sztrájkoló rossz ember – mondta.

Olyan érveket sorolt a sztrájk ellen, amelyeket eddig Ő is nevetségesnek tartott. Eleinte nem értettem a dolgot, azután rájöttem valamire. A "Főnök", lehet, hogy már csak "főnök". Elhiszi magáról, hogy akkor jó vezető, ha az embertelenségben, a fenyegetőzésben az élre áll? Ha így van, jobb is, ha nem fogadja a gyerek köszönését.

***Mimi***

ORSZÁGTÜKÖR: HOGYAN ÜNNEPELTÜK MÁJUS ELSEJÉT?

SZOMBATHELY

## Érdekképviseleti sziget

Május elsejét együtt ünnepelte az MSZOSZ, a SZEF és az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége Szombathely város repülőterén. Előzetesen tárgyalásokat folytattunk a város polgármesterével, az önkormányzat kulturális bizottságával, valamint a város művelődési intézményeinek vezetőivel, azzal a céllal, hogy tartalmas és színvonalas programokat ajánljunk városunk polgárainak, szervezett és nem szervezett dolgozóinak egyaránt.

Ünnepség volt még több helyi nagyvállalat támogatásával Sárváron és Kőszegen. Részletes programjait a városokban működő helyi alapszervezetek vezetői állították össze a vállalatok anyagi támogatásával Információink szerint nagy tömegeket vonzott valamennyi városban a szakszervezetek május elsejei rendezvénysorozata.

Szombathely város polgármestere 300.000 forintot biztosított a rendezvények költségeire. Megjegyezni kívánom, hogy a szombathelyi repülőklub ingyen biztosított helyet és megfelelő nagyságú sátrakat a szakszervezetek részére, ahol kialakítottuk az "érdekképviseletek szigetét", melyet egész napra megtöltöttünk játékokkal, szórakoztató és szakmai programokkal, ingyen sörrel, üdítővel, sültszalonnával, zsíros kenyérrel. Sátrunk mellett biztosítottunk helyet a helyi MSZP szervezet sátrának, ahol országgyűlési és városi képviselők várták az érdeklődőket. Remek együttműködés volt a szakszervezetek és a szocialista párt között ezen a napon.

***Horváth Csaba***
MSZOSZ Vas Megyei
Képviselet vezetője

SZEGED

## Programputtony

Április 30-án, Szegeden, a Postás Sporttelepen négy szakszervezeti szövetség (MSZOSZ, SZEF, ÉSZT, AUTONÓMOK) együtt ünnepelte a közelgő Május elsejét. A megjelent több száz érdeklődőt *Kiss Ernő*, a SZEF megyei elnöke köszöntötte. Ünnepi köszöntőt mondott *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke, aki méltatta e nap jelentőségét és kiemelte a munkavállalói szolidaritást, valamint a konföderációk közötti együttműködés pozitív jeleit. A VSZ elnöke hangsúlyozta: napjainkban csak együttes fellépés eredményezhet a munkavállalók számára érdemi változást.

A rendezvényen adták át, immár 25. alkalommal, a Juhász Gyula-díjakat is. A díjat 1976-ban alapították. A közéleti tevékenységet, valamint valakinek a szakszervezeti mozgalomban kiemelkedő munkásságát jutalmazzák vele. A díjban az idén három szakszervezeti tisztségviselő részesült: *Tóth Józsefné*, a VILLEROY&BOCH Magyarország Rt. Szakszervezeti Szövetség titkára; *Kalmár László*, a Magyar Posta Rt. Szegedi Regionális Igazgatósága Üzemi Tanácsának elnöke; valamint ***Nógrádi Sándor*** *(a képen)*, a MÁV Rt. Hódmezővásárhely Pályagazdálkodási Főnökség dolgozója, a Vasutasok Szakszervezete elnökségi tagja.



Örömünkre szolgált, hogy a kitüntetettek között a Vasutasok Szakszervezetének képviselője is helyet kapott. Nógrádi kollégának e díjjal a szakszervezeti mozgalomban végzett több évtizedes eredményes munkásságát ismerték el. A rendezvényt látványos kulturális és sport program tette teljessé. Minden korosztály válogathatott magának a sokszínű kulturális programputtonyból. A kispályás labdarúgó bajnokságon összesen 20 csapat vett részt. A kupát végül a Pick Szalámigyár csapata nyerte.

***Mári Gábor,*** TK-titkár, Szeged

MISKOLC

## Külföldi cég fedele alatt

Verőfényes napsütés köszöntött az idén Miskolc lakóira, akik már a kora délelőtti órákban elindultak a város kedvelt kiránduló helyére, Csanyikba, hogy megünnepeljék az idei Május elsejét családtagjaikkal, munkatársaikkal. Külsőségeiben nem sokban különbözött ez az ünnep az előző évekétől, de tartalmában súlyosabb, markánsabb volt. Ez elsősorban abban nyilvánult meg, hogy a rendszerváltás óta először ünnepelt és demonstrált együtt a hat szakszervezeti konföderáció. *Gál Rezső*, az Autonómok társelnöke megnyitó beszédében az 1886-os chicagói, első Május elsejére és az akkori követelésekre emlékeztetett, melyek ma is aktuálisak: több bért, több munkahelyet, 8 órás munkaidőt, jobb munkásvédelmi törvényeket!

A kavalkádban sétálva összetalálkoztam egy már nyugdíjas és egy kál-kápolnai kollégámmal. Érdekes módon egymástól függetlenül mindketten a vasutas sátrat keresték. Régen voltak kinn utoljára a Csanyikban, ezért nem értették, hova lettek a vállalati sátrak. Miután elmondtam, hogy ez már évek óta megszűnt, szomorúan vették tudomásul és elindultak valami harapnivaló után nézni. Bizony ma már több sátrat állítanak a pártok – különösen választások idején – mint a cégek. Már-már csak a kohászok, a drótgyáriak, és az ÉMÁSZ faházai állnak. Újdonság volt az idén, hogy a japán elektronikai cég, a SHINWA is állított sátrat dolgozóinak. Ezt is megértük, hogy külföldi cég fedele alatt ünnepel a magyar munkás.

A nap záróakkordjaként *Horn Gyula*, volt kormányfő, *Bodnár József*, az MSZOSZ szocialista-szociáldemokrata platformjának képviselője és *Tompa Sándor* országgyűlési képviselő válaszolt a hallgatóság kérdéseire. Napnyugtával mindenki békében, egy kellemes nap emlékével tért haza. Jövőre talán a munkabéke is meglesz.

***Orosz Tamás***
MV tudósító

# Irány a Városliget!

***... Tisztelt Kollégák! Május elsején kifejezésre juttatjuk: itt vagyunk mi is "a bérből és fizetésből élők serege!". Tudjuk, hogy ez a kormány nem a dolgozó emberek kormánya. A jelenlegi polgári kormány alig leplezett ellenszenvvel viselkedik a szakszervezetekkel, a civil szervezetekkel szemben, aminek jele a párbeszéd elutasítása, a dialógus hiánya, a munkavállalói kiszolgáltatottság jogszabályi megerősítése. Ez a kormány nem párbeszédre törekszik a társadalommal, hanem diktálni kíván, legyen szó gazdaságpolitikáról, vagy bérekről, társadalmi párbeszéd intézményeiről, vagy a parlament ülésrendjéről. ...***
(Ünnepi beszédrészlet. Elhangzott a hat konföderáció nevében.)



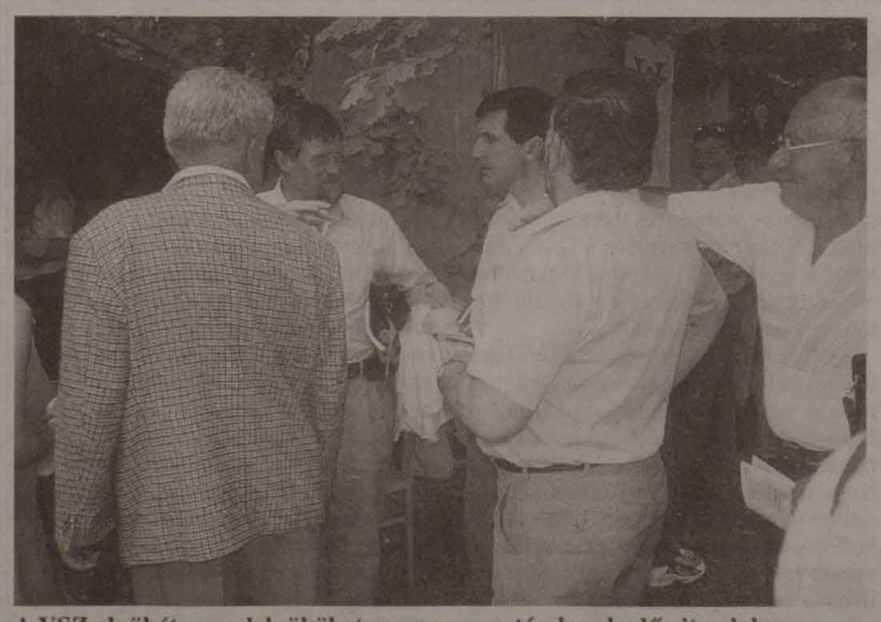
**A gyülekezés pillanatai. Reprezentatív találkozások.**




**S megindult a nagymenet, a VSZ hatalmas hengerlufija a tömeg feje fölé magasodott irányjelzőként**



**A VSZ-sajtósátor előtt *Krausz Tamás* történész** (balról) **kötötte le a hallgatóság figyelmét azzal, hogy miért akarják kirekeszteni a szakszervezetek kritikáját a vasútprivatizációból**



**A VSZ elnökét s az alelnököket egy-egy spontán kerekedő vita olykor gyűrűbe fogta**



**Ezt is megértük: egy asztalt ülnek körül a Csanyik völgyében is a szakszervezetek helyi vezetői** FOTO: OROSZ



**Az Andrássy út foglalt volt a Bajza saroktól a Hősök teréig**




**Felhőtlen jókedv honolt a verőfényben mindenki arcán**



**Gyermeksátor. Jó ötlet volt, mindenki alkotott. Gyúrmából is.**




**Vérnyomásmérés. Egész nap tartott. *Hegedűs Józsefnek*, a MÁV-kórház 2. sz. sebészete műtősének volt dolga.**



**Az elmaradhatatlan jóbarát itt is megjelent**

ORSZÁGTUKOR: HOGYAN ÜNNEPELTÜK MÁJUS ELSEJÉT?

# A VSZ-sátrak közt



A szervezési osztályvezető is kitett magáért




A VSZ-büfé előtt hamar elfogytak a sorok a gyors kezeknek és a jó szervezettségnek is köszönhetően



Mindenkinek jutott hely, sör és virsli



A Vasutas Zeneiskola énekessztárjait ezrek hallgatták a nagyszínpad előtt

FOTÓK: SZALAI CSABA

FARKAS PÉTER

# Tabudöntögetés

**Talán manapság cincsenek tabuk? Magánbeszélgetésekben gyakran és bátran levetjük a kor és a helyzet szülte szellemi kényszerzubbonyt. No de nyilvánosan? Nyilvánosan csak a legbátrabbak mernek kibújni a korszellem "önkéntes" kalodájából. Pedig a fejlődés előfeltétele a jelen kritikai vizsgálata.**

Lester C. Thurow, az egyik legjelentősebb amerikai egyetem, a Massachusetts Institute of Technology (MIT) világszerte ismert közgazdász professzora könyvet írt "A kapitalizmus jövője" címmel. Nos, ő bátran vizsgál nem szeretem tendenciákat és összefüggéseket.

Művének, melyben a megváltozott világpolitikai helyzetet és a világgazdaság súlyosan megbomlott kereskedelmi és fizetési egyensúlyát elemzi, van egy rendkívül izgalmas szociológiai-társadalomelméleti vonulata. Olyan tényeket és tendenciákat elemez, melyekről kis hazánkban még kevesebbet tudni és hallani, mint odakint. Nevezetesen azt, hogy immár két-három évtizede csökken, esetenként stagnál a dolgozók jövedelme a legfejlettebb országokban, s ez kikezdte a polgári demokrácia társadalmi támogatottságát.

## Kereseti ternyok, szakadékok

Thurow a kapitalizmus legnagyobb ellentmondásának a jövedelmek egyre gyorsuló differenciálódását tartja. Szerinte a "győztesek" aratják le a gazdasági fejlődés eredményeit. Például az USA-ban a vezető menedzserek fizetése a nyolcvanas évek eleje óta az átlagmunkás bérének 35-szöröséről 157-szeresére emelkedett. Ami szerint még felháborítóbb: húsz év távlatában a dolgozók 80%-ának reálbére 10-25%-al esett. A családok kétharmadában csökken az egy főre jutó jövedelem. A kilencvenes évek közepén az Egyesült Államokban a reálbérek az ötvenes évek szintjére zuhantak vissza! A munkanélküliség reális aránya pedig a hivatalos – regisztrált – 4 százalékkal szemben, legalább 14 százalékos, s akkor még nem számította bele a kényszerűségből részmunkaidőben dolgozókat, a tartalékállományba helyezetteket, az illegális bevándorlókat. Velük az amerikaiak több, mint negyede állástalan, alulfoglalkoztatott.

Ilyen körülmények között – állítja a szerző – a társadalom bázisául szolgáló "középosztály" helyzete és bizalma is megingott, ami súlyos következményekkel járhat. Míg az Egyesült Államokban a hatvanas években a lakosság 29 százaléka nyilatkozott úgy, hogy minden a gazdagok érdekében történik, a kilencvenes évek közepén már 80 százaléka vallotta ugyanezt.

Ami Nyugat-Európát illeti, itt a reálbércsökkenés egy évtizeddel később kezdődött, mint a tengeren túl. A gazdagok és szegények közötti jövedelemkülönbség itt is nőtt, de a kapitalizmus "szociális modellje" folytán az átlagbérek Nagy-Britanniában a nyolcvanas, a szárazföldön a kilencvenes évekig tartották magukat. Thurow szerint éppen a viszonylag stabil reálbérek miatt nőtt a munkanélküliség oly nagymértékben az öreg kontinensen. Japán gazdasági nehézségeit pedig szerinte nagymértékben az okozza, hogy a hagyományok szerint a dolgozók lojalitásáért cserébe lényegében garantált a foglalkoztatás. Ez a profitrátát a nullához közelítette.

## A szent osztalék

Thurow professzor jogosan hangsúlyozza, hogy a gazdasági folyamatok nemzetközi esése – a tőkeáramlás, a termelés alacsonyabb bérű országokba való telepítése és részben a munkaerő-áramlása – nyomást gyakorol a fejlett országok bérszínvonalára ("tényező-ár kiegyenlítődés"), s ez a folyamat a jövőben nyilván erősödni fog. A globalizáció kapcsán a profitokért folyó nemzetközi küzdelmet hangsúlyozza. Rezignáltan állapítja meg, hogy a világszerte nyomott bérek nem növelték számottevően a tőkemegtérülést.

Ami pedig a politikai következményeket illeti, Thurow professzor a polgári demokrácia híveként szomorúan konstatálja: amennyiben a gazdasági fejlődés nem a választópolgárok többségét szolgálja, akkor az alig száz éve született "demokrácia" nem lesz hosszú életű.

Elemzésében még ennél is tovább, mélyebbre hatol. Felveti a kapitalizmus és a demokrácia ellentmondásos viszonyának kérdését. Hiszen a kapitalizmus évszázadokig a rabszolgatartással is összefért – hangsúlyozza. "Nem egyeztethető össze az egyenlőség (demokrácia) ideológiájának hirdetése egy olyan gazdasággal, amely egyre nagyobb egyenlőtlenségeket szül és a választópolgárok többségének abszolút jövedelmét csökkenti". Ezt a helyzetet Thurow szerint a demokrácia (állama) kell, hogy kezelje, mérsékelje. Továbbá az új termelőtechnika a munkaerő fejlesztését követelné, nagyobb beruházásokat igényelne a szociális infrastruktúrába, az oktatásba, nem különben a tudományos kutatásba. A valóság azonban az – teszi hozzá –, hogy az ilyen újraelosztó rendszer legfeljebb a keynesi gazdaságpolitikák idején, az ötvenes-hatvanas években létezett. Ma éppen ellenkezőleg, az individualizmus, a rövidtávú gondolkodás terjed. A nagyvállalatok nem törődnek mással, csak az osztalékkal – hangsúlyozza.

Világszerte nő az elégedetlenség, ami a választási eredményekben, a jobboldali politikai erők előretörésében, a vallási fundamentalizmus erősödésében fejeződik ki. A világ egy alternatívára vár, amelyet egy új ideológia fejezhet ki. Van azonban e tekintetben egy súlyos probléma. "Egy, a közvéleményt galvanizáló válság nélkül a demokráciák lényegében soha sem cselekednek". Tehát tulajdonképpen azt hangsúlyozza, hogy a kapitalizmus spontán módon, utólag kezeli saját feszültségeit.

## Törleszteni kell!

Igaz, hogy Thurow professzor könyvében még nem vehette figyelembe, hogy az elmúlt két-három évben az Egyesült Államokban és Európában is stabilizálódtak a munkabérek, s némileg nőttek a jövedelmek, a fogyasztás. Ezzel ellensúlyozták a válságjelenségeket, a nemzetközi kereskedelem növekedési ütemének csökkenését. Ez azonban minden bizonnyal átmeneti jelenség, hiszen a nemzetközi bérkülönbségek kihasználásáról nem fognak lemondani a transznacionális társaságok. Hosszabb távon óhatatlanul nyomás nehezedik a legfejlettebb térségek belső béreire. Ezért aktivizálódtak többek között az észak-amerikai szakszervezetek és tiltakoztak Seattleben a világgazdasági globalizáció, a munkahelyek kitelepítése ellen.

Ami pedig a világgazdaság egyensúlyát, pontosabban egyensúlytalanságát illeti, a Thurow könyvében bemutatott feszültségek nőttön-nőnek. Az USA elsősorban Japán által finanszírozott kereskedelmi hiánya tovább emelkedik. Nagyon kevesen tudnak arról, hogy napjainkban a világ legnagyobb adósa az Egyesült Államok. Bármilyen nagy és erős az amerikai gazdaság, az adósságot a végtelenségig nem lehet növelni. Valamikor törleszteni kell.

Ma már intellektuálisan tudjuk – állítja Thurow – új globális stratégiára lenne szükség. A nagyvállalatok és a tőkealapok érdeke azonban ennek kidolgozását és megvalósítását megakadályozza.

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

STRASSENREITER ERZSÉBET
történész



# A szociáldemokrácia születése 5. rész

## Az MSZDP és a szakszervezetek

Az MSZDP és a szociáldemokrácia felemás törvényes elismerése a hatalom által serkentőleg hatott a munkásság politikai és szakmai szervezkedésére, még akkor is, ha a kormányzat minden módon igyekezett ezt meggátolni. A párt egyik központi feladatának a kilencvenes években a szocialista mozgalom szervezeti megalapozását, a politikai és a szakmai munka feltételeinek kialakítását tekintette. A magyarországi munkásmozgalom két pilléren épült fel: a politikai mozgalmat elképező MSZDP-n és a munkásság mindennapi érdekeit szolgáló, védelmező, a bérharcait vezető szakmai szervezeteken.

Az MSZDP nehéz helyzetben volt, a kormányrendelet értelmében ugyanis nem hozhatott létre fiók- azaz helyi szervezeteket. A párt egyéni tagságon alapult, szervezeti szabályzata kimondta, hogy tag bárki lehet, "aki a párt alapelveit magáévá teszi és a pártot tehetsége szerint anyagilag vagy szellemileg támogatja." A szervezethez tartozást nem tehette kötelezővé. A tagok a párthoz a havi tagdíjjal (ekkor 5 krajcár) és pénzadományokkal kapcsolódtak, amelyeket a bizalmi férfiak szedték be. A bizalmi férfirendszert hamarosan országosan kiépítették. Ők kapcsolták a tagokat a vezetőséghez. Az MSZDP nehezen jutott el a munkásság tömegeihez, meg kellett találnia azokat az organizációs formákat, amelyek biztosították befolyását, lehetővé tették a dolgozók különböző rétegeinek szervezett erővé formálását, amit a munkásság nehéz sorsa és helyzete követelt meg. "A szervezkedett tőke tehát szükségessé teszi, hogy a proletarizmus is sérült érdekeinek védésére szervezkedjen" – fogalmazta meg *Jászai Samu* a szakmai mozgalom egyik kiemelkedő alakja 1890-ben.

A párttal szemben a szakmai csoportok, a szakszervezetek helyi szervei törvényes alapon működtek (amennyiben az alapszabályukat a belügyminiszter nem utasította el, ami igen gyakran előfordult), szabadabban szervezkedhettek, tevékenykedhettek. Az adott politikai viszonyok között reájuk hárult a munkásság osztállyá szervezésének nagyobb feladata. Az MSZDP minden erővel felkarolta, segítette a szakmai szervezkedést. Számára létszükségletet jelentett emellett, hogy velük szoros kapcsolatot építsen ki, s így biztosítsa a politikai szervezet tömegbázisát.

## Ellenállási járulék

Az MSZDP az alakuló kongresszusán külön tárgyalták a szakegyletek szervezési kérdéseit, feladatait. Célul tűzték ki a szakmai szervezetek, csoportok összefogását, országos egyesületek (későbbi szövetségek) alakítását, a szervezkedés kiterjesztését minden szakmára, továbbá az un. ellenállási pénztárak felállítását. Ezek idővel átalakultak szabadszervezetekké, melyek a magyarországi munkásmozgalom sajátságos, féllegális alakulatai voltak. Egyrészt szakszervezetként működtek, másrészt az MSZDP-nek kollektív tagjaiként, mintegy a párt alapszervezetei is voltak. Az általuk gyűjtött ellenállási járulékból támogatták a munkájukat különböző okok miatt elveszített dolgozókat.

A kongresszuson meghatározott célkitűzésekért közösen harcoltak. A szakmai csoportok ugyanis elfogadták az MSZDP eszmei befolyását, támogatták politikáját, egyetértettek a szervezetek összefogásával. Jó példa erre, hogy amikor a párt vezetősége körlevélben szólította fel a szakmai szervezeteket, hogy csatlakozzanak a párt programjához, Elvi Nyilatkozatához, akkor ez meg is történt.

A magyarországi szakmai szervezkedés a századforduló évtizedeiben tömegessé és országos méretűvé vált. Az iparban foglalkoztatott munkásokon kívül szerveződtek a földmunkások, az agrárproletárok (48 helyi csoportjuk működött), továbbá a tisztviselők is. Felgyorsult a szakmai szervezetek tömörülésének, összefogásának folyamata: a szétszórt szakmai csoportok létrehozták országos központjukat, majd a rokonszakmák egyesültek és – amikor a kormány engedélyezte – megalakították országos központi szövetségüket. (Pl. 1903-ban a Magyarországi Vas- és Fémmunkások Központi Szövetsége, a Magyarországi Építőmunkások Országos Szövetsége, (a MÉMOSZ), majd a Földmunkások Országos Szövetsége, a Magántisztviselők és Közalkalmazottak Országos Szövetsége).

A szakmai szervezkedés és organizáció fontos állomása volt, hogy az MSZDP kezdeményezésére megalakult a Szakszervezeti Tanács (Szaktanács), amelyben az önálló szakmai szövetségek- fenntartva autonómiájukat – tömörültek a tőkésekkel szembeni közös érdekeik kifejezésére, az országos szervezkedés segítésére, az erők összefogására. A Szakszervezeti Tanácsba 1906-ban 26 országos szakszervezet, 16 budapesti és 3 vidéki szervezet tömörült, 1912-ben az országos egyletek, szakegyletek, szövetségek száma 32 volt, 1919-ben az országos szervezet száma 62, vidékié egy volt.

## Egy párt, egy szakszervezet

A közös eszmei alapon, a párt irányításával a szakszervezeti mozgalom fokozatosan tért hódított és a magyar társadalom legszervezettebb szocialista tömegmozgalmává vált. Kiépültek a szocialista munkásság mozgalmának szervezeti keretei, organizációs formái, amelyek lényegében félévszázadon át jellemezték a párt és a szakszervezeti mozgalmat. A hatalom – bár nem akarta, sőt tiltotta –, munkásellenes politikájával elérte, hogy a munkásság gazdasági szervezetei is politizálódtak, a szakszervezetek a szociáldemokrata párt stabil bázisává, társadalmi tényezővé váltak, amellyel az uralkodó osztályoknak is, mindenekelőtt a burzsoáziának, számolniuk kellett. Az MSZDP megalakulása után kibontakozó politikai, gazdasági harcok ezt szemléletesen bizonyították.

A két egyenrangú, autonóm, de egymással szimbiózisban létező, működő demokratikus munkásszervezet biztosította a fizikai és a szellemi dolgozók, mai szóhasználattal: a bérből és fizetésből élők társadalmi súlyát.

1900-ban Budapesten 45 önképző-, munkásképző- és dalegylet működött, vidéken (megyékben, városokban, községekben) 37. Később a különböző egyletek többsége is országos szakszervezetekké alakult át, s csak egy-két kisebb szalma körében működtek helyi, ill. fővárosi egyletek.

## Már nem óhaj az egységesülés

Az önsegélyező, önképző egyletek mellett gyorsan elterjedtek a korszerű szakszervezetek előfutárai, a szakmai szervezetek. Az adott helység (város, község) munkásainak, mai szervezkedésének, a szakszervezeti mozgalomnak megszületett az a formája és organizációja Magyarországon is, amely lényegében 1948-ig jellemező maradt. Az MSZDP hatása és irányítása alatt szerveződő a szakmai szervezetek túlmutattak már az önsegélyezésen és a munkásság gazdasági, szociális, munkahelyi, sőt politikai érdekeinek védelmét is felvállalták, sztrájkokat szerveztek, követeléseket, petíciókat állítottak össze munkakörülményeik, munkafeltételeik, szociális helyzetük javításáért, küldöttségeket vezettek a tulajdonosokhoz stb. Az elszigetelt, lokális jellegű, sokszor sikertelen megmozdulásaikat kezdték összehangolni kisebb-nagyobb régiókban, majd országosan. A nemzetközi, de méginkább saját tapasztalataik alapján az egységesülés folyamata erősödött, a munkások Magyarországon is rádöbbentek arra, hogy harcaik csak akkor vezetnek eredményre, ha összefognak, tömörülnek, ha a szolidaritást erősítik, és kialakítják ehhez a szervezeti kereteket, megtalálják a hatékony utakat és formákat.

*(Folytatjuk)*

SZTRÁJKNAPLÓ TOVÁBBRA IS KINYITVA

THOMA LÁSZLÓ
szociológus

# PAX MÁV 2. rész

*Aczél Endre* beszámol arról, hogy mintegy 15 éve, *M. Thatcher* hogyan győzte le a brit bányászszakszervezetet. (Népszabadság március 4.) Az Aczél által felidézett ügy tanpéldának számít mindenütt, ahol a munkaügyi kapcsolatokat tanítják. Az igazsághoz azonban az is hozzátartozik, hogy Nagy-Britanniában – mint az angolszász államok többségében – az érdekegyeztetésnek egy plurális intézményrendszere épült ki. Ebben az intézményrendszerben az ellenérdekű versengő érdekcsoportok szabadon ütköznek egymással, velük szemben a végrehajtó hatalom képviseli a közjót. A kormány így az érdekharcokban "csak" azt tekinti feladatának, hogy elnyomjon minden olyan érdeket, amely az általa képviselt közjó hegemóniáját veszélyezteti. Így az érdekharcok a törvényes kereteken belül, alacsony szinten intézményesülnek, konfrontatív jellegűek, s a harcot a versengő érdekcsoportok között a nyers erőviszonyok döntik el. (Az erősebb erősebbé, a gyengébb gyengébbé válik.) Ez történt a sztrájkoló bányászokkal szembeni fellépés esetében is: a szakszervezetek elnyomása része és feltétele volt a Thatcher-i reformoknak.

De felhozhatunk egy másik tanpéldát is. Amikor az NSZK-ban az ötvenes évek elején az acélipari dekonjunktúra kibontakozott, az ún. montan ágazatokban (bányászat, kohászat, nehézgépipar) tömeges sztrájkmozgalom robbant ki. (600 ezer kohász és gépipari munkás, 200 ezer bányász vett részt a demonstrációban). *Konrad Adenauer* és a Német Szakszervezeti Szövetség elnöke, *Hans Böckler* tárgyalásai nyomán megszületett a Montan-törvény (1951), amely a montan-ágazatokban a vállalatok felügyelő bizottságában a szakszervezeteket (független elnök mellett) 50%-os képviselethez juttatta. Ezen keresztül a szakszervezetek nagyon erős alkupozícióhoz jutottak, akár a vállalatok gazdasági stratégiáját, akár a foglalkoztatási stratégiát, akár a tulajdonosváltást érintő kérdésekben. Így a nehezen kialkudott döntések ellen nem is tiltakozhattak. Azóta több acélipari dekonjunktúrában a törvény garantálta az ellenérdekű felek együttműködését a válságok megoldásában, bár a Montan-törvényt más ágazatokra nem terjesztették ki. Viszont a hatvanas-hetvenes évektől kezdve nemcsak a németeknél, hanem a kontinentális Európa legtöbb országában az un. demokratikus neokorporativ érdekegyeztetési intézmények épültek ki, természetesen nemzetenként eltérő módon. A neokorporativ érdekegyeztetés filozófiája az, hogy a versengő érdekcsoportok esélyei nem azonosak, így az államnak a szociális béke érdekében, az érdekegyeztetés intézményes rendjének kiépítésével, az érdekegyeztetés folyamatának procedurális szabályozásával, olyan garanciákat kell megteremtenie, amely az ellenérdekű feleket együttműködésre kényszeríti, az érdekalkukat kiszámíthatóvá teszi. A partnerek autonómok (ebben különbözik a neokorporatizmus, az ún. államkorporatista rendszerektől), a közjót nem a végrehajtó hatalom, hanem a törvényhozás képviseli. Ha bizonyos kérdésekben a kormányok érintettek és bekapcsolódnak az alkuba, akkor a neokorporativ intézmény procedurális szabályai, az együttműködési kötelezettség rá is vonatkoznak, tehát a kormány saját érdekeit is csak önkorlátozó módon képviselheti.

A neokorporativ intézmények a szociális békét teszik általánossá a munkaharc kiélezett konfliktusokban tapasztalható formáival szemben. Ezért – noha a kormányokat csakúgy, mint a szociális partnereket önkorlátozásra készteti –, ez az intézményrendszer tűnt alkalmasnak a közép-kelet európai országokban az átmenet gazdasági-szociális konfliktusainak kezelésére. Így 1999 után Közép-Kelet Európában nem plurális, hanem neokorporativ intézmények épültek ki, nem utolsósorban a privatizációból és a gazdaság átalakulásából keletkező konfliktusok súlyos volta miatt. A neokorporativ intézmények fejlődésének újabb lendületet adott, hogy az európai integráció folyamatában uniós szinten is neokorporativ érdekegyeztetési intézmények épültek ki, (Nagy-Britannia vonakodása ellenére is). Ma úgy tűnik, hogy az UNIÓ szociális karakterét inkább az érdekek intézményes megjelenítése, mintsem az érdekek elnyomása határozza meg. Ezzel magyarázható, hogy az EU Gazdasági és Szociális Bizottsága (ESC) a magyar helyzetet elemezve aggodalmát fejezte ki "a kormány és a legnagyobb érdekképviseleti szervezetek közötti nyílt párbeszéd hiánya miatt". (Magyar Hírlap március 2.)

Ez az aggodalom persze nem írható a vasúti sztrájk számlájára. Sokkal inkább azzal kapcsolatban merültek fel aggályok, amit az új koalíció a társadalmi párbeszéd intézményes átalakításával, a Munka Törvénykönyvének módosításával, a társadalmi párbeszéd tartalmi folyamatainak átalakításával kapcsolatban végrehajtott. A magyar érdekegyeztetés intézményesen és tartalmilag 1998 után a neokorporativ struktúráktól a plurális struktúrák felé tolódott el. S noha s szubszidiaritás elve alapján a társadalmi párbeszéd intézményes rendjének kiépítése az EU-n belül nemzeti ügynek számít, az EU elvárásaiban olyan működőképes intézményre vonatkozó igény mindenképpen megfogalmazódik, amely intézmény képes a szociális békét garantálni az egyes tagországokban. (Tavaly külön vizsgálatok folytak a magyar, a lengyel, a cseh és a szlovák munkaügyi intézményekre vonatkozóan, éppen az uniós csatlakozás előkészítésének fontos elemeként.)

Visszatérve a vasutassztrájkhoz. A MÁV menedzsmentje azt gondolja, hogy pacifikálta a szakszervezeteket, ezzel a vasúti reform számára szükséges szociális békét teremtette meg a MÁV-on belül. A vasúti reformok eddigi tapasztalatai azonban azt mutatják, hogy az elbocsátások, az üzleti és a gazdasági átalakítások, a vasútvonalak leépítése, a technika és a szolgáltatás szintjének nem kellő mértékű emelése, stb. jelentős érdekeket sért a vasúton belül és a vasúton kívül is. Ez mozgósíthatja a sértett érdekeket, nemcsak az elbocsátott dolgozók között, hanem az érintett kistérségekben, a vasutat körülvevő társadalomban is.

Egy jelentős érdekkör, amit a szakszervezetek jelenítenek meg, a szakszervezetek "legyőzésével" intézményi körön kívülre kerülhet, s bár – mint e sztrájk tapasztalatai mutatják – ezek az érdekek elnyomhatók, de ezzel a jövő a MÁV-on belül is kiszámíthatatlanná válhat. A szakszervezetektől elvett juttatások költségei elenyészőek az indexált bérmegállapodás költségeihez képest, a menedzsment számára ez inkább politikai hasznot, mintsem gazdasági megtakarítást eredményezhet. A reform kapcsán a MÁV-on belül és a MÁV-on kívül kialakuló érdeksérelmek és érdekkoliziák kezelésének ezzel egy új gyakorlata kezdődik. A menedzsment szemmel láthatóan nem az ellenérdekű felek intézményes együttműködésére, hanem az ellenérdekű felek visszaszorítására, az alkufolyamatokból való lehető legnagyobb mértékű kikapcsolására törekszik. Ma úgy tűnik, hogy a menedzsment ebben a törekvésében számíthat a tulajdonos állam egyértelmű támogatására. De az is nyilvánvaló, hogy bár a legitim tárgyaló partner kiszorításával a menedzsmentnek sikerül ugyan koncentrálni a hatalmát a vasúti reform végrehajtására, de ezzel a felelősséget is koncentrálja, hiszen a felelősség megosztásához a hatalom megosztásán keresztül vezet az út.

*-vége-*

# A menedzsment már rutinos róka

A legutóbbi munkaharc kezdetén a három harcba induló szakszervezet közös sztrájkalapot hozott létre. Ez egy igen érdekes momentum. A rendszerváltozást követő folytonos, a személyeskedést nem mellőző civakodás után ez volt az első igazi lépés, mely közelebb hozta azokat, akiknek egymás mellett kellett volna maradni.

A megállapodás egyértelműen tükrözi a munkavállalói érdekek háttérbe szorulását. Ugyanakkor az új kollektív szerződés természetszerűleg plusz juttatásokat tartalmaz az Mt-hez képest.

Megállapítható, hogy a MÁV-nál a munkavállalók érdekérvényesítése túljutott a zenitjén és nem látható, hogy a közel három év letelte után (a megállapodás 2000. december 31-ig szól) milyen irányban lesz elmozdulás. Ez nyilvánvalóan függ az akkori politikai helyzettől.

A szakszervezeti tagok egy kisebb része a menedzsment érveit elfogadva túlterjeszkedéssel, túlzó követelések megfogalmazásával vádolja a szakszervezetet és kilépéssel demonstrál. Meggyőződésem, amennyiben a szakszervezetek novemberben ellenállás nélkül elfogadják a MÁV akkori ajánlatát, úgy még több radikális tag hagyja el a mozgalmat.

A tárgyalások végére kicsúcsosodott tagdíjbeszedési vita, mint ügy sok mindenre rámutat. A menedzsment mára rutinos taktikázóvá vált. Megerősödve profi, jól fizetett kommunikátorokkal, közvélemény-kutatókkal és egykori magas rangú szakszervezeti vezetőkkel rátapintott a mozgalom gyenge pontjára. Egyszerre mér csapást más intézkedésekkel együtt két tartópillérre. Pénz+tömeg. A tagdíjbeszedés nem jelent plusz költséget a MÁV-nak, hisz bérszámfejtési programjai évek óta tudják ezt a szolgáltatást. Sőt jelentős összeget emészt fel a programok módosítása, mely alapján számtalan biztosítónak, egyletnek utal a MÁV. Ezért az intézkedés véleményem szerint diszkriminatív és a jog rendeltetésszerű használatával (Mt.4.§.) szemben is kétségeim vannak. Ugyanakkor a tagdíjfizetés automatizmusának megszüntetésével meggyorsítja az eddig csak indokra, alkalomra várók kiválását a mozgalomból. Az indokok pedig kézenfekvőek: a már előbb említett miért sztrájkolunk vagy miért nem?, a félelem, a beletörődés, a tájékozatlanság.

Egyébként a társadalom oldaláról nagyon gyorsan elfogyó szolidaritásnak is véleményem szerint legfontosabb oka anyagi ok volt. Egy olyan társadalom, melynek tagjai 60%-ának nincsenek anyagi tartalékai, nem tud toleráns lenni akkor, ha akadályozzák mindennapi kenyérkeresetének lehetőségét. Ehhez a hangulathoz természetesen hozzátett a már említett profi MÁV kommunikációs stáb. Véleményét a médiák továbbtükrözték és esetleg még erősítették is a szakszervezetek vezetői elleni támadásokat, gyengítve a vasutasságon belüli és a társadalmi szolidaritást.

Valóban figyelemre méltó, hogyan lehetnek a sztrájkot valamilyen okból nem vállalók a médiák főszereplői. Egyébként most ők is részesülnek a kiharcolt plusz juttatásokból. Ezen kívül a munkáltató jutalomban részesítette őket.

Az utolsó évnyi sztrájk történéseinek legnagyobb hozadéka, hogy a vasutas munkavállalók nagy tömegei ismét szakszervezeti egységben gondolkodnak, alulról szervezik önmagukat és mindenáron meg kívánnak maradni, hogy ezután is szervezett keretek között tudják alakítani sorsukat. Ezt a nyomást érzik a sokszor rivalizáló szakszervezeti vezetők is és megpróbálnak az élére állni az összefogásnak. (Ellenkező esetben az alulról jövő akarat valószínű elmozdítaná őket pozíciójukból.) Az összefogás megerősödése, melynek vannak konkrét jelei, például közös sztrájkalap létrehozása, választmányok által megerősített egyesülési óhaj, mindenképpen pozitív hozadéka a munkaakciónak. A jelentős elvi (táviratok, levelek) és gyakorlati támogatás (több milliós szolidaritási segély), melyeket vállalaton kívüli szimpatizánsaink küldtek, fenntartja a reményt, hogy a szakszervezeti mozgalom, úgy Magyarországon, mint a MÁV-on belül továbbra is képes beleszólni a munkavállalók életkörülményeinek alakításába.

***Papp Zoltán***

SZABAD TÉR

# Színe és fonákja

## A KORMÁNY MINIMÁLBÉRÉRŐL SZÓLVA

Az Országos Munkaügyi Tanácsban (OMT) a 2000 évi minimálbér összegének induló tárgyalására a munkavállalói érdekképviseleti oldal 28000 Ft-os javaslattal érkezett.

1999. december közepén a munkaadók és munkavállalók megállapodtak a minimálbér 25500 Ft-os mértékéről és a bevezetés feltételeiről. A kormányzati oldal a legkisebb munkabér összegére fenntartotta 25000 Ft-os javaslatát, ezért háromoldalú megállapodás nem jött létre. Az érdekképviseleti oldal tovább küzdött ötszáz forintos emelésért a kormányzati oldallal szemben. Három hónap elteltével a közelmúltban a jövő évi minimálbérek nagymértékű emelésének ötletével lepte meg a kormány az egész országot, havi negyvenezer forintos összegben.

A témában a kormány jól összehangolt médiapolitikájával rohanta le a munkáltatói és a munkavállalói érdekképviseleteket.

Érdekes fordulat ez, hiszen a vasutassztrájk idején a MÁV vezetőit tizedszázalékos béremelések ügyében is merev álláspontra kényszerítő kormány váratlan nagyvonalúsággal a másfélszeresére növelné a minimálbért.

Ügyes, ez az ajánlat: úgy ígér a kormány, hogy a számlát zömében nem neki kell állnia, hiszen a nemzetgazdaságban az állami tulajdoni rész már jelentéktelen, a közszférában pedig közvetlenül relatíve kevés munkavállaló lenne érintett. A megemelt bérek utáni társadalombiztosítási járulékok, (amelynek mértéke jelenleg 33%) viszont az állami ellenőrzés alá helyezett társadalombiztosítási kaszszájába folynának, mivel a kormány első intézkedései között megszüntette a társadalombiztosítási alapot felügyelő önkormányzatot. Várhatóan a megemelt legkisebb munkabér esetén számos munkavállaló esne magasabb adófizetési kötelezettség alá is, ezzel az APEH bevételeit tovább növelné.

A fenti ellentmondások ellenére szakszervezetünk pozitívan értékelte a minimálbér jelentős emelésének gondolatát, de a tárgyalásokat az OMT-ben kell lefolytatni. Az "Európai Unió"-s felzárkóztatás ezen a területen is jelentős teendőket jelent, mivel rendkívül nagy az elmaradás a minimálbér tekintetében. Az "Európai Unió"-s országokban a nettó átlagkeresetek és a nettó minimálbér egymáshoz viszonyított kívánatos aránya legalább 68%. Hazánkban, 1998-ban a nettó átlagkeresetnek csupán 38%-a volt a nettó minimálbér. Ez az arány 1999-ben a kormány az alacsony jövedelmeket sújtó adópolitikája következtében továbbromlott 35%-ra.

A hazai bérmutatók felzárkóztatása érdekében a GDP növekedés nagyobb hányadát szükséges bérekre fordítani. A GDP-ből hogy a nemzetgazdaság mennyit fordítson a reálkeresetek növelésére jó kiindulási pont lehet a termelékenység növekedése.

A felzárkóztatás kiemelt céljává kell tenni a minimálbér növelését és a béraránytalanságok javítását.

Összegzésül az uniós csatlakozásra is tekintettel az átlagjövedelem és a minimálbér közötti jelenlegi különbséget mielőbb csökkenteni kell. Az átlagos bérnövekedésen belül az alacsonyabb kereseteknek sokkal nagyobb ütemben kell növekedniük.

Szakszervezetünk úgy értékeli, hogy a minimálbér lépcsőzetes felzárkóztatásának megkezdését a kormányzat 2000-ben elmulasztotta.

***GM***

# Ó, infláció!

Az érdekvédelmi harcban történetileg igazoltan hivatkozott a VSZ ama tényre, hogy az infláció az elmúlt 10 évben néhány %-kal mindig magasabb volt, mint amit a kormány prognosztizált.

Így volt ez '99-ben is. A 6-7%-os kincstári tervszám mára már szakértők és elemzők által is nyíltan bírált és alaptalan sarokszám csupán.

A tények makacs dolgok! A PM ennek ellenére nem lát okot a tervszám módosítására. A piaci elemzők 8-9%-os drágulással számolnak. A kabinet görcsösen ragaszkodik betarthatatlan tervéhez és adminisztratív intézkedéseket tesz annak érdekében, hogy az áremelkedést 7% alatt tartsa. De kiket is sújtanak? A béremelésnél a 8,25%-os határ, mint "királyi akarat" nem léphető túl, a kormányzati direktivák hatáskörébe tartozóknál a 6%-os áremelés szintén nem. Adott a kör, akik a "szent cél" érdekében rosszuljárnak akkor, amikor a fő cél különben nem teljesül.

1999 azonos időszakához viszonyítva ezév januárjában az árnövekedés 10%, februárban 9,8% volt. Ilyen értékek mentén az éves 7%-os drágulás úgy érhető el, hogy havonta folyamatosan 0,6%-kal mérséklődik a drágulási ütem. Ezen elméleti prognózis szerint 2000. decemberében az árak 3,65%-kal lehetnének magasabb, mint '99 karácsonya környékén. Tény, hogy a kormánynak bizonyos piaci szereplőkre érdemi ráhatása van, de az előzőekben írtakat semmilyen kormányzati intézkedéssel sem lehet betartatni a többi piaci szereplő várakozása és magatartása miatt.

A januári, februári inflációs adatok 10% alatt vannak. Ha ezt '99. decemberéhez viszonyítjuk, (11,2%) akkor nem tűnik rossznak a 12 hóra vetített átlagos árnövekedés. Tény viszont, hogy a kormány ennél – mármint a januári, februári mértéknél is – kevesebbel számolt a költségvetésben.

Az év első hónapjai mindig magasabb inflációt mutatni, mint az év egészére jellemző havi átlagos inflációs mérték. Az év eleji, főleg hatósági árintézkedések meglökik az inflációt. Nyárra csökken az érték. Az év második felében stagnálás vagy mérsékelt további csökkenés várható. 2000. január, február hóról későbbre "halasztódtak" bizonyos árintézkedések. (Az első negyedév már érdekesebb adatokkal szolgál majd.) 1999 januárban a központi és önkormányzati árintézkedések 1,5%-kal növelték az áremelkedési mértéket, míg az idén ez csak 0,8%-ot tett ki. Az áremelés elfojtásának súlyos következményei lesznek a piacon, mivel a 6%-ban maximált áremelés nem tükrözi a piaci folyamatokat. A piaci szereplőket veszteség éri, amelyet valaki meg fog téríteni, vagy a hatékonyság növelésével, vagy a szolgáltatás minőségének csökkentésével, vagy mindkettővel. (lásd: MÁV Rt.!)

Az energiaiparban 6%-os átlagos energiaár-emelés következett be. Ha az inflációs magasabb lesz, a "kedvezőtlen fejlemény" miatt "hatékonyabb pályára kell állni", ami nem jelent mást, mint létszámcsökkentést.

A vasúti és közúti közlekedés járatritkításai is burkolt áremelést jelentenek. A szállítási tarifák emelése nem fogja fedezni az üzemanyagárak növekedését, a magas üzemanyagárakat, így a beruházásra, karbantartásra, felújításra fordítandó pénzeket átcsoportosítják folyó kiadásokra. Tovább folytatódik az amúgy is rossz helyzetben lévő közlekedési társaságok piaci térvesztése, lemaradása.

Konfliktushelyzet teremtődik a bérek környékén. A 8,25%-os bérnövekedés 8-9% árszínvonal-emelkedés esetén nem jelent reálkereset-emelkedést. A gazdasági növekedés jelen adatok szerint 5% körüli. A munkavállalók számára, a szakszervezetek számára pedig elfogadhatatlan az a kormányzati magatartás, amely szerint ilyen gazdasági növekedés mellett sem lesz valós (jövedelememelés) életszínvonal emelkedés.

A MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek megállapodásai ezt a kérdést kezelik. Az infláció növekedését a MÁV Rt. ellentételezi a számítási időszaknak megfelelő mértékkel. Erre tényleg nagy szükség lesz, ha az első két hónapi tendencia nem változik. Úgy néz ki, hogy forrás is lesz, mivel a MÁV Rt. számára az év első negyedéve kedvezőbben alakult a várakozásoknál. Na, de mi lesz a nyugdíjakkal?

A kormány a félévi adatokat szeptember körül akarja felülvizsgálni. Mi lesz akkor – már pedig ez a valószínű! –, ha a szakértőknek lesz igaza és módosítani kell az infláció mértékét? Vajon csak előre, azaz a hátra lévő három hónapra, vagy visszafelé is módosítanak? Mi lesz azon más vállalkozásoknál és munkáltatóknál dolgozó munkavállalókkal, akiknek a 2000. évi bérmegállapodásában nincs meg az inflációkövetés?

A szakszervezeteknek érdemi választ kell adni a kérdésre és megfelelő magatartást kell kialakítani a néhány hónap múlva megszületendő kormány-állásponthoz.

***Dr. Márkus Imre***

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

# ·H·í·r·l·e·l·ő·

## Tűzoltók nyert pere

1997. november 1-jétől visszamenőlegesen ki kell fizetni a fővárosi tűzoltóságnak 459 tűzoltó délutáni és éjszakai pótlékát, valamint a munkaszüneti napokon végzett munkájuk után a távolléti díjat is. Erről döntött – nem jogerősen – a Fővárosi Munkaügyi Bíróság. Délutáni pótlékot ugyanis a 24-28 órás váltásos rendszerben dolgozók közül annak kell fizetni, aki 14 és 22 óra között látja el feladatát, ezenkívül éjszakai pótlék este 10 és reggel 6 közötti munkája után jár. Egy tűzoltó pedig akkor is dolgozik, amikor nem olt tüzet, készenlétben várni a laktanyában ugyanis nem tisztán ügyeleti idő, hanem munka – hangzott el a döntés indoklásakor. A munkaszüneti napok után pedig távolléti díj jár. */Népszava/*

## Késik az ENSZ-nek szánt jelentés

Noha már készül a delegáció a New York-i Női Világkonferenciára, Magyarország túlnyomórészt még az előző, 1995-ös pekingi kongresszuson vállalt feladatait sem teljesítette. Nem ez az egyetlen kritika, amely megfogalmazódik abban a szakértői anyagban, amelynek nagy része végül nem került bele a Szociális és Családügyi Minisztérium által az ENSZ számára készített jelentésbe. A nők világkonferenciáján elfogadott nyilatkozatot hazánk is aláírta. Megszületett a kormányhatározat, mely rögzítette a hazai cselekvési programot, meghatározva az egyes szaktárcák határidős feladatait. A 17-ből 13 esetében nem történt semmilyen lépés – mutat rá a szakértői anyag szerzője *Gyulaváry Tamás*. Egyebek mellett például meg kellett volna vizsgálni, a gyakorlatban szankcionálják-e a munkahelyi diszkriminációt: képzési-átképzési programot illett volna kidolgozni a munkaerőpiacra visszatérő nők speciális problémáit kezelendő. */Magyar Hírlap/*

## Az Mt. kérdőjelei

Bár az elmúlt évben több fontos pontban módosították a Munka Törvénykönyvét (Mt.). Már jó néhány hónapja ülésezik a Szociális és Családügyi Minisztériumban az a kodifikációs bizottság (egyetemi tanárok, szakértők, multinacionális és magyar vállalatok személyzeti vezetői a tagjai), amely a törvény átfogó felülvizsgálatával foglalkozik. Az 1992 óta érvényes Munka Törvénykönyvét évente 3-4 alkalommal módosították, vagy elméleti módon "piszkálták", vagy a mindenkori politikai érdekek szerint változtatták. Ez a véleménye Dávid Ferencnek, az Áfeosz alelnökének. Dávid szerint a munka világát szabályozó legfontosabb törvénynek legyenek garanciális elemei, pontosan tisztázni kellene, mi az, ami szabad alku tárgya a munkáltató és a dolgozó között. A munkáltató számára fontos lenne a munkaidő, illetve a túlmunka és a szabadság egyértelmű szabályozása, egyértelműen szólni kellene az üzleti titok megtartásáról és a leltárfelelősségről is. */Népszava/*

## Jelvény és korrupció

Sajátos módját találta ki a mindinkább terebélyesedő korrupció elleni harcnak a lengyelországi Báthory István Alapítvány. A megvesztegetés kérlelhetetlen ellenfelei hamarosan a ruhájukra tűzött jelvényen tehetik közszemlére: nem adnak el és nem fogadnak el kenőpénzt. A jelvényeknek köszönhetően mindkét fél magyarázkodás nélkül megértheti, milyen alapelvekhez ragaszkodik a másik. A Báthory Alapítvány által megbízott szakértők megvizsgálják majd, hogy a törvényhozás mely területe fogékony leginkább a korrupcióra, különös tekintettel a gazdasági életre és az önkormányzatokra. A későbbiekben egy alulról jövő társadalmi mozgalmat szeretnének elindítani, amely a helyi hatóságokat ellenőrzi. */Népszava/*

*Húri Valéria*

# 10 éves a VSZ Műszaki Kocsiszolgálati Tagozata

**Április 19-én ünnepelte megalakulásának 10 éves évfordulóját a Vasutasok szakszervezete Műszaki Kocsiszolgálati Tagozata (VSZ MKSZT). Az ünnepségén részt vett *Bogdán András*, a MÁV Rt. Gépészeti Szakigazgatóságának szakigazgató-helyettese, *Urbán György* osztályvezető-helyettes, *dr. Bíró Tibor*, a VSZ alelnöke és *Pszota Árpád*, a VSZ Gépészeti Intéző Bizottságának (GIB) titkára.**

*Zubály Bertalan* tagozatvezető ünnepi beszédében elmondta: hálával tartoznak azoknak, akik 1989 őszén Budapest-Ferencváros Vontatási Főnökségen elindították a tagozat megalakulását, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy közös fellépéssel javítsanak a munkafeltételeken, a munkakörülményeken, valamint az anyagi helyzeten. Pár hónappal később, 1990. március 14-én már elfogadott működési szabályzattal és érdekvédelmi programmal hivatalosan is megalakult a VSZ első tagozata. Az ünnepi ülés végén kiosztották a 2000. évi GIB-díjakat, melyeket *Zubály Bertalan* tagozatvezető és helyettese, *Fehér István* vehettek át. Az ünnepi ülés végén megkértem *Zubály Bertalant*, értékelje az eltelt tíz évet.

– Nehéz tíz év van mögöttünk, ám eredményeink önmagukért beszélnek, még akkor is, ha egy-két kudarcot is meg kellett élnünk. Büszkék lehetünk arra, hogy a VSZ-ben korábban megalakult tíz tagozat közül a ma még működő két tagozat egyike a miénk. Az ugyanakkor – érthetően – nem tölt el örömmel, hogy a másik nyolc tagozat ilyen, vagy olyan formában, de megszűnt. Úgy látom, a munkánk nem volt hiábavaló, ám nem ülhetünk a babérjainkon. Működésünket – a megváltozott körülmények figyelembe vételével – tovább kell folytatnunk, azért, hogy továbbra is megfelelő szakmai érdekvédelmet tudjunk tagjaink számára biztosítani.

*– Mi lehet a titka annak, hogy a VSZ Műszaki Kocsiszolgálati Tagozata túlélte azt a tíz esztendőt, melyet más VSZ-tagozatok nem?*

– Ennek okát magunkban látom, a kitartó munkánkban, szakmaszeretetünkben és a hivatásunk iránti odaadásunkban. Az is fontos, hogy a tíz év alatt végig láttuk és most is látjuk, hogy a vasutasok igénylik a munkánkat. Bár nem tartozik közvetlenül ide, fontosnak tartom megemlíteni, hogy nemrég kiadtunk egy, a tagozat tíz évét átfogó kis füzetet, melyben tételesen leírtuk mit sikerült és mit nem sikerült elérnünk a kitűzött feladataink közül. A tagjaink tehát pontosan nyomon követhetik működésünket, nincs takargatni valónk.

*Berta Sándor*

# A munkabéke szolgálatában

A Szociális és Családügyi Minisztériumban 2000. április 18-án adták át a Munkaügyi Közvetítői és Döntőbírói Szolgálat (MKDSZ) régi és új tagjainak megbízólevelüket. Az MKDSZ az elmúlt hároméves tevékenysége során negyvenhárom esetben kapott felkérést arra, hogy a munkáltatók és a munkavállalók között kialakult konfliktushelyzetekben segítse a felek megegyezését. Ez azt jelenti, hogy negyvenkét esetben sikerült közvetítés útján megállapodást tető alá hozni, illetve egy esetben pedig a felek alávetették magukat a felkért döntőbíró határozatának.

Az MKDSZ tagjai szakértelmükkel a munkaügyi konfliktusok békés megoldásában tudnak segíteni. A megbízólevelek átadásakor elhangzott, hogy a szolgálat bár nem érdekelt a konfliktusok számának növelésében, mégis több esetben szeretnének a megegyezésre törekvő munkáltatók, munkavállalók és az őket védő szakszervezetek segítségére lenni. Mint kiderült például 1999-ben huszonkét nyilvános munkaügyi konfliktust tartottak számon, amelyből tizenhárom esetben kérték fel a szolgálat valamely tagjának közvetítését. Valamennyi esetben létrejött a megállapodás, a munkabéke jelentősebb sérülése nélkül.

*Karácsony Szilárd*

# Ketten is tagok

A Munkaügyi Közvetítői és Döntőbírói Szolgálathoz (MKDSZ) összesen százharminc pályázat érkezett. A szolgálat tagjai közé jelentkezők közül hatvanhárman vehették át, ezúttal öt évre a megbízóleveleket. *Dr. Gulyás Kálmán*, az MKDSZ igazgatója a sajtótájékoztatón elmondta, hogy a korábbi hatvannégy főből negyvenhétnek hosszabbították meg a megbízatását és tizenhat új pályázatot fogadtak el.

*Dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke és *Varga Gyuláné*, a VSZ közgazdasági és jogi osztályának vezetője is sikeresen pályázott. Mindketten meghosszabbították e jelen szakértői gárdában korábban elfoglalt helyüket. Gratulálunk!

*KSZ*

OLVASTUK

# Vasutas zászló szentelése Tárnokon

*Bajor Jenő* c. esperes plébános megáldotta a vasutasok felújított zászlaját, amely 1938-ban a budapesti Eucharisztikus Világkongresszus emlékére készült. E zászló hirdette a közösség összetartó erejét, szeretetét. Sokszor állították az elhunyt vasutasok koporsója mellé, jelezve a vasutasközösség együttérzését, szeretetét, gyászát elhunyt társuk iránt.

Az elmúlt évtizedek megtépázták, elkoptatták a zászló szép selyemanyagát. Közös összefogás és adományozás segítségével, szorgos kezek munkája által megújult a zászló. Plébános úr megköszönte mindazok adományát, munkáját, akik segítségével ez megvalósulhatott.

A zászlószentelés felkérésének örömmel tett eleget és reméli, hogy ez tovább hirdeti egy kis közösség összetartozását. Vasutasok ravatala mellé állítva tanúja lesz a kegyeleti szeretetnek és a közösségi összefogásnak.




SPORT

# Adok-kapok

## HÁROM LÉPÉS *ADORJÁN ANDRÁS* SAKKTÁBLÁJÁN

**A napokban faxpostánkra levél érkezett a magyar sakksport egyik hírességétől, de mondhatnánk azt is: "fenegyerekétől". Világpremierre készül. Mint nemzetközi nagymester és olimpiai bajnok, de úgy is, mint világbajnok-jelölt megmérkőzik június 2 és 5 közt a jelenleg legerősebb sakkprogrammal, a Fritz 5.32-vel, "aki" ellen *Polgár Judit* tavaly áprilisban súlyos, 2,5-5,5 arányú vereséget szenvedett.**

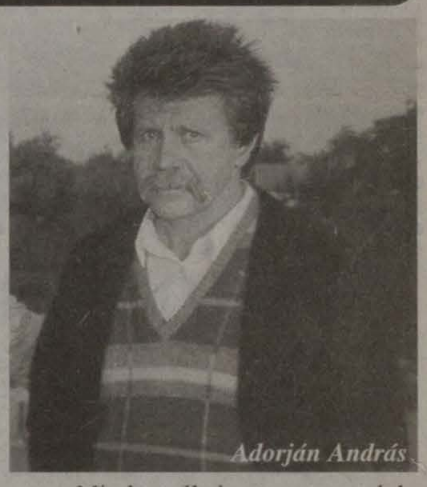
**1.** *A programgyártó cég tudja-e már, hogy engedélye nélkül e sajátos visszavágón vizsgáztatod?*

– Nem kell ahhoz semmiféle engedély, hogy bárki egy kereskedelmi forgalomba került sakkprogrammal (esetünkben Fritz 5.32) nyilvános bemutató mérkőzést vívjon. Egyébként én a céget már tavaly – azonnal a Polgár-meccs után – e-mailen és faxon megkerestem kihívásommal. Ők azonban válaszra sem méltattak.

**2.** *Ha nyersz, a Fritz 5.32-őt alkotó cég elismeri-e, hogy legyőzték Budapesten, a Vörösmarty téren?*

– A CHESS BASE cég azt mond, amit akar: a találkozó nemzetközi bíró felügyeletével zajlik majd és – ha a látogatottság hasonló lesz a tavalyihoz – 400 ezer ember szeme láttára! Mindez szerelemből: a programot *Dobse Sándor*, a nagyteljesítményű (400 MHz) kompjutert feleségem unokaöccse kölcsönzi. Ők a "szponzorok".

**3.** *Minthogy a sötét bábukat vezeted (black-is ok!), esetleges győzelmed, vagy a döntlenek értékét megemeli-e az az el nem hanyagolható tény, hogy előnyt adsz a "gépnek"?*



*Adorján András*

– Minden alkalmat megragadok, hogy BLACK IS OK! tételem a gyakorlatban is bizonyítsam. Viszont az emberek és a kompjuterek óriási többsége klasszisokkal jobban játszik világossal. Tehát valamelyes hátrányt tényleg vállalok erkölcsi fölény fejében!

*Sz.Cs.*

DOKUMENTUMAINKBÓL

# A mártírokra is emlékezzünk!

**MÁV Rt. Vezérigazgatóság**
**KUKELY MÁRTON**
**vezérigazgató úr**

*Tisztelt Vezérigazgató Úr!*

Örömmel értesültünk arról, hogy az 50. Vasutasnapon felavatják a Vasúttörténeti Emlékparkot. A magyar állam millenniumi évében ennek történelmi jelentőségét és a vasutasságnak a társadalom életében betöltött sajátos szerepét jól reprezentálná két bronztábla (vagy más formában kialakított emlékmű), amely megemlékezne a II. világháborúban szolgálat közben meghalt vasutasokról (legalább szám szerint feltüntetve őket, esetleg a szolgálati helyeken, pl. Szolnok, Budapest, Ferencváros, stb.); a háborúban lerombolt magyar vasút hősies újjáépítéséről, amely 1945-1948 között döntően hozzájárult országunk talpra állításához. Ha azt akarjuk, hogy a globalizálódó Európának a magasabb szintű igényeket és a szükségszerűen erősödő ökológiai követelményeket kielégítő magyar vasúti közlekedése legyen, úgy meg kell becsülnünk a hagyományait, a vasutasok országépítő munkájának történelmi emlékeit. A kormány elismerését a miniszter úr az emlékpark felavatásánál egy millenniumi emlékzászló átadásával fejezhetné ki.

A Vasutasok Országos Nyugdíjas szervezete elnöksége nevében

Tisztelettel: *Molnár György*
elnök

FIGYELŐ

# Szakszervezeti választások az SNCF-nél

## SÚLYOS VERESÉGET SZENVEDETT A CGT (SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉG) (LA VIE DU RAIL, 2000. MÁRCIUS 29.)

A francia vasutasok március 23-án választották meg képviselőiket a vállalati bizottságokba és küldötteiket a személyzeti döntéshozó testületekbe. Az eredmény komoly visszaesés volt a CGT, és valamivel kisebb mértékű a második legnagyobb vasutas szakszervezet, a CFDT számára.

A választáson a jogosultak 80,65%-a élt szavazati jogával. A francia vasutaknál 8 szakszervezet működik, amelyek közül a CGT rendelkezik a legnagyobb létszámú tagsággal és a legtöbb szavazattal. A mostani választáson azonban kb. 6%-al kevesebb szavazatot kapott (39,11%), mint az ezt megelőző 1998-as választáson (45,94%). A többi hat vasutas szakszervezet között a kapott szavazatok aránya elég nagy szóródást mutat (18,47-től 1,50-ig). Több kisebb szakszervezetnél javulás tapasztalható a szavazatok számánál.

A CGT vasutas szekciójának titkára abban látja a visszaesés okát, hogy a vasutasok nem ismerték fel a heti munkaidő 35 órára való csökkentésének pozitív eredményét. Ezáltal ugyanis a vállalatnak többlet munkaerőt kellett beállítani, miáltal több dolgozó jutott munkahelyhez. Néhány helyen azonban a személyzetkihasználás feltételeinek romlása következett be, amely a vasutasoknál negatív irányba hatott. Ez utóbbiak száma nem volt azonban számottevő.

A CGT és a CFDT szavazatvesztését nem mindenki tekintette tragikusnak. Így például a vállalati szociológus a következőképpen vélekedett: "Ha elhagyják a járt utat és a változtatás mezejére lépnek, akkor ennek árát meg kell fizetni. Ha a CGT a szociális párbeszédet választja az SNCF-el a süketek párbeszéde helyett, megerősíti a legutóbbi kongresszusán nyilvánosságra hozott irányvonalát. Gratulációnak most nincs helye, azonban meg kell állapítani, hogy ez sikere a CGT stratégiája hosszú távú hitelképességének (1%-ot nyert a részlegvezetőknél). Vannak olyan kudarcok, amelyek kisebb győzelemmel érnek fel. El lehet mondani azt, hogy a CGT és a CFDT részéről több politikai bátorság kell az SNCF-el szemben.

A CGT vasutas szekciójának főtitkára elégedetten állapította meg, hogy a munkaidő csökkentése miatt 15 000 új dolgozót kellett a vállalatnak beállítani, akiknek 63%-a 30 évnél fiatalabb. Ezek közül 968 a CGT vasutas szekciójának tagja lett. Megjegyezte ezenkívül, hogy a vasutasok nagyobb eredményt tudnának elérni követeléseik kiharcolásánál, ha a szakszervezeti mozgalom nem tagozódna nyolc felé, ha egységben tudná képviselni a dolgozók érdekeit. Ez a megállapítás a magyarországi vasutas szakszervezetek tevékenységére is vonatkoztatható.

A francia vasutasoknál a nyolc szakszervezet közül csak a két legnagyobb írta alá 1999-ben a megállapodást a munkaidő-csökkentéséről. Úgy látszik a vasutasok egy kis hányada tartott attól, hogy a követelés miatt munkahelye veszélybe kerül, ezért nem szavazott a CGT-re és a CFDT-re.

*Hajós Béla*

# Sztrájk után konferencia



Április 26-án népes szakmai közönség gyűlt össze a VSZ székházába megvonni a vasutassztrájk érzékeny mérlegét. FOTO: SZALAI


FELHÍVÁS

**Nemzetközi továbbképzésre!**

Az **"EXPO 2000" Hannoveri Világkiállításhoz** kapcsolódóan a NOÉ Továbbképzési és Idegenforgalmi Kft.

**"EU-konform közlekedési infrastruktúra"**

címmel szakmai továbbképzést szervez!

A Világkiállítás ideje alatt (2000.06.01-10.31.) havonta indítunk csoportokat!

TÉMAKÖRÖK:

1. *EXPO 2000 (a Hannoveri Világkiállítás területhasznosítási filozófiája)*
2. *A megvalósult közúti, vasúti projektek műszaki-gazdasági jellemzői, helyszíni bejárással (pld. a Dánia-Svédország közötti Rresund Link híd megtekintése)*
3. *Városi közlekedés, közlekedési csomópontok, kapcsolatok a különböző szállítási módok között*
4. *A vasúti közlekedés privatizációs tapasztalatai*

Csoportokat szervezünk továbbá a **Berlinben 2000.09.12-15.** között megrendezésre kerülő: **"Inno Trans 2000" Nemzetközi Közlekedéstechnikai Szakvásárra!** *(Ez a sínhez kötött közlekedés vezető szakvására, szakmai kongresszusokkal és a "Bahn Bau 2000" vasútépítési találkozóval)*

**Utazás vonattal, autóbusszal vagy repülőgéppel, igény szerint!**

Jelentkezés, részletes programismertető és információ:

NOÉ TOURS SZAKMAI UTAK®

**NOÉ Kft. Győr, Bécsi kapu tér 11.**
***Dr. Takács Lászlóné* ct. ügyv. igazgató**
**Tel./fax: (96) 315-741 • Telefon: (96) 335-511**


# FLORA futófesztivál

*"NÉGY KÖR ÉS EGY KICSI"*

## I. AMATŐR VASUTAS FUTÓBAJNOKSÁG

TATA, 2000. JÚLIUS 8.

A VERSENY FŐVÉDNÖKE: *Hetényi Tamás*, Tata város polgármestere. A VERSENY VÉDNÖKE: *Jenei Tamás*, Unilever Magyarország Kft.

A VERSENY CÉLJA: Versenylehetőség biztosítása a hosszútávfutók számára a Magyarországon ritka, 30 km-es távon. Sportolási lehetőség biztosítása minden korosztály számára, az atlétika sportág népszerűsítése, tehetségek felkutatása, felkarolása. A vasutas dolgozók sportolási, versenyzési lehetőségének kitágítása, a Vasutasnap méltó megünneplése.

A VERSENY HELYE, VERSENYKÖZPONT: Tata, Építők parkja. A VERSENYPÁLYA: A tatai Öreg-tó (Nagy-tó), a 30 km-es rajt kb. 1700 m-re van a versenyközponttól. A VERSENY RENDEZŐJE: Megalódusz Sportegylet Atlétikai Szakosztálya, Tata.

A VERSENY TÁVJAI: 2 km gyerekeknek 10 éves korig, 7,2 km ( 1 tókör ), 30 km (4 tókör és egy kicsi). Rajtidő: 30 km 11.00 óra, 7,2 km 11.14 óra, 2 km 11.25 óra. Frissítés: 4 km-enként.

NEVEZÉSI DÍJ: 7,2 km-re előnevezés június 30-ig 350 Ft, helyszíni nevezés 400 Ft, 30 km-re előnevezés június 30-ig 550 Ft, helyszíni nevezés 600 Ft. SPURI bónusz 150 Ft. 2 km-en nincs nevezési díj! A vasutas futóbajnokságon indulóknak az arcképes igazolvány bemutatása szükséges!

KORCSOPORTOK (FÉRFI, NŐ) 7,2 KM-EN: 10-14, 15-18, 19-39, 40-49, 50-59 és 60 felett, 30 km-en: 19-39, 40-49, 50-59, 60 felett, vasutas futóbajnokságon: 7,2 km-es távon 19-39, 40-49, 50-59, 60 felett. A 30 km-en csak 18 éven felüliek indulhatnak, azaz 1982. július 8-a előtt születettek.

DÍJAZÁS: 2 km: oklevél, csokoládé, üdítő, 7,2 km: érem, oklevél, tiszteletdíj, 30 km: kupa, érem, oklevél, tiszteletdíj, vasutas futóbajnokság: kupa, érem, oklevél, tiszteletdíj. A 30 km-en beérkezett első 100 férfi és 50 női helyezett pólót és befutócsomagot kap ajándékba. A vasutas futóbajnokságon indulók, ha helyezést érnek el 7,2 km-en, már díjazottként térhetnek haza. A 30 km-en induló vasutasok külön díjazásban részesülnek. Minden befutó a verseny után eredményértesítőt kap postán.

# "Ismerje fel!"

Áprilisi számunkban a Magyar Konyha szerkesztőségével karöltve új képjátékot indítottunk útjára. Egy világhírű fényképet tettünk közzé a nyolcadik oldalon, azzal, hogy küldjék be a megfejtők azt is: hol és mikor készült. Íme a megfejtés, a Magyar Konyha-előfizetést nyert ***Almási Zoltán*** (Budapest, Padlizsán utca) tollából.

*"Franciaországban, Párizsban a Montparnasse pályaudvaron történt 1895. október 23-án, hogy a Francia Nyugati Vasút Granwille-Párizs között közlekedő személyvonat fékhiba miatt nem tudott megállni a vágány végénél. 45 kilométer/órás sebességgel áttörte az állomásépület 1,25 méter vastag falát és az állomás előtti térre kizuhant."*

**Újabb képrejtvényünket a júniusi számunkban keressék!**


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



CÍVIS PARK HOTEL ★★★ BUDAPEST

**MÁR BUDAPESTEN IS**
**VÁRJA ÖNÖKET A CÍVIS HOTEL'S!**

Az ókori romváros mellett a nyugalmas, 2 hektáros, Dunára néző parkban elhelyezkedő, 73 kétágyas, fürdőszobás, telefonnal, részben televízióval felszerelt szobával, kávéházzal, étteremmel, úszómedencével, szaunával, teniszpályával, a régi tradicionális cívis minőségben kedvezményes áron várja vendégeit. Őrzött autóbusz- és személykocsi-parkolás.

**KEDVEZMÉNYES BELFÖLDI AKCIÓ**

**2000. április 1 után napi 3888 Ft/fő áron.**

Szállás, svédasztalos reggelivel, idegenforgalmi adóval, szauna, nyári hónapokban a Park Hotel strandjának és teniszpályájának használatával.

Nemzeti üdülési csekket elfogadunk!

**1031 Budapest, III. Nánási út 93.**
**Tel./fax: (1) 250-0143**
**http://www.datanet.hu/civishotel**
**civispark@mail.datanet.hu**



**LAKÁSCSERE. Elcserélném Mezőtúr Állomáson lévő másfél szobás, összkomfortos, gázos lakásomat budapesti, vagy környékbeli komfortos szolgálati, illetve bérlakásra. Érdeklődni a 01-51-12-es vasúti (üzemi), vagy a 06-1-355-7249-es városi telefonszámon lehet.**


# Gyermeknapi mulatságok

A Törekvés Művelődési Központ (1101 Budapest, Könyves Kálmán krt. 25.) szeretettel meghívja a (kis)gyermekes családokat a "Kacagj velünk" című gyermeknapi műsorára 2000. május 27-én, szombaton 10.00 órai kezdettel. Akik a látványról és a jókedvről gondoskodnak: *Tibus bűvész (Andrejszki Tamás) Teo (Kunfalvi Teodóra)* és *Soma (Molnár István)* bohócok.

Gyermekeknek és vasutas felnőtteknek a belépés díjtalan! Nem vasutas felnőtteknek a jegy ára 100 Ft, amely az előadás előtt a helyszínen váltható.

Az előadást a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma, a Kőbányai Önkormányzat, a MÁV Északi Járműjavító Kft., és a MÁV Rt. Vezérigazgatósága támogatja. Információ *Szőllősi Ilonától* kérhető, a 263-0299, vasúti: 26-79 telefonszámokon.

# Keresztrejtvény

*A tavasz egyik szép ünnepe* (**függőleges 5.**) *Az ünneppel kapcsolatos "uralkodó" népszokás* (**függőleges 1.**) *Az ünnepről elnevezett kedves virág* (**vízszintes 1.**) *Az Alföldön elterjedt népszokás, mely az ünnephez kötődik* (**függőleges 10.**)

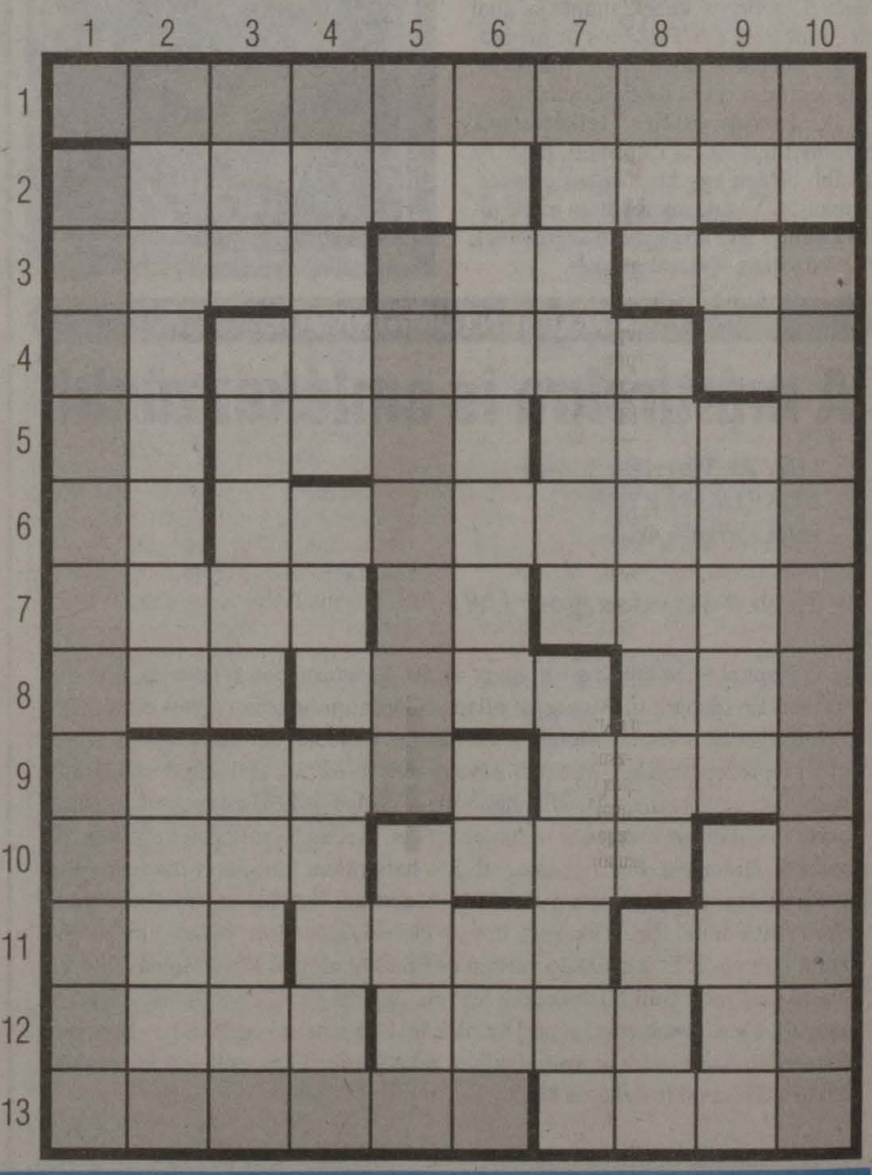
VÍZSZINTES: **1) megfejtendő 2)** ... Sándor költőnk; ... Imre, Balmazújváros színész fia **3)** földbe vájt állatfészek; mesterkélt viselkedés; könyv része **4)** angol nem; lovon bemegy; fél rügy **5)** némán kap!; betűt róna; regnum része **6)** az alkohol cselekszi; vasúti dolgozók köznyelven **7)** nyugati gépkocsi márka; számnév; tűzhely része **8)** öröklődést hordozó (röv.); olasz köszönés; László, Tamás, Sándor **9)** Trisztán párja; Geodéta része **10)** csintalan gyerek; kiemelt út; ökör közepe **11)** verset alkotó; Lart ... Lart; egyhelyben van **12)** Erdős ... (író); torzszülött; személyes névmás **13)** táj költői jelzője

FÜGGŐLEGES: **1)** belga gkj.; **megfejtendő 2)** repülőgép; Jean ... (francia színész) **3)** labdarúgó együttes; cigány pasas; koponya része! **4)** énekes régen (vissza); áruház betűnév; méz jelzője **5)** Afrika eleje!; **megfejtendő**; régiesen tartja **6)** rémítette; rabőr hangzói; ... bereg **7)** ócskás; magyarság rokona **8)** részben szólt!; földrész; részben ámít **9)** ízesítő; argon vj.; elzárt körzet; egyetem Debrecenben **10) megfejtendő**

ELŐZŐ SZÁM MEGFEJTÉSE: *Pünkösd hava, Haymarketi vérengzés*

A helyes megfejtőink közül *Békefi Mihály* (5600 Békéscsaba, II., Petőfi u. 20/a. VII/30.) könyvjutalomban részesül.

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 XLIV / 7. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. JÚNIUS

**A tartalomból:**

A MÁV-átszervezést boncolva jelenidőben 2
A MÁV Rt. humánpolitikai stratégiájáról 3
Agrárdemonstráció után válaszút 4
Állítsuk meg a süllyedést 5
Ki engedte meg? 6
Úgy hiányzott, mint egy falat kenyér 6

# Gondolatok az 50. Vasutasnap előtt

A DÖNTÉS FELELŐSSÉGE

## A jogokról könnyű lemondani

DE VAJON EL TUDUNK-E SZÁMOLNI AZOKNAK, AKIK KIHARCOLTÁK, ILLETVE AZOKNAK, AKIKNEK A MI KÖTELESSÉGÜNK TOVÁBBADNI?

**Amint Önök előtt is ismert, a Magyar Államvasutak Részvénytársaság 2000. április 1-jétől kezdődően egyoldalúan megszüntette a szakszervezeti tagdíjak munkabérekből történő levonását. A Vasutasok Szakszervezete Választmánya – a tagok által joggal elvárt érdekvédelem és szolgáltatások folyamatos biztosítása érdekében – 2000. március 2-i ülésén elfogadta a tagdíjfizetés új rendszerét.**

### A szakszervezeti tagdíj alapja és mértéke

A VSZ alapszabálya 11. pontja értelmében a tagdíj mértéke változatlan maradt, azaz

*a)* A szakszervezeti tagdíj alapja a szakszervezeti tag főmunkaviszonyából származó bruttó keresete, vagy táppénze.

*b)* A havi tagdíj mértéke az *a)* pont szerinti mindenkori bruttó kereset és táppénz együttes összegének 1%-a. 2000. évben a havi tagdíj számításának alapja a 2000. január havi bruttó jövedelem.

Azok esetében, akik januárban bármely okból nem teljes havi bért kaptak, a tagdíj megállapításához az egy napra eső bruttó keresetet fel kell szorozni 21 nappal. Az így megállapított összeg egy százaléka a VSZ tag 2000. év során havonta fizetendő tagdíja.

### A tagdíj befizetés módja

A tagdíj befizetésének módját a szakszervezeti tagok választhatják ki az alábbi lehetőségek közül.

1) Azoknál a gazdasági társaságoknál, szervezeteknél, amelyeknél a munkáltató továbbra is vállalja a levonást, ott az eddigi gyakorlat szerint történik a levonás.

2) A lakossági folyószámlával rendelkező szakszervezeti tagok rendszeres átutalási megbízást adhatnak a folyószámlájukat vezető pénzintézet részére. A Vasutasok Szakszervezete az alábbi számlaszámokat tartja fenn a tagdíjak fogadására: **OTP folyószámlaszám: 11707024-20159388, Postabank folyószámlaszám: 11991308-06109365-10000001** (Fontos! A tagok által a központi számlára történő befizetése esetén, a kongresszusi határozat szerint az alapszervezeteket megillető tagdíjhányadot a VSZ központ részükre átutalja.)

3) A szakszervezeti tagdíj befizethető készpénzben a fenti számlaszámokra bármely pénzintézetnél.

4) A tagdíjfizetés teljesíthető postai utalványon történő feladással.

5) A tagdíj készpénzben is befizethető az alapszervezetek megbízottjainál vagy a gazdasági felelősénél. A felsorolt lehetőségek közül a tagok és tisztségviselők számára is a legkevesebb gonddal járó rendszeres banki átutalást javasoljuk.

### Az adókedvezmény igénybevétele

A szakszervezeti tagdíj a személyijövedelemadó törvény értelmében – annak mértékétől függetlenül – adómentes.

Figyelem! A VSZ csak azon tagjai számára tudja érvényesíteni havonta az adókedvezményt, akik a tagdíj-nyilvántartási rendszerben szerepelnek. Ezért nagyon fontos, hogy minden tag – aki ezt még nem tette meg – pontosan és olvashatóan kitöltve eljuttassa – az alapszervezetén keresztül – a VSZ központjába (1068 Budapest, Benczúr utca 41.) a mellékelt "Tagsági adatközlő lapot".

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy az asdatnyilvántartásba bekerülő tagjaink nem lesznek önadózóak. A VSZ központ vagy az alapszervezet által kiadott igazolás alapján a munkáltató köteles az adókedvezményt havonta, vagy az év végén érvényesíteni a dolgozó igénye szerint.

### Oszlassunk el közösen egy tévedést

Nem a szakszervezetnek van szüksége tagokra, hanem a munkavállalóknak szakszervezetre!

AKTUÁLIS

# MÁV átalakulás, pénz nélkül?

A MÁV Rt. közzétette átalakulási tervét. A program világos és érthető. Egy rohamosan leépülő vasutat prognosztizál, mivel a finanszírozásról, az állami, tulajdonosi szerepvállalásról egy szó sem esik az előterjesztésben.

Annak idején a MÁV 2000 program is jobb volt ennél annyiban, hogy abban helyenként s forrásokra is utaltak a szerzők. A legújabb átalakulási tervnek talán egyetlen előnye, hogy a címe nem tartalmazza a "*reform*" szót. Tény, hogy a tételes szövegben annál többször olvasható e "*varázsige*".

A leépülésre utalnak például az alábbi idézetek: "*a mellékvonali bizottság tájékoztatta a MÁV Rt. igazgatóságát január 20-án 1000 km hálózat vizsgálat szempontjairól; átfogó vizsgálatra 137 vonalszakaszon – közel 3000 km mellékvonal – került kijelölésre; felmérték az alternatív közlekedési lehetőséget; 1206 km-t javasoltak kivonni a MÁV üzemeltetéséből*" stb.

Azt is megtudtuk, hogy 159 kilométernyi vonalat javasolnak megszüntetni, 139 kilométert átminősíteni ipari vágánnyá, a Volánnak vagy bárkinek kiajánlanak 151 kilométert a normál nyomközű, 214 kilométert a keskeny nyomközű vonalakból. Továbbá 543 kilométer vonalszakasz regionális vasútkénti működését javasolják. Azt persze nem lehet tudni, hogy mit kell érteni "a *nyugati vasutak szándékának, gyakorlatának megvalósíthatóságát javasoljuk kipróbálni az ebbe a kategóriába sorolt vonalcsoportokon*" mondat alatt.

Persze nem csak ez az egy dolog homályos. Nem érthető az sem például, hogy ki miből finanszírozza a sok-sok társaságocskát, amely majd 2003-ig létrejön. Az állam, a tulajdonos olyan vasutat akar, ahol a "*reform-vasút*" kisded megfullad a bölcsőben a sok bába, dada és tata között? A már 20 éve reformerek között, akik azt gondolják, hogy csak "*velük együtt képzelhető el a reform, nélkülük nem megy a szekér*".

Távol áll tőlem a szándék, hogy leszóljam az erőfeszítéseket, lebecsüljem a tisztességes munkát, de az én fogalmaimban a reformba nem fér bele az a pazarlás, hogy már egyes titkársági uraknak, vagy irodasegédeknek MÁV szolgálati gépkocsija van, mert más munkakörükben megszokták, hogy a famíliát viszik be létszámemelésként a Vezérigazgatóságra, amikor a végeken, a szolgálati helyeken fejpénzzel ösztönöznek a létszámleépítésre, bérmegtakarításra.

Szét lehet szedni részeire a MÁV-ot. De vajon milyen eredményt várunk, ha nem lesz forrás, fedezet a megújuláshoz a vállalkozó vasútnál. Ha így egyben nincs pénz a járművek felújítására, karbantartására, nincs új járműbeszerzésre, akkor miből lesz vállalkozási bevétel? A gépészet átalakulhat eszközbiztosító, bérbeadó, lízingbe adó céggé. De mit fog bérbe ádni? Vagy csak azért kell átalakítani, hogy olcsón eladható legyen és majd a vevő, külföldi tőke hozza a saját szállító eszközét, és azt adja bérbe?

Középtávon biztosan lesz vevő az áruszállító vasútra is. A fővonalakon a MÁV-nál sokkal jobb marketing munkát végző cégek a jelenlegi bevételeknél sokkal nagyobb bevételt realizálnak majd. De miért nem megy ez nekünk, a Magyar Állami Vasutak Részvénytársaságának?

*Tisztelt Urak! Kollégák!*

A VSZ álláspontja is az, hogy a MÁV jelen állapotában versenyképtelen. Ennek elsősorban menedzselési, szervezési okai vannak. *Át kell alakítani a céget, de úgy, hogy az elsősorban nemzetgazdasági érdekeket szolgáljon, a magyar munkavállalónak magyar munkahelyet adjon, és elfogadható szintű megélhetést biztosítson* és a magyar tőke, az állam tőkéje számára is hasznot realizáljon.

A "*mindegy kinek, de mindent eladunk*" elv, nem ezt a célt szolgálja. Hol marad a nemzeti vagyonért való polgárjogi, és akár büntetőjogi felelősség, a "*reformban*" leírtaknál jobb, felelősebb megoldási módok, a fejlesztési, piacbővítési szándék?

[signature]

# Munkásjuniális a Nagyréten



**Budapesten, a Petőfi Csarnok melletti Nagyréten, június 4-én rendezte meg a VIII. Munkásjuniális és Családi Napot a Munkás Kultúráért Alapítvány és Érdekvédelmi Tagozata az MSZOSZ Szocialista-Szociáldemokrata Platformja védnökségével együtt. Az érdeklődők a közismert baloldali közéleti személyiségeknek, újságíróknak, szakszervezeti vezetőknek tehették fel kérdéseiket, amelyekre könnyed, sokszor humoros, mégis komoly válaszokat kaptak. A kérdezők ostromát többek között *Kovács László, Horn Gyula, Németh Miklós, Farkasházy Tivadar, Avar János, Sándor László* állta, az európai csatlakozás munkavállalókra gyakorolt ausztriai hatásáról pedig *Karl Drochter,* az ÖGB alelnöke beszélt hallgatóságának. Míg az idősebb korosztály a terefere sátorban a nyugdíjasokat és a munkavállalókat ért megaláztatásokra keresett gyógyírt, az ifjúság a korához illő programokon szórakozhatott. (Képünkön: a politikusok válaszait várók a terefere sátorban.)**

kép és szöveg: *Fodor Zsolt*

SZALAI CSABA

## Jelöld

Ha törött csontod összeforrt,
állítsd magad a szemafort.

Mert mennyi ócska, régi sín
bajok dübörgő hídjain.

Parancsszavak közt élsz, vajon
most ünnep érkezik? – hagyom.

Már ötven éve tart feléd,
már itt van, egyre közelébb.

Jelöld a sínt: mikor szabad, –
csörömpölő kerékhadat,

vágányt irányíts addig is,
az ütköző vasát feszítsd,

S mint sárga hátú bakterek,
csak ennyi légy, ne több, de tedd!

# 50. Vasutasnap

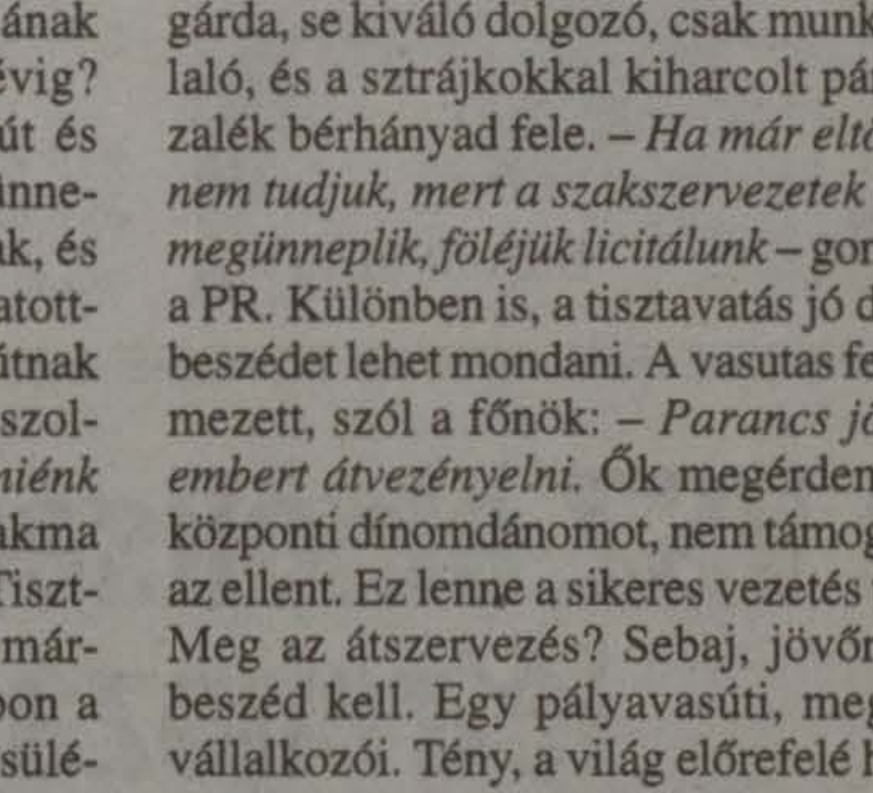
Könnyű kiszámolni. Ha 2000-ben tartjuk az ötvenedik vasutasnapot, 1951-ben volt az első. Sokat mondó évszám, de valami nem stimmel. Ha 1996-ban ünnepeltük a magyar vasút fennállásának 150. évfordulóját, mi volt száz évig? Semmi? Nem! Akkor is volt vasút és akkor is kellettek vasutasok. Csak ünnepük nem volt. Háborúk, forradalmak, és a nyomukban járó ínség, kiszolgáltatottság mind nem számított, mert a vasútnak menni kell. És ment is, mert első a szolgálat. Aztán új jelszavak jöttek: "*miénk az ország*". Ekkor megannyi szakma közt ünnepre lelt a vasutasság is. Tisztavatás, állomás- és üzemátadás, márványtábla, jutalom. És e jeles napon a tikkasztó júliusi hőségben az önbecsülésünket legyezgetve kortyolgattuk a langyos sört (már aki nem volt szolgálatban). Aztán megint megváltozott minden. Megszüntetni, ugye nem lehetett, mert nem törvény írta elő. Még annál is erősebb, hagyomány. De mint "*átkosbelit*", megpróbálták kiüresíteni. Se törzsgárda, se kiváló dolgozó, csak munkavállaló, és a sztrájkokkal kiharcolt pár százalék bérhányad fele. – *Ha már eltörölni nem tudjuk, mert a szakszervezetek úgyis megünneplik, föléjük licitálunk* – gondolta a PR. Különben is, a tisztavatás jó dolog, beszédet lehet mondani. A vasutas fegyelmezett, szól a főnök: – *Parancs jött, öt embert átvezényelni.* Ők megérdemlik a központi dínomdánomot, nem támogatják az ellent. Ez lenne a sikeres vezetés titka? Meg az átszervezés? Sebaj, jövőre két beszéd kell. Egy pályavasúti, meg egy vállalkozói. Tény, a világ előrefelé halad, s vele tart, remélhetőleg, az öntudat. Vasutas, ne hagyd magad!

***KSz***

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700

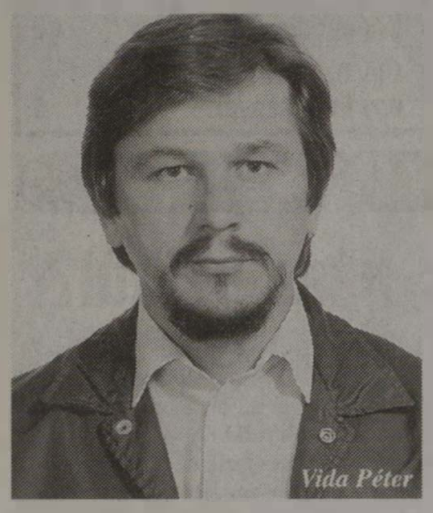
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés



A MÁV-ÁTSZERVEZÉST BONCOLVA JELENIDŐBEN

# Mi lesz veled pályavasút?

MOTTÓ: "LENNI VAGY NEM, LENNI, EZ ITT A KÉRDÉS..." *(SHAKESPEARE: HAMLET)*




**"*Menni, vagy nem menni*" vetődhet fel a kérdés a mottó analógiájára a Magyar Pályavasút Rt-be átkerülő munkavállalók részéről. A kérdés felvetése nem azt jelenti, hogy e cikk írója – az általa képviselt pályavasúti dolgozók véleményének ismeretében – ne támogatná a kormánydöntés által elhatározott vasútreformot, aminek első fázisa a vállalkozó és a pályavasút szétválasztása.**

Éppen ellenkezőleg, ettől az átalakulástól várják a szakszolgálat munkavállalói, hogy végre erkölcsi megítélésében és anyagi elismerésében is a megfelelő helyre kerül majd a pályavasúti tevékenység, amiről köztudott, hogy – a MÁV Rt. szakágaihoz viszonyítva – jelenleg itt a legalacsonyabbak az alap és átlagbérek, a legmostohábbak a nyílt vonalon és változó munkahelyen dolgozók élet és munkakörülményei, nem is beszélve a pályán dolgozók szociális ellátatlanságáról. Csakhogy áttanulmányozva a MÁV Rt. Reform Főosztálya által "*A MÁV Rt. átalakulásának módja és ütemezése*" címmel, a Vasutas Hírlap 2000. május 16-i számában megjelent dokumentumot, sok tekintetben kétségeim támadtak:

Meg fogja-e kapni a Magyar Pályavasút Rt. a 2001. január 1-i tervezett beindulásakor a MÁV Rt-től, illetve az államtól, mint tulajdonostól azokat a feltételeket, kondíciókat, amik garanciát jelenthetnek az új szervezet hosszú távú és folyamatos működéséhez, továbbá ahhoz, hogy a rábízott kincstári vagyont – vasúti pályák és azok kiszolgáló létesítményei – biztonságosan tudja a későbbiekben is működtetni, s el tudja-e majd végezni az ezzel járó feladatokat?

A MÁV Rt. 75 százalékos és a Pályavasút Rt. 25 százalékos tervezett tulajdoni hányadú felosztása egy sor fontos kérdést vet fel, például a vagyonkezelés területén. A Pálya-, Híd és Magasépítményi (PHM) Szakigazgatóság jelenlegi feladatainak összességét ismerve az ország működtetéséhez, alapvető fenntartási, karbantartási, állagmegóvási és korszerűsítési munkáinak elvégzéséhez nem lesz elegendő a 25 százalékos pályavasúti részesedés. Akkor mi a szakmai megalapozottsága e százalékos megosztási aránynak?

A MÁV Rt. vezetőségének döntése alapján tehát a működtető vagyon – kizárólagosan a pályavasút által használt elemek kivételével – a MÁV konszern tulajdonában marad. Ha ez valóban így lesz, akkor ki és hogyan fog a továbbiakban majd felelősen őrködni az állami (kincstári) vagyon állagmegóvásán? Egy olyan volumenű rekonstrukció, mint ami a közelmúltban – a nemzeti örökség részeként kezelt – Bp. Keleti pályaudvaron is történt, a továbbiakban is úgy lesz majd csak elvégezhető, ha azt az eddig már bizonyított és a speciális vasúti feladatokat jól ismerő, e téren már nagy tapasztalatokat szerzett szakmai team fogja bonyolítani a terveztetéstől a kivitelezésig.

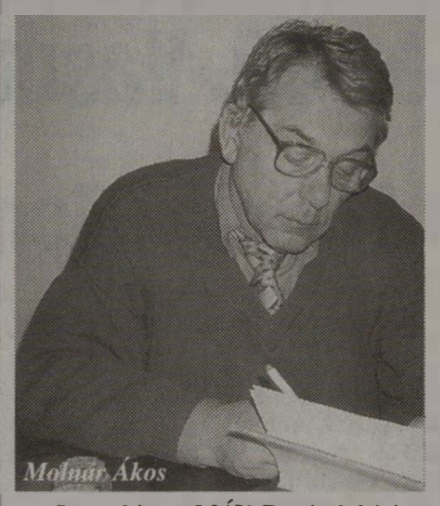
A magyar vasút megszületésétől kezdve – immár több mint 150 éve – kialakult a vasútüzemhez tartozó magasépítmények, hidak és egyéb műtárgyak építésének, korszerűsítésének és fenntartásának az a – jelenleg is jól működő – rendszere, ami a mindenkori anyagi forrásoktól függően biztosítja e létesítmények üzemszerű működését. Ez a szervezet ma a PHM Szakigazgatóság irányításával funkcionál. Amennyiben ez a rendszer hirtelen megváltozna, az, ma még beláthatatlan negatív következményekkel járna. Kinek jó ez? Kik és milyen okból vállalják fel e – kellően át nem gondolt – döntés kétes kimenetelét?

Sokan bízunk abban, hogy a vasútreform végrehajtása nem a kapkodás és a rövidtávú gondolkodás példája lesz, mert egy ilyen horderejű változásnál nem szabad "*a mosdóvízzel együtt a gyereket is kiönteni*".

***Vida Péter***
a VSZ Pályavasúti Intéző Bizottsága titkára

# Kell-e átalakítás, átszervezés?

A VSZ TÁVKÖZLÉSI, ERŐSÁRAMÚ ÉS BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI IB TITKÁRA SZERINT A VÁLASZ: IGEN!




**Igen, hisz a MÁV Rt. átalakítása biztosítaná mindkét létrejövő gazdasági társaság részére a tiszta profilú gazdálkodás lehetőségét. Az átszervezési folyamat tervezési időszakában úgy tűnt, hogy ez az időszak sokkal problémamentesebb lesz, mint a jelenlegi helyzetben, a végrehajtás időszakában.**

Az átalakítás módja és ütemezése egyre több problémát vet fel. Ilyen pl. a tulajdonlás kérdése. Az, hogy a MÁV Rt. a pályavasút alapításakor 75,1 százalékos tulajdonhányadot akar szerezni, kérdésessé teszi, hogy a kitűzött cél teljesül-e. Ugyanis ez az elképzelés továbbra is lebegteti a keresztfinanszírozás lehetőségét. Nem hiszem, hogy ez lenne a tulajdonos érdeke.

A VSZ Távközlési, Erősáramú és Biztosítóberendezési Intéző Bizottsága szerint olyan átszervezésre lenne szükség, és azt úgy kell megvalósítani, hogy az ne csak cégtábla átfestését eredményezze.

Ugyanis a tervekben felsorolt feladatok többségének konszernbe vitele a létrejövő társaságok önállóságát jelentősen csökkenti. Célszerű lenne felülvizsgálni, hogy csak azok az elemek kerüljenek központi kezelésbe, amelyek feltételei jelenleg csak a MÁV Rt.-nél biztosítottak.

A létrejövő társaságokban a nagyobb önállóság lenne biztosítható az oktatás, a továbbképzés, és az ellenőrzés területén. Hisz az oktatás a pályavasút kereteiben nagymértékben szakmai alapú, mert az elvégzendő tevékenységekből ered, ahogy az új és újabb típusú korszerű berendezések fenntartása, üzemeltetése, csak az arra kiképzett és felkészült munkavállalókkal lehetséges. Ez kiválthatná a párhuzamos funkciókat.

A megjelentetett dokumentum szerint az átalakulás több lépcsőben, történik, ez viszont azzal a veszéllyel járhat, hogy annyi lehetőség van az eredetitől való eltérésre, amennyi lépcsőt közbeiktattak.

Ezért célszerű lenne a létrejövő pályavasútba már az első lépés során beintegrálni a forgalmi szakszolgálattól átkerülő munkavállalókat a feladataikkal együtt. Tudvalevő, hogy egy kialakult rendszerbe az átkerülő szervezeti egységek beépülése később zavart okozhat. Sok még a kérdőjel.

Az előterjesztés csak említést tesz a társaságok későbbi privatizációjára, pedig ez nagymértékben befolyásolja a foglalkoztatást. A pontosabb információ elősegítené az egyéni döntéseket, a munkavállalók saját sorsának alakítását. Ma ezek a kérdések elsődlegesen foglalkoztatják tagjainkat. Mi lesz velem, hogyan alakul a sorsom?

A vagyonhasznosítási koncepció feltételezi a bevétel növekedést, de feltételezheti azt is, hogy eladáskor nem a legkedvezőbb feltétellel rendelkezők kerülnek előtérbe. Sajnos a "*levegőben*" ez is benne van. Igaz az is, hogy a MÁV Rt. vezetésén belül fokozódik a feszültség, különös tekintettel a tulajdonlásra és irányításra. E feszültség feloldásával a figyelmet a tényleges átalakítási folyamatokra lehetne összpontosítani.

***Molnár Ákos***
IB titkár

# Választmányi döntések

AZ ÉLET ÓRÁJÁHOZ IGAZÍTVA

**Több, igen időszerű, a VSZ működését nemcsak érintő, hanem az életébe vágó lényeges intézkedéseket vitatott meg a 2000. május 25-re összehívott választmány a Benczúr utcai székházában.**

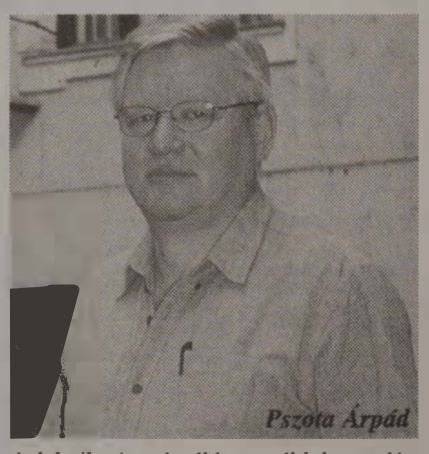
Az 1999-ről szóló, 60 millió forintos eredménnyel zárt mérlegbeszámolót a választmány jóváhagyta. Majd a VSZ elnökségének javaslatára – *dr. Márkus Imre* előterjesztésében – a szervezeti és működési szabályzat módosítását fogadták el kiemelve a területi képviseletek sürgőssé vált titkári feladatait, – ezek közül is a két, illetőleg többirányú információáramlásának megszervezését, a rendszeres kapcsolattartást a működési körbe tartozó alapszervezetekkel. (Havi, heti kiutazási terv.) E módosítás a fontosság sorrendjében ugyancsak számon tartja a tagszervezést és a tagmegtartást.

*Kiss Tibor*, a költségvetési ad hoc bizottság vezetője a bevételi és kiadási oldalon a szervezet működőképességének összes gazdálkodási lépcsőjét végigjárta. Főleg és intőleg a takarékos, nadrágszíjhúzó gazdálkodás (pl. székházeladás) esélyeit elemezte. A részletekbe menő, többek között a VSZ-vagyonnal foglalkozó kérdésfelvetésekre *dr. Márkus Imre* elnök és *Marosiné Kőhalmi Ágnes* adott megnyugtató válaszokat. A végső következtetéssel a választmány egyetértett. Mindenki kövessen el mindent – tehát személy szerint is! – a tagdíjbevétel érdekében. Gyarapodjék tovább a VSZ taglétszáma!

*(i)*

# Ez kell nekünk?

ÁTALAKULÁS KÉRDŐJELEKKEL




**A MÁV Rt. átalakulási tervezetében szereplő első lépés a pályavasút leválasztása. Amennyiben a finanszírozás tisztázása a cél, a törekvés elfogadható, hisz régi vágyunk, hogy az állami és vállalati feladatok végre elkülönüljenek. A Vasutas Hírlapban megjelent előterjesztés sajnos ennek ellentmond, mert a szétválasztás csak a gazdasági társaságok szintjén valósul meg, tulajdonosi oldalról nem, vagy csak részint.**

Pedig a pályavasút estében a teljes állami finanszírozás csak akkor várható el, ha tiszta állami tulajdon jön létre, és csak így szüntethető meg a vasutat majd húsz éve helyben járásra kényszerítő keresztfinanszírozás is.

A jelenlegi elképzelések alapján a vasúti pálya fenntartása rosszabb helyzetbe kerülhet, mint bármelyik korábbi kft., mert a többségi tulajdonos (MÁV Rt.) annak szinte minden tevékenységét, vállalkozását felügyelné, elbírálná, hisz a létszám, pénzügyi és számviteli tevékenységeket magánál tartaná.

De ha nem így lenne, és tisztán állami tulajdon jönne létre, akkor is tisztázni kellene, hogy a pályahálózat teljes egészét, vagy csak a törzshálózatot kívánja az állam finanszírozni. A kimaradó rész költsége kit fog terhelni a rekultiváció vagy a további üzemeltetés esetén.

A forgalomszervezés helyét és szerepét is minél előbb tisztázni kellene, mert a menetvonal kijelölési jog csak akkor ruházható át, ha a teljes menetvonallal rendelkezik a Magyar Pályavasúti Rt. A menetirányítás helyzetét pedig az teszi bonyolulttá, hogy az alá- és fölérendeltségi viszony a részvénytársaságok között, vagy a személyek között jön létre. A két vállalat munkavállalója között rendelkezési, utasítási jog nem képzelhető el, mert mások a gazdasági érdekeik. A szétválást tovább bonyolítja, hogy a vágányzárak, beruházások esetén a megrendelő–teljesítő viszonyból érdekellentétek alakulhatnak ki.

"*Többe kerül a leves, mint a hús*" mondhatjuk az előterjesztett vonalbezárások esetében. Az elveszőő, megszűnő vagyon és a rekultiváció költsége nagyságrendekkel nagyobb, mint a felújításra tervezett költség. Vagyon és rekultiváció 46,7 milliárd forintot, a felújítás 35 milliárd forintot igényelne. Ezekért a számadatokért a döntéshozóknak kell a felelősséget vállalniuk úgy, hogy a térségek leszakadásával nem is számoltunk.

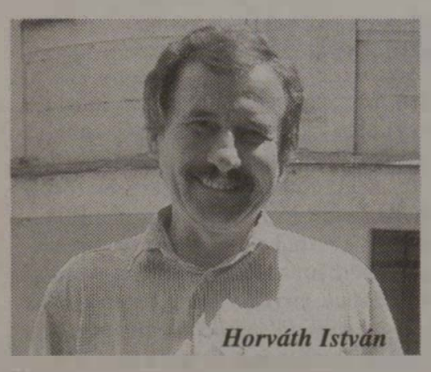
A vasút szétdarabolása más fontos intézményeket is érint, mind a szervezeti hovatartozás, mind a finanszírozás oldaláról. Ilyenek a MÁV Nyugdíjhivatal, a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság, az egészségügyi intézmények, a kórházak, a művelődési intézmények, sportegyesületek, üdülők, hétvégi pihenők, stb.

Ezeket mind elveszi tőlünk az új rendszer, mert nem lesz fenntartó, üzemeltető háttér vállalat, a rengeteg pénzt és fáradtságot nem sajnáló munkavállalóival együtt.

***Pszota Árpád***
a VSZ Gépészeti Intéző Bizottság titkára

# Munkavállalói képviselőket

JELÖLT A KÜT A MÁV RT. FEB-BE




Mint a KÜT tagja, *Horváth István* a VSZ választmányát arról tájékoztatta, hogy a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa (7 fő a VSZ, 3 fő a VDSZSZ, 2 fő a MOSZ delegáltja) eleget téve törvényi kötelességének jelölte a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságába a munkavállalók képviselőit.

A szavazás eredményeként a KÜT többségi szavazással az elkövetkezendő időszakra *dr. Márkus Imrét*, a VSZ elnökét és *Gaskó Istvánt*, a VDSZSZ elnökét küldte jelöltjeként a MÁV Rt. FEB-be. Eddig ott hárman képviselhették a munkavállalókat, ám a tulajdonos 2000. május 5-én alapító határozatában adta a KÜT tudtára, hogy június 1-jétől a MÁV Rt. Igazgatóságának a számát 9, illetőleg a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságát 6 főben határozza meg. Így ott csak egy kisebb létszámú munkavállalói képviseletre nyílt lehetőség.

*(i)*

# A VSZ elnöksége temetési segélyalap létrehozását kezdeményezi

Ma Magyarországon a temetési költségek ijesztő mértékben emelkednek, sok esetben a búcsúztatás fájdalmán túl egy szerény temetés esetében is jelentős anyagi gondokkal, eladósodással kell szembenéznie a családoknak, a hátramaradóknak.

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt évben nyugdíjas tagjai részére közel 4 millió Ft-ot, a VSZ alapszervezetei több mint 5 millió Ft-ot fizettek ki temetési segély címén. A Vasutasok Szakszervezete a megváltozott körülmények miatt a költségvetésének jelentős módosítására kényszerült, ennek következtében 2000-ben a temetési segély jogcímén kifizetett szociális támogatások mértéke jelentősen csökkenni fog.

A fent leírtak ismeretében a Vasutasok Szakszervezete a temetkezési költségek okozta anyagi gondok enyhítése érdekében temetkezési segélyalap létrehozását kezdeményezi.

A temetkezési segélyalap létrehozásának érdekében várjuk mindazon tényleges, illetve nyugdíjas alapszervezeteink, egyének, és gazdálkodó szervezetek javaslatait, véleményét, akik egyetértenek kezdeményezésünkkel.

CÍMÜNK:
Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest,
Benczúr u. 41.

A FÉLELEM IGAZGAT

# A MÁV Rt. humánpolitikai stratégiájáról

INTERJÚ ***DR. MÁRKUS IMRÉVEL***, A VSZ ELNÖKÉVEL

**A MÁV Rt. átalakítása több mint tíz éve állandóan napirenden szerepel. A legutóbbi sztrájk idején a jelenlegi menedzsment is az átalakítás szükségességére hivatkozva igyekezett meggyőzni a vasutasságot arról, hogy megint érdemes lemondaniuk jogos elvárásaikról, hisz hamarosan "*minden jóra fordul*". Időközben elkészült az átalakítási terv és a hozzá szorosan fűződő humánpolitikai stratégia. Sok a találgatás arról, hogy az utóbbi dokumentum megvalósítása, hogyan befolyásolja a munkavállalók élet és munkakörülményeit. A Magyar Vasutas *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke véleményére volt kíváncsi.**

– Kezdjük az elején. A dokumentum első fejezete hangzatosra sikerült, de sajnos súlyos stratégiai hibát vét a fő cél meghatározása során. E szerint: "*A dolgozókat érdekeltté kell tenni abban, hogy a vállalati célokat szolgálják*". Csodálkozom, hogy a szakszervezeteket többször szociáldemagógiával, szocialisztikus elvek hangsúlyozásával vádoló PR menedzsment nem vette észre a súlyos hibát. Ez volt a cél a rendszerváltás előtti negyven évben is, és mint tudjuk akkor sem jött be. A dolgozót, aki mára már munkavállaló, bérmunkás, beosztott lett a MÁV Rt.-nél, nem a vállalat szeretetére kell ösztönözni, hanem arra, hogy a rábízott feladatokat a lehető legjobb minőségben és pontosan végezze el. Ezért cserébe az eddiginél jobban kell megfizetni, és munkatársként járna neki az emberi méltóságához illő bánásmód is. Szerintem, ez szolgálná vállalati célokat is.

*– Ezek szerint tévesnek mondható az összes erre épülő további fejezet is?*

– Ennyire nem rossz a helyzet. A létszámgazdálkodás célmeghatározásában például vannak üdvözlendő gondolatok is: "*szakszerű normák alapján szükséges meghatározni a munkaerő szükségletet...*" Bizony ezt így kell csinálni, azaz így kellett volna eddig is. Szerintem senki sem akadályozta azokat, akiknek a normák kidolgozása lett volna a dolga. Sőt, a VSZ minden létszámtárgyalás során ennek a szemléletnek igyekezett érvényt szerezni.

*– A létszámnormák kialakítása számomra újabb leépítések lehetőségét vetítik előre.*

– A kérdést a stratégia nyitva hagyja, hisz nem ad választ arra, hogy hol is kezdik majd a MÁV Rt.-nél a magasabb minőséget eredményező személycseréket. Ha a minisztercsere ezt célozta, akkor talán fentről lefelé megy a dolog, mint a lépcsőházseprés. A leköszönő miniszter a május végi, alapítói ülésen a MÁV Rt. Igazgatósága és Felügyelő Bizottsága jelenlétében azt mondta, hogy az Igazgatóság és FB létszámának csökkentésével fentről lefelé kell indítani az olcsóbb működést. Ezután jön a MÁV Rt. Vezérigazgatósága és haladnak a végek felé. Igaz, ami igaz, ezt kellene tenni. Mint említettem, a VSZ érdekelt abban, hogy a MÁV Rt.-nél megvalósuljon a "*létszámszükséglet szakszerű felmérése, a stratégiai munkakörök meghatározása, a hatékony foglalkoztatást elősegítő ösztönzési rendszer egyidejű alkalmazásával*". Szívesen, segítően és nem a rossz szellemektől sugallva, akadályokat gördítve részt vennénk ebben a munkában. Ezzel kapcsolatban eszembe jutott egy mondás: "*Az érv meggyőz, a példa magával ragad*". Ha fent kezdik, gyorsan fog menni és a munkavállalók sem ágálnak ellene, sőt még a szakszervezetek is megnyerhetők az ügynek. De ha megint a végéken szorul a kisember, a szolgálati főnök, akkor baj lehet belőle.

*– Mi a helyzet a bérekkel?*

– A bérrendszer átalakítása javítása elengedhetetlen feladat. A VSZ 1994 óta folyamatosan hangsúlyozta, sőt követelte a változtatást. Mára – hat év után – láss csodát, stratégiai elem lett. A változás persze nem mehet a "*munkavállalónak kevés, a fentieknek sok*" elven. Nem lehet átláthatatlan a rendszer, nem lehet pazarló, a "*szolgalelkűeket*", a "*bizalmaskodókat*" jutalmazgató az ösztönzési rendszer. A munkát értékén kell megfizetni a "*végeken*" is, ahol szinte már a hátán viszi a vasutat a pályamunkás, a pályamester, a kocsilakatos, az



utazószemélyzet és a végrehajtó szolgálati főnök, és a többiek.

*– Hogyan kell értelmezni azt az elképzelést, miszerint "a feladat jelentőségénél fogva sajnos több évet vesz igénybe a MÁV Rt. ösztönzési csomagjának kidolgozása...".*

– Nem fogadható el az a megállapítás. A futóverseny elején, az átalakulás indulásakor kell meghatározni a távot és díjat is. Nem lehet menetközben ez utóbbit bekiabálni. Ez a stratégiai hiba azt sugallja, hogy nem tudják pontosan az átalakítók, hogy mit akarnak. 2002. január elseje nagyon messze van. A VSZ által hat éve szorgalmazott bérrendszer átalakításnak gyorsabban kellene megvalósulnia. A stratégiának figyelembe kell vennie azt is, amiről nem szól egy szót sem, még lábjegyzetben sem, hogy a minimálbér-emelésekre hogyan kíván reagálni a MÁV Rt. A megemelendő EU normákat közelítő minimálbérre szükség van. No de mi lesz a húsz-huszonöt éve itt és jól dolgozó szakikkal, akik például negyvenötezret keresnek? Bizony, ez is stratégiai kérdés, ami beleillik az átalakulásba. Sürgősen ki kéne ezt dolgozni, mert ez nem várhat évekig.

*– Mi a véleménye az oktatás és képzés fejlesztéséről?*

– Az oktatás-képzés célmeghatározását jónak tartom. Azért, hogy "*a vasutasság 2/3-a középiskolai végzettséggel, illetőleg a vezetők nyelvismerettel rendelkezzenek*" tenni kell, persze nem úgy, hogy a nyugdíj előtt álló vezetőket küldik intenzív nyelvtanfolyamra. A tanulni akaró, kétkezi munkavállalót pedig nem kellene elutasítani, ha tanulmányi szerződést szeretne kötni, például az érettségi vagy a második szakma megszerzésére. Ennek az intézményi háttérnek a racionalizálása sem halasztható 2002. decembere végéig.

*– A következő fejezetnek már a címe is elég bonyolult.*

– Érdekesnek tartom a humánpolitikai módszertani rendszer kialakításáról írtakat. Kíváncsian várom, hogy az eddigi szakszerűtlen kiválasztásért, a teljesítmények figyelmen kívül hagyásáért, a teljesítmények értékelésének elmaradásáért mikor történik meg a felelősök megállapítása, a felelősségre vonás. Izgalmas kérdés az is, hogy vajon hogyan működött eddig kontroll, és mire terjedt ki? Vagy, teljes a feloldozás az őszinte gyónás után? Ezt nem pótolja a "*Módszertani füzet*" sem. Ami még annál is jobban kellett volna, az a feladatok ismertetése, világos megfogalmazása és nem a jövő időbeni deklarálása. Soha nem alakul át a MÁV Rt., nem marad magyar vasút, ha 2003. januárig akarunk olyan feladatokat elvégezni, amelyeket már régen meg kellett volna oldani. A VSZ számtalanszor kérte a munkahelyi technológiák felülvizsgálatát, áttekintését, módosítását. Hiába. Azt vártuk a humánpolitikai stratégiától, hogy egy világos személyügyi marketingkoncepciót tesz közzé, amely azonnal indul, és szintén nem két év múlva készül el.

*– Elérkeztünk az egyik legkényesebb ponthoz.*

– A szociális és jóléti ellátás rendszerének átalakítása a MÁV Rt.-nél jelenleg uralkodó szakszervezet-ellenes hangvételt közvetíti. Nem jó a megközelítés, meg nem is igaz. A VSZ évekkel ezelőtt kezdeményezte, és valamennyi reprezentatív szakszervezet is támogatta a szociális kérdések átvilágítását és a szükséges változtatások elvégzését. A munkáltató és a szakszervezetek között e témában 1997-ben és 1999-ben is született megállapodás, amelyeket a MÁV Rt. nem tartott be. Tény, hogy a felelősség és felelősök köre sem került megállapításra. Most pedig azzal jönnek, hogy hangulatkeltés várható az ügyben. Persze így is lehet nevezni azt a szakszervezeti fellépést, amely a munkavállalókat megillető, jövedelmeik bizonyos hányadából, szabadidejükben végzett társadalmi munkájuk eredményéből létrejött jóléti intézmények elfecsérlése – ha lesz ilyen – miatt alakulhat ki. A rosszindulatú megelőlegezés több mint gyanús. Ne legyen igazam, de a "*lám-lám, mi már előre megmondtuk*" gondolkodásmód olyan intézkedéseket sejtet, amelyek minden aktív és nyugdíjas vasutas érdekeit sérthetik.

*– Tényleg ennyire veszélyes a helyzet?*

– Semmit nem tudunk az üdülők gazdasági társaságba viteléről. Azt nem tudjuk, melyikeket akarják oda bevinni, azt igen, hogy melyikeket nem. A VSZ bízik abban, hogy a MÁV Rt. vezetése által képviselt és gyakorolt állapot megváltozik és a munkavállalók tulajdonát is képező ingatlanokról, a jóléti ellátásokról normális párbeszéd folyik majd, és nem a privatizőrök által megálmodott folyamat végén kívánják megszerezni az együttdöntés másik felét, azaz a konszenzust.

*– A humánpolitikai szervezet kialakítása, korszerűsítése a szakmai felkészültséget, a személyiségbeli feltételeket emeli ki.*

– E területen nagy változásokra számítunk a leírtak alapján. Örülünk, hogy fontossá válhatnak olyan fogalmak, mint a kapcsolatteremtés, a szociális gondolkodás, az empatikus készség. Téves viszont az alapvető feladat meghatározás, reform elfogadtatása, tolmácsolása, megértetése tekintetében. Téves, mert ez egy rövid távú feladat csupán és nem stratégiai cél.

*– Ismét egy nagyon lényeges kérdéshez érkeztünk.*

*– "A munkaügyi kapcsolatok rendszerének javítása"* című fejezetben, a rosszindulaton, a dühön túl, valótlanságokat is állít a mű. Nem a szakszervezetek érték el a MÁV-nál, hogy hatalmi tényezők lettek, hanem az alkotmány és a törvények adta lehetőségükkel élve a munkavállalók. A MÁV Rt. vezetőket nem a szakszervezetek váltották le, nem is ő miattuk váltották le őket, hanem azért, mert a kormány, mint tulajdonos elvárásait nem tudták elfogadható eredmények mellett érvényre juttatni.

*– Úgy tűnik már az is bűn, hogy eddig a szakszervezet tájékoztatta a vasutasokat a sorsukat befolyásoló tényezőkről.*

– Az információs csatorna közvetettsége sem igaz. A MÁV Rt. vezetése mindig is járta az országot. Igaz, ki, mikor és milyen sikerrel? Nem csak szakszervezeti információ volt a munkahelyeken, ahogy most sem csak az van. A korábbi vezetők is "*sztrájkképesek*" voltak. A szerző gyorsan felejt. A Horn kormány alatti háttérmegegyezést tény, hogy a reprezentatív szakszervezetek hozták tető alá, de nem a MÁV vezetése mögött. A KHVM minisztere az akkori elnök és vezérigazgató is jelen volt a miniszterelnöknél folytatott tárgyaláson. A VSZ abban érdekelt, hogy a párbeszéd, amelynek ki kéne már alakulnia, érdemi legyen és ne a "*helyre tett pozíciók*" mentén "*generálódjon*". A konfliktusok ugyanis nem előzhetők meg, ha az érdekegyeztetési mechanizmusok a jelenlegi gyakorlat szerint fognak működni.

*– Nem érzi úgy, hogy e ponton a stratégia túlzottan beleszól a szakszervezetek belügyeibe?*

– A jóslás, a várható szakszervezeti erőviszonyokról, azért egy kicsit erős. A levegőben pedig az is benne van, hogy a munkavállalók világosan látják, hogy a szakszervezetek osztódásának időszaka lejárt. A szakmai tagozódás ma is jelen van a szakszervezeteken belül. A MÁV Rt. átalakulását megelőzően a VSZ úgy alakította, alakítja szervezetét, hogy az biztosítsa a részben elkülönülő érdekmegjelenítést és érdekérvényesítést a forgalomnál, a gépészetnél, a pályavasútnál, a kereskedelemnél, stb. foglalkoztatottak számára. Persze mindig található néhány "*hős jelölt*", aki hű követője a munkáltatói akaratnak, a további megosztásnak. Az érdekegyeztetés tartalma lesz a meghatározó az átalakulás folyamatában és nem a formája. A MÁV Rt. vezetése bizonyította be a vasutasoknak, hogy a megosztottság életveszélyes dolog még akkor is, ha együtt lépnek fel a reprezentatív szakszervezetek a munkáltatóval szemben. E tanulság mentén a szakszervezeti erőviszonyok pedig nem gyengülni, hanem erősödni fognak.

*– Hogyan foglalná össze a stratégia készítőinek szándékát?*

– A humánpolitikai stratégia hangvétele talán meglepő volt, de végigolvasva látszik a készítők, és a jóváhagyó MÁV Rt. Igazgatósága szándéka. A vasút leépítését vállaló vezetés nem számíthat megértésre, és ezt nem is várja sem a szolgálati főnököktől, sem a munkavállalóktól, sem az érdekvédelmi szervezetektől. A központi – Andrássy úti – apparátuson kívül mindenki alatt megrázza a széket és így a "*félelem igazgat*". A megfélemlített ember pedig nem lesz partner. Nem tud partner lenni, nem mer újítani, mert nem tudja mikor tesz jót, vagy rosszat. A mai, modernnek mondott humánmarketing más fogalmakat használ: *munkatárs, kolléga, önmegvalósítás, értékteremtés, partner, párbeszéd, együttműködés*, stb. Ezek a kategóriák mintha más tartalmat takarnának. A MÁV vezetésének egy ilyen, másik variáción is érdemes lenne elgondolkodnia.

***SzP***

## DOKUMENTUMAINKBÓL

MÁV Rt. Vezérigazgatóság
**Kukely Márton úr**
vezérigazgató

BUDAPEST
Andrássy út 73-75.

VASUTASOK • SZAKSZERVEZETE • 1896 •

*Tisztelt Vezérigazgató úr!*

Az elmúlt héten a Vasutasok Szakszervezetéhez telefonok özöne érkezett tudakolván véleményünket a MÁV Rt. vezetői köreiben kifizetésre került rendkívül magas jutalmakkal kapcsolatban. (80.000-2,5 millió Ft-ig).

Szakszervezetünk sem a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban, sem írásban ilyen témájú információhoz a MÁV vezetése részéről máig nem jutott (VI.14.).

Hivatkozva az Mt. 22. § (1) bekezdésére a Vasutasok Szakszervezete írásos tájékoztatást kér a Vezérigazgató úrtól a vezetői jutalmak kifizetésével kapcsolatban (K-4923/2000.sz. vezérigazgatói ügyirat).

Kérjük tájékoztatásában térjen ki:
– *Milyen célfeladatok és mikor lettek meghirdetve, milyen vezetői kör számára?*
– *Melyek a kifizethetőség feltételei?*
– *Mi a kifizetések forrása?*

Tekintettel a téma iránti fokozott érdeklődésre, várjuk mielőbbi válaszát.

*Budapest, 2000. június 14.*

Tisztelettel:

*Vasutasok Szakszervezete*
*Elnöksége*

A KÖZUTAKON A VASUTASOK KENYERÉÉRT IS KÜZDÖTTEK

# Agrárdemonstráció után válaszút

ÉRTÉKEL ***NAGY TAMÁS***, A MOSZ ELNÖKE

*– A Mezőgazdasági Szövetkezők és Termelők Országos Szövetsége elnökeként Ön az országos demonstrációban a "szövetkezőket" és a "termelőket" szólította meg. Torgyán miniszter szerint ezzel felrúgták az agrár-megállapodásokat, az agrárbékét, az érdekegyeztetést.*

– 1999. szeptember 15-én a mezőgazdasági termelők Szolnokon megválasztott tárgyaló bizottsága, másrészről a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium tárgyaló delegációja között született egy megállapodás. Ebben tételesen fel van sorolva, hogy az FVM milyen kötelezettségeket vállalt a likviditási gondok enyhítése érdekében, a piacszabályozásra vonatkozó rendeletalkotásban.

2000. június 15-én megállapítható, hogy a FVM a gazdahitelek rendezésére irányuló programot a megállapodástól eltérő módon, eltérő feltételekkel és összegben hirdette meg, annak ellenére, hogy a szükséges összeget az Országgyűlés a megállapodás végrehajtásához biztosította.

A piacszabályozás keretén belül, a mai napig nem hirdette meg a búzára, a kukoricára, a vágósertésre és a vágómarhára az intervenciós árak alsó határát. Az I. félévben az árak meghirdetésének hiánya a vágósertés-termelőknek összességében 2 milliárd forintjába került.

A megállapodásnak több teljesítetlen pontját lehetne még felsorolni: pl. a piacvédelem területén, elmaradt a Katasztrófa Alap létrehozása és a szabályozásban következetesen nem alkalmazták a szektorsemlegesség elvét.

Végeredményben az aláírt szerződést több alapvető és lényeges pontban



nem teljesítette a FVM minisztere.

*– Torgyán doktor politikai síkra kívánta terelni a vitát. Sikerült-e neki a MOSZ-t politikai ellenfélként lejáratni az ország közvéleményében?*

– A FVM minisztere folyamatosan politikai demonstrációról beszélt, pedig a demonstrációban 31 gazdasági érdekképviselet szervezésében a saját tagsága demonstrált, kizárólag gazdasági célokért. Ha volt ettől eltérő megnyilvánulás, az szinte kizárólag a földművelésügyi miniszter stílusát és módszereit kifogásolta. A demonstráció során véleményt nyilvánító utazó mintegy 80%-a szimpátiáját, szolidaritását és egyetértését fejezte ki a demonstrációban résztvevőknek. Az értékelésünket alátámasztotta a TV2 Napló című műsorában megtartott szavazás, ahol a szavazók 86%-a egyetértésével támogatta a demonstrációt. Ezek alapján mi úgy gondoljuk, hogy a mezőgazdasági termelők részéről megtartott demonstrációt és a benne résztvevőket nemhogy nem sikerült lejáratni, de megerősítette a közvélemény a termelőket.

*– Ön szerint, ha a "szövetkezőktől" és a "termelőktől" továbbra is elvonja a FVM a neki járó támogatásokat, drágulni fog-e Magyarországon az élelmiszer?*

– Mivel a támogatások nagy részét nem a tényleges árutermelők kapják, ezért nyilvánvalóan a termelők áremelési kényszere még nagyobb. Részben a hibás támogatáspolitika, részben a koncepciótlan agrárirányítás, másrészt az időjárás hatására növekednek a felvásárlási árak és növekedni fognak az élelmiszerárak is.

Ez egyáltalán nem csoda, hiszen az elmúlt öt évben a mezőgazdasági és élelmiszerárak évi növekedése messze alatta maradt az infláció mértékének és amikor lecsökken a termelés, összedől az ágazat, törvényszerű, hogy a fogyasztók is viselik az elkövetkezőkben azokat a terheket, amelyeket eddig a mezőgazdasági termelők nyakába varrtak.

A mi véleményünk szerint az olyan agrárpolitika a jó, amelyik kiszámítható viszonyokat teremt a gazdasági szereplők számára és nem alakulnak ki sem túl alacsony, sem túl magas árak, mert az ingadozás következményeit sem a mezőgazdasági termelő, sem a fogyasztó nem tudja súlyos következmények nélkül elviselni.

***Szalai Csaba***

VISSZAVÁG ***BERECZKY ANDRÁS***, A MEDOSZ FŐTITKÁRA



*– Torgyán miniszter azzal próbálta kicsinyíteni az agrárdemonstrációt (s még inkább szerette volna hírbe hozni), hogy "kivezényelt munkavállalókról" beszélt a tiltakozó mezőgazdasági tüntetőket illetően.*

– A MEDOSZ mint a demonstráció egyik szervezője a munkavállalóknak csakugyan javasolta, hogy személyes jelenlétükkel is támogassák az országos méretű agrártiltakozást. Munkahelyük védelmében nagyon sokan ki is mentek az utakra, hiszen az ő értékteremtő munkájuk nyomán joggal követelhetnek több bért. Szakértelmük sincs megfizetve. Mindjárt tegyük hozzá, hogy a gazdasági társaságokban, ha a termelő nagyobb jövedelemre tehetne szert, úgy e munkahelyek sem forognának veszélyben. Az ő keresetük a nemzetgazdasági átlaghoz képest 70 százalék alá esett vissza. Ez az a nyomós ok, ami az utakra küldte a demonstrálókat, közülük is.

*– Torgyán miniszter más megbélyegző kifejezést is használt. Erről mi a véleménye?*

– "Bérmunkássá degradálódott emberek" – így mondta. Visszautasítjuk a MEDOSZ nevében a megkülönböztetést, de a kiparancsolást is, hiszen mi tudjuk: kihajtani a jószágot szokták.

***Szalai Csaba***

**A szolidaritás csak úgy ér valamit – két ember között is –, ha kölcsönös. Hát még, ha érdekvédelmi szervezetekről van szó. Nem oly régen, a legnagyobb magyarországi vasutassztrájk idején még a VSZ kapott buzdító táviratokat az agrárérdekvédelemtől. Most, mint megtudtuk, az agrárdemonstráció után a telefonos szimpátiaszavazáskor a VSZ tagjai közül is nagyon sokan emelték fel a kagylót... Nos, a TV2 nézőinek több mint kétharmada igennel voksolt az agrárdemonstrációra. Egészen pontosan a 7984 szavazó 86,6 százaléka üdvözölte igennel a torgyáni agrárpolitikával szemben haraggá érlelődött országos, ütelzáró tiltakozást. Vajon őket is a kolhozista tsz-elnökök parancsolták a telefonok mellé?**

# Vendégségben

A Vasutasok Szakszervezete Zoran Antictól, a Szerb Vasutasok Szakszervezete elnökétől meghívást kapott a Vasutasok napjának és a vasutasok védőszentjének ünnepségére.

Az ünnepségen részt vettek a görög, a román, a bolgár, a montenegrói és a boszniai vasutas szakszervezetek képviselői. Színeinket *Simon Dezső* alelnök és *Mári Gábor*, a VSZ Szegedi TK vezetője képviselte.

Az ünnepség első napján a szakszervezeti delegációkat a pozsarevaci vasútállomás vezetői fogadták, akik tájékoztatást adtak munkájukról, feladataikról és nem kis büszkeséggel mutatták meg azt a rendkívül szép és korszerű orvosi, fogorvosi rendelőt, amely a vasutasok egészségügyi ellátásán túl a város lakóinak a gyógyítását is szolgálja.

Pozsarevac városházában a polgármester köszöntötte a küldöttségek tagjait, akik ezt követően vettek részt a Rumában rendezett vasutasnapi sportversenyek nagyszabású díjátadási ünnepségén, ahol a Szerb Vasutasok Szakszervezete több mint 500 fő részére biztosított vacsorát és nyújtott szórakozási lehetőséget. Az ünnepség második napján került sor a Ravanyicában lévő kolostorban a görögkeleti szertartás szerint a vasutasok védőszentjének (Slava) ünnepségére, illetve a Szerb Vasutasok Szakszervezete segítségével szépen kiépített forrás megszentelésére.

Az egyházi ünnepség után Thermál Hotelben látták vendégül az ünnepség résztvevőit, melyen a jugoszláv vasút vezérigazgatója, a vasúti felső vezetés, a kolostorban élő apácák és a szertartást végző papok is megjelentek.

Az ünnepség színvonalát nemcsak a résztvevők köre és a külsőségek reprezentálták, hanem a résztvevők is. Közel ötszáz fő számára terítették meg az asztalokat.

Június 4-én a görög szakszervezeti delegáció kérésére Újvidékre látogattunk, ahol a folyóba döntött hidak mellett létesített ideiglenes vasúti-közúti hidat tekintettük meg.

Ezt követően vettünk búcsút a szakszervezeti küldöttségektől, a vendéglátóinktól, a Szerb Vasutasok Szakszervezete elnökétől, *Zorán Antictól*.

Ezúton is köszönjük a vendéglátást.

***Simon Dezső***

# Nyugdíjasok tanácskoztak Szegeden



A VSZ szegedi nyugdíjas alapszervezete a közelmúltban tartotta első féléves taggyűlését Szegeden, "A Vasút a gyermekekért" Alapítvány Diákotthonában. Ezen *Gulyás Ferenc* alapszervezeti elnök (felvételünkön a mikrofonnál) köszöntötte a megjelenteket, köztük *Molnár Györgyöt*, az Országos Nyugdíjas Szervezet elnökét és *Kaposvári Péter* területi igazgató-helyettest.

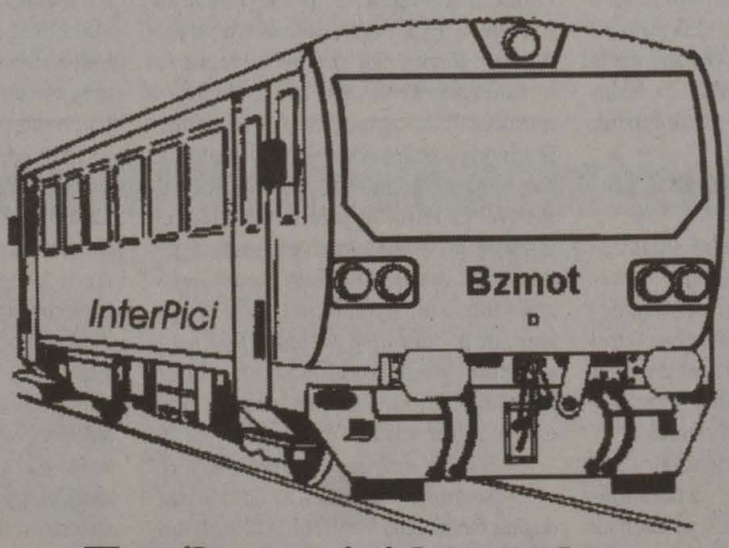
*Gulyás Ferenc* adott tájékoztatást az elmúlt évben végzett munkáról és az időszerű feladatokról. Bevezetőjében szólt az Idősek Nemzetközi Évének országos és területi rendezvényeiről, az év eleji vasutas sztrájkról és annak következményeiről.

A szervezeti munkáról szóban elmondotta: jelenleg 1116 tagot tartanak nyilván, létszámuk az utóbbi években csökkent, főleg a magas elhalálozás miatt. A tagság összefogását nehezíti, hogy a szükséges 50 bizalmi helyett csak 45 dolgozik, közülük néhányan több bizalmi csoportot is vállaltak. Nélkülük nem tudnának segíteni a több mint kétszáz 80-95 éves, többségében egyedül élő tagtársaikon. Tavaly 169 rászoruló idős ember kapott szociális segélyt, 27 házaspár pedig üdülési beutalót.

A taggyűlésen *Molnár György* az idősek világéve kapcsán az idős emberekről való gondoskodásról szólt emelkedetten. Tájékoztatást adott a MÁV helyzetéről, a vasútreform előkészületeiről.

Kép és szöveg: ***Gellért József***

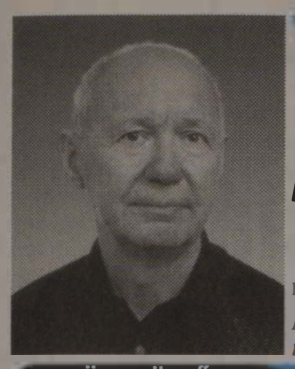
MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ÖNORM M 7812, DIN 6700




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



# Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

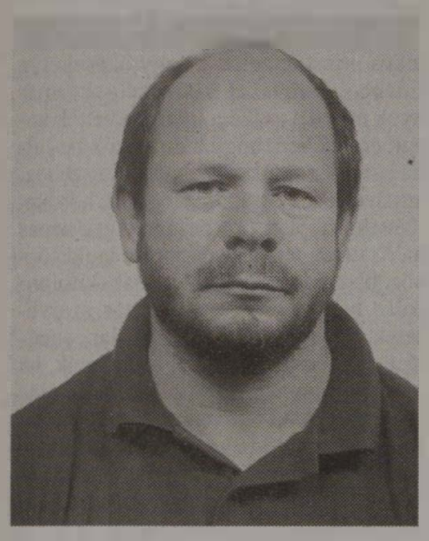
MOTTÓ:
*Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.*

ÜTKÖZŐ

KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

## A nemzetközi kapcsolatokról, a nemzetközi szolidaritásról

BEMUTATJA: ***GYÖRGY KÁROLY***



*– A Magyar Vasutasban folyó véleménycserében eddig jórészt a szakszervezetek hazai viszonyairól volt szó. Nem mellékes azonban, hogy milyenek a nemzetközi körülmények. Hogyan jellemeznéd a jelen időszak főbb vonásait?* – kérdeztem az MSZOSZ nemzetközi ügyvivőjét.

– Az a folyamat, ami tíz egynéhány éve zajlik a magyar társadalom átalakulásában, meghatározza a szakszervezetek nemzetközi kapcsolatainak tartalmát. A gazdasági szerkezet átalakulása, a privatizációra, a külföldi működő tőke nagymértékű beáramlására, az új technológiák megjelenésére gondolok. Mindez jelentős befolyással van a munkaerő-piaci viszonyokra, a munkaügyi kapcsolatokra. Másik fontos tényező a politikai rendszerváltás, amely nemzetközi léptékben a kétpólusú "szakszervezeti világkép" végét jelentette.

*– S mi jött ezután?*

A kilencvenes években a magyar szakszervezetek – és ez gyakorlatilag mindegyikre érvényes – csatlakoztak a mai globalizálódó világ legmeghatározóbb nemzetközi és regionális szervezeteihez. Az MSZOSZ – a Ligával és az Autonómokkal együtt – tagja a Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének (SZSZNSZ) és gyakorlatilag az összes konföderáció tagja az Európai Szakszervezeti Szövetségnek. Ami legalább ennyire fontos: az ágazati, szakmai szakszervezetek érdemi bekapcsolódása a nemzetközi szervezetek tevékenységébe.

A nemzetközi szakszervezeti mozgalomban folyik a válaszkeresés a globalizálódó világ kihívásaira. Vitathatatlan a különböző országok szakszervezetei közötti együttműködés kényszere. Annál is inkább, mert a tőke globalizálódása jóval előbbre tart, mint ahogyan azt a munka világának oldaláról tapasztaljuk. A jelen kérdése, hogy a nemzetközi szakszervezeti struktúrák mennyiben válnak elfogadott partnerré a nemzetközi kormányzati, pénzügyi intézmények részéről és mennyiben lesznek képesek a globális gazdaság játékszabályainak meghatározásában való részvételre.

Igazából az elmúlt évtized során jelent meg markánsan az a kérdés, amire csak a szakszervezetek közösen adhatnak választ: mit jelent a gyakorlatban a nemzetközi szolidaritás? Ennek megválaszolása azért fontos, mert mint ismeretes, erre az elvre épül a szakszervezeti mozgalom. Az SZSZNSZ legutóbbi kongresszusa bizonyította, hogy a szakszervezetek túlnyomó része hasonló problémákkal küzd, függetlenül attól, melyik államban, melyik kontinensen, fejlett vagy fejlődő országban működnek.

*– Ebben a környezetben a magyar szakszervezetek nemzetközi tevékenységének melyek a fő irányai?*

– A fentiek is mutatják, hogy felértékelődnek a nemzetközi kapcsolatok, a globális gazdaságban a napi lét részévé válnak. Az MSZOSZ számára az a fő feladat, hogy a makroszintű érdekvédelemhez szükséges nemzetközi hátteret biztosítsa. Így van ez a munkavállalói és a szakszervezeti jogok érvényre juttatása során a multinacionális vállalatok esetében, de említhetem az oktatás, a képzés területét is. Az Európai Unióhoz való csatlakozás folyamatában a szakszervezeti kapcsolatok különösen akkor válnak fontossá, amikor a valós társadalmi párbeszéd hiányában külföldi partnereinkre számíthatunk az információk szerzésében és véleményük meghallattatásában.

– A nemzetközi szolidaritás jó példája volt egy éve, az SZSZNSZ főtitkárának határozott fellépése a Munka Törvénykönyvének munkavállaló- és szakszervezet-ellenes módosítása ellen. Az EU tagországai szakszervezeteivel és kormányzati képviselőivel folytatott rendszeres konzultációk és folyamatos tájékoztatásuk hozzájárulnak ahhoz, hogy Magyarország csatlakozása a szociális dimenzió figyelembevételével történjék. Az EU csatlakozás csak úgy értelmezhető, hogy a gazdasági és politikai unió mellett egy értékek közösségéhez kívánunk teljes jogú részesek lenni a jövőben. A jelenlegi magyarországi viszonyok, a társadalmi párbeszéd, a valós érdekegyeztetés hiánya élesen veti fel az előbb említett közös értékrend kérdését. Az EU alapértékeihez tartozik – az amszterdami szerződés óta különösen – az érdemi szociális párbeszéd, s ennek megvalósítását megkövetelik a csatlakozni kívánó országok kormányaitól is.

*– Az EU tagországai mellett – úgy gondolom – a szomszédos, a kelet-európai országok szakszervezeteivel való kapcsolatok sem hanyagolhatók el. Mit mondanál erről?*

– A külföldi partnerszervezetekkel folytatott együttműködésben, az utóbbi időben egyre többször fogalmazódik meg az igény, hogy osszuk meg az elmúlt tíz év során szerzett tapasztalatainkat; azokat, amelyeket a privatizáció, a gazdasági szerkezet átalakítása, az érdekegyeztetés terén szereztünk. E kérések főként a közép-kelet európai térségből érkeznek. Elsősorban a balkáni országok szakszervezetei kíváncsiak a plurális magyar szakszervezeti viszonyok alakulására.

– E kérdésekben nemcsak az országos szövetségek közötti együttműködés fontos. Növekvő mértékben mind rendszeresebbé és konkrétabbakká válnak a határon átnyúló térségi szakszervezeti kapcsolatok. Új elem, hogy az utóbbi hónapokban a magyar szakszervezeti konföderációk együttesen lépnek ezekben a regionális együttműködési formákban. Az ilyen jellegű közös fellépés a jövő útja, hiszen a szétforgácsolt struktúrákra épülő érdekérvényesítés nemcsak nemzeti, de nemzetközi szinten is kevésbé hatékony.

***kárpáti***

## Olyan a konföderáció, amilyenek a tagszervezetei

– VALLJA ***FOGARASI LÁSZLÓ***, A VASAS SZAKSZERVEZETI SZÖVETSÉG SZÓVIVŐJE

*– Milyen helyzetképet és hangulatjelentést adnál a mai vasasszakszervezetről?*

– A hangulat kedvező, a Vasasban van lendület. Ez az állapot nem csupán ahhoz köthető, hogy a szakszervezeti vezetés három tagja közül egy, az első számú vezető lecserélődött. Legalább akkora, ha nem nagyobb szerepe van ebben annak, hogy volt egy tartalmában sikeres kongresszus 1999. novemberében, melynek két kulcsszavát idézném fel: egység és nyíltság.

*– Kérem, értelmezd e szavakat.*

– Az egység, amely tíz esztendővel korábban is már felismert és kívánatos cél volt a vasasoknál, most új minőségi tényezőkből teremtődött meg. A korábbi egység főképpen a külső környezet nyomására, támadására való reflexként jelent meg. Most, egy évtized múltán már nemcsak a közös akolba szorulásához hasonló. Hanem annak felismerése, hogy a kezdődő új évezredben az immár kezdeményező, aktív szerepet vállaló szakszervezet cselekvésének előfeltételéül szolgál. Tehát cselekvő egységről van szó, az előrelépés, az összehangolt közös munka feltételéről.

Ennek megfelelő változások zajlanak nálunk. Néhány napon belül lezárul szervezeti változások folyamata. Öt fontos szakmai csoportosulásba tömörül több, mint 400 munkahelyi szervezetünk. Példaként említhetem, hogy a járműiparban dolgozók, vagy az elektronikai ágazat munkavállalói, illetve a kohászok, öntészek létrehozták azokat a szervezeti kereteket, amelyek a korábbinál alkalmasabbak a munkaadói szövetségekkel való tárgyalásokra.

*– Ennyit az egységről. Mit értetek a nyíltságon?*

– Nehéz a nyíltságot egyszeri aktusnak tekinteni. A cselekvés folyamatában, a mindennapi érdekvédelmi munkában kell érvényesíteni. Mondanék erre is egy példát. A kongresszuson elfogadott alapszabály rögzíti, hogy a szövetségi tanács ülésein bármely szakszervezeti tag részt vehet, közvetlen értesüléseket szerezhet arról, hogy az általa választott tisztségviselők és testületek hogyan dolgoznak.



*– Innen, a VIII. kerületi Magdolna utcából, a Vasas Székházból milyennek látszik a magyar szakszervezeti mozgalom jelenlegi helyzete?*

– Én nem tartom magamat hivatva arra, hogy az egész magyar szakszervezeti mozgalomról átfogó véleményt mondjak. Úgyis megteszik ezt olyanok (is), akiknek talán még kevesebb alapjuk van erre. Ha lehet, inkább csak az MSZOSZ-ről beszélnék. Annál is inkább, mert úgy látszik, hogy néhány kolléga, akik persze már jó néhány éve meghatározó személyei voltak a szakszervezeti konföderáció tevékenységének, (vagy lehettek volna), most mintha pánikba esnének, és lázasan keresnek okokat a szervezeti és személyi változtatásokra.

– Azok egyikeként, akik az MSZOSZ alapításánál jelen lehettem, a szövetséget ma is közös értéknek, kincsnek érzem. Ezért mindenfajta változtatását alaposan meg kell fontolni. Meggyőződésem ugyanis, hogy az országos szervezet állapota, minősége pontosan tükrözi tagszervezeteinek munkáját, hozzáállását. Tehát mindenkinek, akik megújulást sürgetnek –, amellyel általában mindig egyetértünk – elsősorban a saját házuk táján kellene megvizsgálni, milyen lehetőségek adódnának a társszakszervezetekkel való együttműködésre. Vajon megtesznek-e mindent annak érdekében, hogy a hétköznapi gyakorlatban érvényesüljön a szövetségi gondolat, vagy csupán a saját kezeletlen problémáikra keresnek receptet az országos konföderációban? Számomra ez morális kérdés is, hiszen azokat a döntéseket, melyeknek magunk személyesen is részesei voltunk és vagyunk, nem lehet csupán másokon számon kérni.

– Azon a napon készítjük ezt az interjút, amikor a Népszabadságban megjelent egy összeállítás "Az egységszakszervezet felé?" címmel. Ebben kifejti a véleményét mind a hat konföderáció vezetője – *Sándor László* (MSZOSZ), *Szabó Endre* (SZEF), *Borsik János* (Autonóm), *Kuti László* (ÉSZT), *Gaskó István* (Liga), *Palkovics Imre* (Munkástanácsok) arról, hogy látják az együttműködés lehetőségeit, egy esetleges csúcsszövetség megalakítását. Te miként vélekedsz erről?

– Mindannyian kívánatosnak és szükségesnek tartjuk azt, hogy minél szorosabb együttműködés, egység valósuljon meg azok között, akik képesek egy célért dolgozni. Ebből adódik a feladat, hogy az összekötő, közös célokat mindenki számára érthetően, világosan meg kell fogalmazni. Bízom benne, hogy a tartalmi elemek kimunkálása is megtörténik és nem pusztán a szervezeti, strukturális kérdések válnak állandóan visszatérő beszédtémánkká. Hozzá teszem, a szakszervezeti pluralizmus is becsülendő érték. Azt is vallom, hogy a kilencvenes évek elején történt szakszervezeti tagolódások szükségesek voltak, mert hozzájárultak a különböző munkavállalói érdekek markánsabb megjelenéséhez.

– Itt tehát egy olyan ellentmondásról van szó, amellyel tudnunk kell együtt élni. Annak a felfogásnak és gyakorlatnak a jegyében, hogy sokszínűség az érdekek felismerésében és kifejezésében, s a lehető legnagyobb cselekvési egység az érvényesítésükben. Vagyis: tartalmi kérdésről van szó, amelynek formáját mindig a változó környezethez kell igazítanunk attól függően, hogy az ellentmondás melyik oldala igényli a nagyobb hangsúlyt.

***kárpáti***

## Megtartani a munkahelyeket és emelni a béreket

A KÖZEGÉSZSÉGÜGYI SZAKSZERVEZET ORSZÁGOS TITKÁRA, ***MIRISZLAI ÉVA*** SZERINT EZEK ÁLLNAK TEVÉKENYSÉGÜK HOMLOKTERÉBEN



*– Kérem, mutasd be szakszervezeteteket.*

– Jó, pillantsunk vissza. 1989 októberében alakult szakszervezetünk, az akkori Orvos-Egészségügyi Szakszervezetből kilépve. Abban az időben még Köjálnak hívták az intézményrendszert, amely 10 ezer dolgozót foglalkoztatott. Jelenleg Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálatnak hívják a rendszert, ahol kb. 6 ezer ember dolgozik. A munkavállalók kisebb részben közalkalmazottak, (ezek az országos intézeteink), nagyobb részben köztisztviselők, akik a hatósági munkát végzik. Sajnos, szakszervezeti tagságunk létszáma csökkent, szervezettségünk jelenleg 30 százalék körül mozog.

*– Ebben a környezetben, ilyen feltételek mellett, melyek az érdekvédelem fő kérdései, problémái?*

– Elsősorban a munkahelyek megtartása, másodsorban, de ugyan ilyen hangsúllyal, a bérek. A közalkalmazottaknál ugyanis rendkívül alacsonyak a bérek. A köztisztviselőknél egy kicsit árnyaltabb a helyzet. Az illetményalap magasabb, ám a technikai személyzetnél és az ügykezelőknél szintén alacsonyak a bérek. Ezek a problémák foglalkoztatják a tagságot, ez a hangulat alakulásának fő tényezője, befolyásolója. A lényeg nálunk (is) az, hogy legyen az embernek munkája, és abból tudjon megélni.

*– Tágítsuk a kört egy kicsit a konföderációval. Ti korábban az MSZOSZ tagszervezete voltatok, jelenleg viszont a Szakszervezetek Együttműködési Fórumához (SZEF) tartoztok. Mi s hogy változott?*

– 1990 márciusától, az MSZOSZ megalakulásától kezdve mi alapító tagjai voltunk az MSZOSZ-nek, s azok is maradtunk egészen 1999 áprilisáig. Az MSZOSZ-ben minden lehetőséget és támogatást megkaptunk, én elnökségi tag is voltam a szövetségben. Szakszervezetünk tagsága mégis úgy ítélte meg, hogy a közszolgálaton belül nagyobb érdekérvényesítő lehetőség kínálkozik a SZEF-ben, s ezért úgy határozott a rendkívüli kongresszus (1999 áprilisában), hogy másik konföderációt választ, a Szakszervezetek Együttműködési Fórumát.

*– S most jobb?*

– Szakszervezetünk vezető képviselője állandó meghívottja a SZEF ügyvivő testületének. Jelenleg abban bízunk, hogy a közszolgálat egyesített ereje kikényszeríthet olyan megállapodást, amely kedvezőbbé teheti a munkavállalók helyzetét és stabilizálhatja a munkahelyek megtartását.

*– Az egyesített erő úgy tűnik, jelenleg az egész magyar szakszervezeti mozgalomban, mint fő, meghatározó tendencia jelenik meg. Mi a véleményed erről, hogyan látod ezt a folyamatot?*

– Mind a saját álláspontom, mind a szakszervezeti tagság véleménye szerint időszerű, hogy közelebb kerüljön egymáshoz a hat konföderáció és erősödjenek az egységtörekvések. Nem a régi SZOT újjáélesztésére gondolunk, de az egységes fellépést biztosító szervezeti keretek kialakítása szükséges, hiszen a fejlett nyugati országokban is egységes szakszervezetek működnek.

– Hangsúlyoznám ugyanakkor, hogy az egyes szakszervezetekre és konföderációkra jellemző különbségekre és sajátos vonásokra tekintettel kell lennünk. Ugyanis a közszféra bérei jelentősen lemaradtak a versenyszféráéhoz képest. Ezért hosszabb időre van szükség a kívánatos egység megteremtéséhez. Ezek a törekvések azonban mindenképpen és minden lehetséges eszközzel támogatandók.

***kárpáti***

SZABAD TÉR

# Ki engedte meg?

Izomagyú, szekrényméretű, biztonsági őröknek látszó egyének, megtermett kutyákkal törnek maguknak utat a pályaudvar forgatagában, majd elfoglalják helyüket az utasok között. Szájkosár az asztalkán, a polcon, a gazdi oldalán, vagy hanyagul a kutya nyakára kötve. Nem egyedi eset. Miért? Miért kell nekünk utasoknak elviselni ízléstelen megjelenésüket? Hiszen már az állomáson nyomon lehet követni az eseményeket, köszönhetően a MÁV-nak, amely sok-sok millióért bekameráztatta az egész környéket.

S kik ezek az "őrök"? A csarnokban, a peronon nem kevés utas bosszantására, saját és mások testi épségének, nem ritkán életének veszélyeztetésével hajmeresztő manővereket hajtanak végre, míg el nem érik a kívánt szerelvényt. S már kezdődik is a kutyakiképzés, mint ahogy történt ez május 22-én, kedden a hét óra húszkor induló szolnoki személyvonat első kocsijában.

– Ki engedte meg neked? Mit mondtam? – üvölti a tagbaszakadt izomagyú, akinek egyre hangosabb és agresszívebb a hangja. – Ki engedte meg neked? Mit mondtam neked? – folytatja az "okítást" dühödten. Így zajlik percekig a "párbeszéd" kutya és a szeretett (?) "gazdi" között, negyven döbbent utas füle hallatára. A "Született gyilkosok" című film jut az eszembe.

Nem szóltam. Nem mertem. Magamban titkon vártam a jegyvizsgálót. Egyben ő volt a vonatvezető is. Jött. Látott, kezelt és elment. Ő sem szólt semmit.

– Nem szabad! Ki engedte meg neked? – hasít bele újra a lusta, fáradt kora reggeli csöndbe a lassan már feledett hang. 12, 16, 24, sőt 48 órai szolgálat után körülbelül 40 percig ezt az arrogáns és agresszív "kiképzést" hallgatni, finoman szólva nem semmi. Senki sem szólt. Én sem. Azt gondoltam, majd pont én tépessem meg magamat e két állattal?

– Mit mondtam neked? – ordít a tréner. – Ki engedte meg neked? Még most is fülemben csengenek ezek a brutális hangsúllyal odavetett kérdések. Aztán véget ért a rémálom. Fellélegeztünk, amikor Pusztaszentistvánon az izomagy leszállt, magával húzva sokkos kutyáját. Sajnáltuk. A kutyát.

De azért egy pár kérdés bennem motoszkál. Először is, ki engedte meg magának fiatal, magas, szőke, kopasz, kékszemű, rohamruhás, nagy és rossz arcú fiatalember, hogy a MÁV személyszállító vagonjában szájkosár nélkül szállítsa az idegroncs kutyáját, sőt ott próbálja tanítani? (Azt már meg sem kérdezem: vajon mire próbálta meg betanítani a szerencsétlen állatot?) Ki engedte ezt meg? Ki nem figyel oda, azok közül, akiknek kötelessége, sőt joga és eszköze is megvan a hasonló esetek megelőzésére? Épületfalakon sötéten ásítozó biztonsági kamerák, monitorok, peronon ácsorgó, mobil vasútőrök, rendőrök és a kalauz. Fentiek mind közömbösek a hasonló esetek láttán.

Végül a Tisztelt MÁV-vezetőkhöz fordulnék. Tessék mondani, okvetlen meg kell várni, hogy tragédia történjen? Magyarországon mindig meg kell halni ahhoz valakinek, hogy valami pozitív változás történjen? S végül az esetleges kártérítést a MÁV vajon majd kire fogja áthárítani?

*Kenyó László*

# Úgy hiányzott, mint egy falat kenyér!

## FÉLÉVES A TATABÁNYAI VSZ-ALAPSZERVEZET

**Huszas éveiben járó, tatabányai születésű és lakosú fiatalember *Kóródi Lajos* forgalmi gyakornok, aki egyúttal az 1999 decemberében megalakult önálló, tatabányai VSZ-alapszervezet szb-titkára is. Miután 1994-ben a katonaságtól leszerelt, jegyvizsgáló majd vezető jegyvizsgáló lett a szülővárosában. Mindenképpen tovább szeretett volna lépni a vasúti ranglétrán, így 1999-ben elment segédtiszti tanfolyamra. Már csak pár hete van hátra s utána önálló forgalmi szolgálattevőként fog dolgozni Herceghalmon.**

*– Miért éppen Tatabányán önállósodtatok?*

– Alapszervezetünk 1999 decemberében alakult meg, már csak azért is Tatabányán, hogy ne kelljen minden gondunkkal-bajunkkal Komáromba (ahová tartoztunk) rohangálnunk. Taglétszámunk hamar elérte a 34 főt. Sajnos a tavaly decemberi és az idén januári, illetve februári sztrájkok után páran kiléptek, 28-an maradtunk. Titkárnak engem választottak meg a kollégáim, míg helyettesem Szűcs Róbert tatabányai jegyvizsgáló, gazdasági felelősünk pedig Tarsoly Márta tatabányai raktárnok lett.

Egyébként minél hamarabb szeretnénk átalakulni csomóponti alapszervezetté, hiszen akkor már hozzánk fog tartozni 3-4 taggal Környe, szintén 3-4 taggal Oroszlány, 5-6 taggal Tata és 20-22 taggal Felsőgalla. A csomóponti alapszervezetté való átalakulásunk azonban egyelőre adminisztrációs okok miatt csúszik.

*– A területen mi okozza a legtöbb gondot és fejtörést?*

– Első helyen egyértelműen a katasztrofális munkabérek szerepelnek. Nagyon sok feszültséget szül az a tény, hogy a fordulószolgálatos és túrba járó vasutastársaink nem kapták meg az 1,5%-os differenciált béremelést.

Számos vonatot kivettek a menetrendből, ráadásul pont a legkihasználtabbakat és azokat, amelyekhez volt csatlakozás mind Budapest, mind Komárom felé. A megmaradt vonatok pedig már nem a Keleti-pályaudvarra, hanem a Délibe közlekednek, így sokan, akik régebben a Ferencvárosban szálltak le, most már kénytelenek BKV-val tovább utazni. A vonatmegszüntetések miatt kialakultak fordagondok is. Sokan kifogásolják a pár évvel ezelőtti Budapest-Oroszlány között közlekedő közvetlen vonat megszüntetését és a Pápa-Környe mellékvonal tervezett megszüntetéséről sem szabad megfeledkeznünk.

A gyors- és személyvonatok állapota kritikán aluli. A szerelvények kevés kocsival közlekednek, túlzsúfoltak, mocskosak. A "munkásvonatok" sokszor még a legelemibb biztonság- és tűzvédelmi előírásoknak sem felelnek meg. Kocsinként kellene legalább egy működő, szavatossági időn belüli poroltónak lenni, ehelyett jó, ha szerelvényenként van egy, annak is gyakran már lejárt a szavatossági ideje. Gyakran ilyen hiányosságok miatt nem veszik át a vonatokat a jegyvizsgálók. Úgy vélem, a hajnalban és este munkába járó kétkezi magyar melósok is megérdemelnének tisztességes, InterCity-minőségű szerelvényeket.

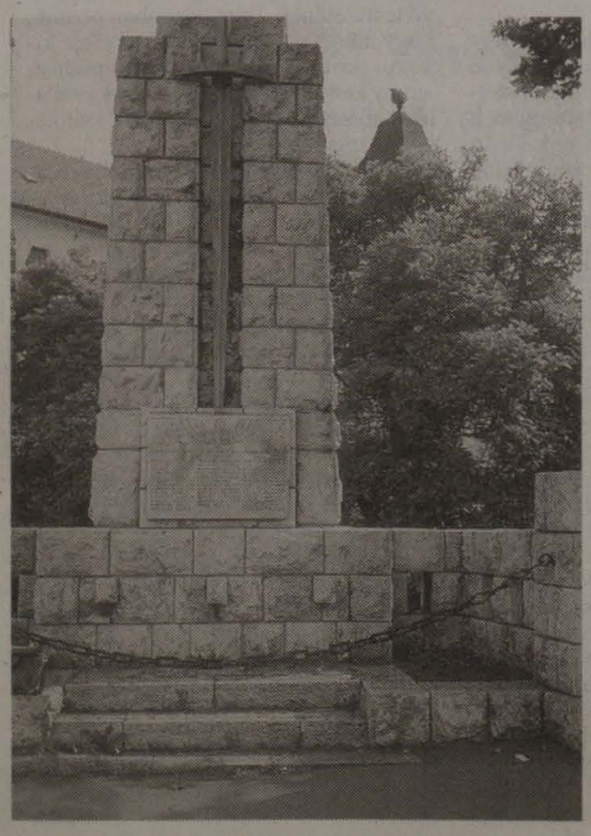
*– Mi az, amit még sérelmeztek?*

– Hát például azt, hogy nekünk érintetteknek, azaz a vasutasoknak és a szakszervezeteknek nincs bepillantásunk a jövőnkbe, azaz a vasútreformba. Így pedig, ha minket nem nyer meg e témához a vasút vezetése, nehéz lesz ezt a "csomagot" demokratikus úton keresztülvinni. Sokan félnek attól is, hogy a vasút átalakítása ismét elhozza a tömeges elbocsátások és létszámleépítések korát.

*– Az érdekvédelemhez nemcsak elhivatottság és akarat, de a tag és tagdíj is kell. E téren hogyan álltok?*

– Tagdíjfizetős alapszervezet vagyunk. Érthetően van bennem félsz a tagdíjlevonások áprilisi hatállyal történő felmondása miatt. Sokan kivárnak. Biztos, hogy lesz egy-két kételkedő, aki ki fog lépni. Ám, akinek banki folyószámlája van (sajnos ők vannak kevesebben), minden valószínűség szerint továbbra is fizeti (a bankokkal vonatja) majd a tagdíját. Nagyobb problémát okoz a csekkfeladásos módszer, hiszen az előbbinél drágább, másrészt időt és lehetőséget ad a tagoknak a vacillálásra. Az a pár ezer forint pedig nagyon is sokat jelent a mai világban egy családnak. Mindenesetre biztatjuk az embereket, aki teheti, nyisson folyószámlát! Persze kényszeríteni erre senki sem lehet.

*Berta Sándor*



# Kép rejtvényünk

**Hol, melyik magyar városunkban található a "kardos" emlékmű, amelynek márványtábláján a hazáért hősi halált halt vasutasok nevei olvashatók a szárnyaskerék alatt. Megfejtésül írják meg azt is, hogy mikor emelték az emlékművet?**

BEKÜLDÉSI HATÁRIDŐ: **július 10.**

**A megfejtők között értékes könyvjutalmat sorsol ki a szerkesztőség.**

# Fotópályázat

A korábbi évek ünnepségsorozataiba illeszkedett Országos Vasutas Fotókiállítások sikerén felbuzdulva a Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma úgy határozott, hogy a kétévenkénti megrendezéssel a hagyományt immár megteremtve a III. Országos Vasutas Fotópályázatot idén meghirdeti és a kiállítást tovább vándoroltatja. A 2000. évi pályázatot a Millenniumi Szent István nap tiszteletére hirdeti meg.

A pályázati feltételeket az általuk ismert vasutas fotósoknak, fotószakköröknek, művelődési házaknak, vasútbarát szervezeteknek megküldték, de ezúton is tudatják az érdeklődőkkel, hogy a bővebb információért forduljanak a Vasúttörténeti Alapítványhoz.

SZERVEZŐ: Nagy József, MÁV Rt. Területi Igazgatóság Szeged, telefon: 16/12-76, illetve 62/426-870.

*Szabó Gyula*
Vasúttörténeti Alapítvány
Kuratóriumának elnöke

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

**STRASSENREITER ERZSÉBET**
történész



# A szociáldemokrácia születése 6. rész

## A szociáldemokraták a "negyedik rend" emancipálásáért

A XX. század első évtizedei a marxi szocialista eszmék, művek magyarországi elterjedésének időszakai voltak. A szocialista eszme, a szociáldemokrata ideológia behatolt a tömegekbe, ahogy ezt a politikusok megfogalmazták. Széles körben terjedtek Marx, Engels és több neves külföldi szocialista gondolkodó, politikus magyarra fordított munkái, a kiemelkedő magyar szociáldemokraták írásai a magyar társadalmi viszonyokról, a szociáldemokráciáról, stb. 1906-tól (megszakításokkal egészen 1948-ig) megjelent a párt tudományos folyóirata, a Szocializmus, amely a magyar társadalom, a hazai és a nemzetközi munkásmozgalom problémáit elemezte, értékelte, ismertette. A szociáldemokrata mozgalommal kapcsolatba kerültek azok a kiváló tudósok, gondolkodók, írók, költők, akik baloldali, liberális, haladó társaságok körül csoportosultak, s bírálták a fennálló társadalmi viszonyokat. A Népszava, a Nőmunkás és más időszaki lap mellett, a szakmai szövetségeknek és a Szaktanácsnak is megjelentek kiadványaik, amelyekben a magyarországi társadalom súlyosbodó politikai, gazdasági, szociális, nemzetiségi, stb. problémáira reagáltak, keresték a válaszokat, a megoldást.

Az MSZDP és a szakszervezetek kiléptek az évtizedeken át rájuk kényszerített elszigeteltségből, a hatalom által nekik szánt társadalmi gettóból. A szocialista munkásmozgalom a magyar társadalom és közélet részévé vált, a "negyedik rend" beemelődött az országos politikába, a munkásmozgalom eseményei a parlamenti viták témájává váltak.

Az ezredfordulón kialakult imperializmus mérhetetlenül kiélezte a társadalmi ellentmondásokat, a politikai, nemzetiségi, szociális ellentéteket, fokozta a feszültségeket országon belül a maroknyi gazdagok és a mintegy négyötödnyi szegények között. Nőtt a nyomor, a munkanélküliség és a hatalom terrorja a lázongó munkások ellen.(pl. a földnélküli agrárproletárság milliói kényszerültek kivándorolni a nyomor, az éhenhalás elől).

Az MSZDP az új helyzetben is kitartott osztályharcos, marxi ihletésű programja, elvei mellett. Elutasította Eduar Bernstein nézeteit, aki ekkor Marx tételeinek reformjával jelentkezett, tagadta az osztályharc szükségességét, hirdette az osztálybékét, a forradalom elkerülhetőségét, a kapitalizmus belenövését a szocializmusba, az osztályellentétek tompulását. A párt X. kongresszusán, 1903-ban, elfogadott új programjának elvi nyilatkozata a korábbinál is egyértelműbben fogalmazta meg elvi alapjait és követeléseit. A dokumentum leszögezte: "...az osztályellentétek mindinkább kiélesednek, és erősbödik a törekvés a kapitalista termelőeszközök társadalmasítására, mint a kizsákmányolás és elnyomatás megszüntetésének egyedüli módjára." E célt a munkásosztály csak az uralkodó osztály elleni harcban, "...annak akarata ellen és ellenállásának leküzdésével lehet előkészíteni és megvalósítani."

A XX. század első évtizedeiben a politikai küzdelem, harc középpontjába a párt a szabadságjogokért (gyülekezési-, szervezkedési, választói jogokért, a sajtószabadságért) való harcot, követeléseket állította. Céljai elérése érdekében nagy tömegeket megmozgató utcai tüntetéseket szervezett, amelyek gyakran torkolltak a hatalommal való véres összecsapásokba. Különösen sokat tett az egyenlő-, titkos- általános választójogért.

A párt és a szakszervezetek által vezetett politikai és gazdasági megmozdulásoktól volt hangos a XX. század első húsz évének szinte mindennapja. Felsorolni lehetetlen bérharcokat, sztrájkokat, amelyek a bányászoktól kezdve a könnyűipari, kis- és háziipari dolgozókig, a gazdasági élet minden szektorában kirobbantak. 1901. februárjában ötezer munkanélküli tüntetett Budapesten, 1904 áprilisában országos vasutassztrájk robbant ki, 1905. júliusában általános vasmunkássztrájk zajlott le a fővárosban, 1906. júniusában négyezer bányász sztrájkolt Salgótarján vidékén s lehetne sorolni csak a nagyobb jelentőségű megmozdulásokat, amelyeknek jelentős része sikeres is volt.

A konzervatív, népellenes, a nagybirtokos arisztokráciát, a nagytőkéseket, a fináncoligarchákat kiszolgáló kormányok minden eszközt igénybe vettek annak érdekében, hogy a dolgozók ne juthassanak azokhoz a szabadságjogokhoz, amelyek a kiváltságos rétegeket, köröket illették. Kiépítették a besúgók igen népes hálózatát, a terror, a diktatúra legkülönbözőbb módszereit alkalmazták (kitolncolás, bebörtönzés, letartóztatás, szervezetek, munkáskörök betiltása, lapcenzúrázás, elbocsátás stb.) a szocialisták, az MSZDP tagjai, vezetői ellen. Kivételes törvényeket, kivételes rendszabályokat vezettek be a tömegessé váló megmozdulások megelőzésére. Ennek ellenére a szocialista politikai mozgalom kiterjedését megakadályozni nem tudták.

Az Osztrák-Magyar Monarchia szétesését, felbomlását s ezen belül Magyarország társadalmi, szociális válságát tovább mélyítette az I. világháború és az uralkodó osztályok szűklátókörű, a Nagy-Magyarország illúzióját kergető, önző osztálypolitikája. 1917/1919 ben a katonai vereség nemzeti katasztrófa szélére sodorta az országot, amelyben forradalmi helyzet alakult ki.

A soknemzetiségű Magyarország lakosságának döntő többsége, a napról napra romló élet- és munkakörülményei miatt sürgette, követelte a radikális változásokat, a párt programjának megvalósítását, a problémák megoldására intézkedéseket vártak a szocialista mozgalom vezetőitől. A drámai helyzetben a szociáldemokraták többsége, a nemzet érdekeit tartva szem előtt, kétkedésekkel telve ugyan, de mégis ez utóbbi mellett döntött, hogy mentse, ami még menthető.

S mindeközben a győztes nagyhatalmak imperialista, igazságtalan, rabló békét kényszerítettek a legyőzöttekre, az Osztrák-Magyar Monarchiára, mindenekelőtt Magyarországra. A nemzetet katasztrófába taszító politika ellen a szociáldemokraták és a belőlük 1918 őszén kivált radikális szárny, a kommunisták, léptek fel a legkövetkezetesebben és kísérelték meg a lehetetlent: fegyverrel hárítani el a megalázó, az országot és a népet megnyomorító, rabló békeajánlat megvalósítását. A Vörös Hadseregben munkások, agrárproletárok, kisemberek – többségük a "hazátlan bitangoknak" kikiáltott szociáldemokraták, kommunisták – fogtak ismét fegyvert és azok az osztrák-magyar k.u.k. hadsereg nemzeti érzésű tisztjei, akik az elvi és osztálykülönbségeket félre tudták tenni, amikor a magyar haza, a magyar nemzet becsületéről, jövőjéről, sorsáról volt szó.

A Vörös Hadsereg, amelynek vezetői közül többen szociáldemokraták voltak, 1919 nyarán visszaverte a csehszlovákok északi támadásait, elfoglalta Kassát, s a románokat is visszaszorította a keleti frontokon. Ezzel megakadályozta átmenetileg, hogy Keleten a románok Tiszáig, Északon a szlovákok Budapestig megszállják a magyarlakta területeket. Rajtuk kívül senki sem vállalta a harcot az igazságtalan, imperialista, rabló béke ellen. Az Antant nagyhatalmak nyomásának a tanácskormány és a Vörös Hadsereg már nem tudott ellenállni, kénytelen volt a nemzetközi túlerőnek engedni, és északról visszavonulni, a székely hadsereg átállása miatt pedig a keleti vonalakat is átengedni. A Vörös Hadsereg hősi helytállásának értékéből semmit sem von le az, hogy az ország szétdarabolását végül is nem sikerült megakadályoznia. (a Vörös Hadsereg kiemelkedő, hazafias tetteiről Kéri tábornok, a Vörös Hadsereg, majd a Horthy-vezérkar tisztje, az 1990-es parlamentben dicsérő, elismerő beszédben emlékezett meg).

*(folytatjuk)*

# "Termék" az érdekvédelem

**A cégek piackereséséhez hasonlóan a szakszervezet is bemutatta érdekvédelmi "termékeit" a június 7-én megnyílt győri vásáron. A széles körű tájékoztatás új lehetőségeit keresve első alkalommal népszerűsíthették a vállalkozások között a kor kihívásának megfelelő szolgáltatásaikat a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének ágazatai, köztük a Vasutasok Szakszervezete.**

A szakszervezetek hagyományos tevékenységén – az üdültetés, segélyezés – kívüli erőfeszítések eredményeit a közvélemény nem eléggé ismeri. Szerintünk pedig egy-egy Mikulás csomagnál, vagy nőnapi ajándéknál többet ér, ha a munkavégzés feltételeit a kollektív szerződés szabályozza, vagy a béralku során fizetésemelést harcolunk ki a dolgozóknak.

E fogyasztási javak kiállításán, a vásár ideje alatt az MSZOSZ pavilonnál folyamatosan arról tájékoztatták az ágazatok vezetői, képviselői az érdeklődőket – köztük a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége képviseletében *Király Károlyné* a Budapesti Területi Képviselet titkára és a győri Gépészeti Főnökség titkára, *Gagna Ferenc* –, hogy miért érdemes szakszervezetet alakítani, miért érdemes szakszervezeti tagnak lenni.

Igyekeztünk meggyőzni az érdeklődőket arról is, hogy ne tekintsék ellenségnek a szakszervezetekbe tartozókat.

A vásáron megjelentek az ágazati szakszervezetek azon kiadványai, amelyek a szakszervezeti tisztségviselők munkáját a "termék" eladásában segítik, amelyek szükségesek az érdekvédelmi munkához – kollektív szerződés, Tisztségviselők kézikönyve, Munka Törvénykönyve, béralkuk, bérmegállapodások stb., – de ott voltak az ágazati szakszervezeteknél megjelenő újságok és köztük a Munka-lap 3. száma is.

A vállalkozások pavilonjai között újnak számított, de megfelelt az érdeklődőknek az új utakon haladó szakszervezeti "termék".

*Rabi Ferenc*, az MSZOSZ alelnöke sajtótájékoztatójában azt hangsúlyozta, hogy a kor követelményeihez alkalmazkodva a kihívásokra új fajta válaszokat kell adni. Ennek részeként a szakszervezeteknek a közvélemény széles körű informálására kell törekedni azért, hogy a közvélemény többet tudjon törekvéseinkről és céljainkról. A szakszervezeteknek más utakon kell járniuk, mint korábban, erősítenünk kell az összefogást, méghozzá olyan egyeztetések árán, amelynek következtében elsősorban a szakszervezeti tag, de ezen keresztül minden tagszervezet és konföderáció nyertes lehet.

Ahogy a nemzetközi intézmények kialakították hálózatukat, úgy kellene a szakszervezeteknek is együttműködni, amire ebben a megyében már példa is található, hisz az MSZOSZ megyei képviselete a Burgerland-Nyugat-Magyarország Szakszervezeti Eurégió tagja.

Az évek során kialakult jó kapcsolat eredményeként az ősz folyamán az osztrák szakszervezeti szakemberek megosztják magyar társaikkal hazájuk uniós tagállammá válásakor szerzett tapasztalataikat. Az egységes rendszerhez alkalmazkodásnak nemcsak az előnyeit, de e nehézségeit is ismertetik majd, hogy segítsék hazánk felzárkóztatását a munkavállalói érdekvédelem terén.

A mozgalom hazai élharcosainak szervezett rendezvénysorozatra a három megye és a határ túloldalán elhelyezkedő tartomány között létrejött egy szakszervezeti megállapodás. A Burgerland-Nyugat-Magyarország Szakszervezeti Eurégió Győrben és Sopronban tervezett tájékoztatóin a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének megyei képviselői vehetnek majd részt, előadásokat hallgathatnak meg a foglalkoztatás és a bérek európai uniós helyzetéről, az érdekegyeztetés ausztriai gyakorlatáról – hangzott el a sajtótájékoztatón a Friedrich Ebert Alapítvány képviselőjétől.

A vásáron kiosztott Vásári Díjak között ott volt a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének díja is, amit a győri Pannon-Flax Rt. kapott üdülőjének működtetéséért, nyugdíjas munkatársainak megbecsüléséért.

***királyica***

# A magyar LOKOMOTÍV sikere Belgiumban



**A LOKOMOTÍV TSE sikerének kovácsolói (balról jobbra) *Földi Mihály*, mellette egy belga futó és edzője, a jobbszélen *Pekár Zsolt*.**

A várakozásnak megfelelően hozták a papírformát a debreceni LOKOMOTÍV tömegsport Egyesület atlétái (*Földi Mihály*, MÁV Rt. Anyaggazdálkodási Főnökség, Békéscsaba; *Pekár Zsolt*, MÁV Rt. Gépészeti Főnökség Bp. Ferencváros és *Rácz Sándor*, MÁV Informatika Kft. Debrecen) a belgiumi Harelbeke-ben megrendezett EURO-Jogging elnevezésű 12 km-es távú futóversenyen. Az egyesület a belga rendezőktől már több mint 5 éve rendszeres meghívást kap erre a nemzetközi versenyre, aminek egyik szponzora a belga vasút.

Az amatőr sportolók évek óta érmes helyezéseikkel öregbítik a magyar vasutas tömegsport jó hírét. Így történt ez a 2000. évi futóversenyen is, ahol a vasutasok soknemzetiségű mezőnyének külön versenyében (belga, holland, francia, osztrák, cseh, olasz és portugál futók között) *Földi Mihály* első és *Pekár Zsolt* második helyezést ért el.

A legjobb külföldi atléták helyezésénél ugyanez volt a sorrend. A több száz induló között *Rácz Sándor* is a mezőny első harmadában végzett.

***Vida Péter***



**Egy kis kötelező fényképészkedés mérkőzés előtt a "Fradi"-pályán. Az elszántság az arcokra írva.**

**SPORTTAL IS KÖSZÖNTJÜK AZ 50. VASUTASNAPOT!**

## A Vasutasok Szakszervezete tisztelettel meghívja Önt

az 50. Vasutasnap alkalmából megrendezésre kerülő

# VSZ Sportnapra

**2000. július 1-én.**

HELYSZÍN: **Budapesti Vasutas Sport Club ( Budapest, Szőnyi út 2.)**

ORSZÁGOS DÖNTŐK AZ ALÁBBI SPORTÁGAKBAN: *kispályás labdarúgás, asztalitenisz, sakk*

KEZDÉSI IDŐPONT: $9^{00}$ órától ÜNNEPÉLYES MEGNYITÓ: $10^{10}$ óra EREDMÉNYHIRDETÉS, DÍJKIOSZTÁS: 15.30 óra

Műsort ad a Vasutas Zeneiskola Musical Stúdiója.
Gyerekek részére rajzverseny, **díjtalan strandolási lehetőség!**

**A versenyekre nevezési díj nincs!**

A rendezvény helyszínén étkezési lehetőség! **A versenyzők részére az étkezés díjtalan!**

Belépés vasúti arcképes igazolvánnyal!

***Szeretettel várjuk Önt és kedves családját!***

# Fociláz a területi előselejtezőkön

DEBRECEN

## Több százan és családiasan



***Müller Károly* a kicsiknek szellemi olimpiát tartott, – sportkérdésekből.**

Debrecen, Raktár utca. Lokomotív TSE-pályák. Május 27, szombat. A hangosbemondóból messze-hangzik, hogy hol itt, hol ott lehet még nevezni, benevezni. A VSZ hívogat focizni, ultizni, sakkozni, rajzolni színes krétákka az aszfaltra, de ha elég okosnak érzed magad, indulhatsz egy szellemi pályázaton.

A női foci az mindig vonzó. Püspökladányból a szemrevaló lányok – asszonyok – éppen bemelegítenek.

*– Mióta is edz együtt ez a válogatott?*

– 4 éve – vágják rá kapásból a választ.

*– S ki fog győzni?*

– Ki más? Mi!

Ezt már *Pázmándi Éva* bólintja rá. Csak 53-an jöttek Ladányból. Csak. *Karacsné* azt mondja, szó szerint vették, hogy családias nap lesz ez a mai.

Mellettük gyermekrajz-verseny. A szülők elfogadják a zsűri ítéletét. *Müller Károly*, a Vasutas Egyetértés Művelődési Központ igazgatója a vasútról fantáziáló alkotásokat csokitáblákkal honorálja. Aztán siet egy műveltségi vetélkedőre, kezében a mikrofonnal.

A sakkozóknál egy pöttöm kisfiú vív élethalál harcot a torna legjobb játékosával. Csoda történik. A "gyerek" egy váratlan lépést húz, de olyat, hogy még ő se hiszi el. Matt. Kész a parti. Gratulálnak.

Délben a "Teletál"-tól babgulyás érkezik. *Kiss Tibor* VSZ titkár 320 ebédjegyet oszt ki. Ebből csak következtetünk, hogy hányan is jöttek el. Sokan elemózsiás kosarat hoztak, sokan a büfét ostromolják. Egy idős nyomdász korsó söre mellett meséli pártélményeit. Szúrós "történetkék", kibukik rajtuk a múlt, de – emeli fel az ujját: "csak jobb volt akkor, mert megfizettek bennünket."

Szórakoztatásról is gondoskodtak a rendezők. *Jantyik Csaba* színművész társulata lép fel. A Vasutas Egyetértés Művelődési Központ musical stúdiója. Késő délután pedig összegzés. A 9 kispályás focicsapat közül versenyen kívül a Debreceni Járműjavító Kft. fiai nyertek. Országos döntőbe jutott Nyíregyháza-Csomópont csapata. Női fociban Tiszalök orra előtt Püspökladány vitte el a pálmát hetesrúgásokkal. Sakkban *Molnár Mihály* (Nyíregyháza) nyert, ultiban a szervezők szervezője, *Kiss Tibor*. Összesített pontversenyben a vándorserleget a Nyíregyháza-Csomópont vitte el. Egy évre.

Kép és szöveg: ***Szalai Csaba***

SZEGED

## Kánikulai melegben is rúgták a "bőrt"

Kánikulai melegben került megrendezésre június 10-én, Szegeden a Vasutas Sporttelepen a VSZ területi képviseletének tömegsport napja. A kispályás labdarúgómérkőzések két pályán okoztak izgalmat. A nagy meleg ellenére az érdeklődők színvonalas mérkőzéseket láthattak. A budapesti döntőbe jutás győzelmét a szegediek csapata harcolta ki. Látványos volt a nők összecsapása is, ahol szintén a szegedi lányok kerültek az országos döntőbe.

Az asztalitenisz-versenyekre május 27-én Kiskunfélegyháza vasúti csomóponton került sor. A férfi versenyen – a tavalyi országos bajnokhoz méltóan – *Ágoston István* mezőtúri műszerész kolléga diadalmaskodott. A lányok versenyét *Onódi Orhidea* kiskunfélegyházi versenyző nyerte.

A sakkozók versenyére június 16-án szintén Kiskunfélegyházán került sor. A megrendezett versenyeket eddig nagy érdeklődés kísérte. Számos kollégánk családtagjait is elhozta a rendezvényre. Az eddig megrendezett két sportág versenyein közel kettőszázan vettek részt.

***Mári Gábor***
TK titkár

SZOMBATHELY

## A Haladás katlanában

Kapcsolódva a VSZ központ 2000. Július 1-jére hirdetett sportnapjához, a Szombathelyi Területi Képviselet pünkösd vasárnapján tömegsport rendezvényt szervezett, amelyre szeretettel várta a terület sportolni vágyó vasutasait, családtagjait.

A Haladás katlanában mintegy 60-80 főnyi drukkoló sereg előtt a kispályás labdarúgásban a celldömölki gépészek győzedelmeskedtek. Eközben a hölgyek a súlyemelő edzőteremben, asztaliteniszben kemény csatát vívtak egymással, ahol a *Borbély Jánosné* a területi igazgatóság dolgozója nyerte az első helyezettnek járó díszes kupát. A csendes sportot kedvelők közül a területet Hadrik Csaba képviseli a központi sakk rendezvényen.

A résztvevők a délutáni hőség elől a büfé árnyékos teraszán jó étvággyal fogyasztották a virslit és a hűsítő italokat.

*VSZ Területi Képviselet*
*Szombathely*

BUDAPEST

## Legalább háromszázan fociztak

Június 17-én, szombaton a Ferencvárosi Vasutas Sport Kör pályáin délelőtt 9 órától 16 óráig mérkőztek – a VSZ Budapesti Területi Képviseletének szervezésében – a sportolni vágyó vasutasok és családtagjaik. Bár nem tartottak népszámlálást, de megközelítőleg – elmondható, mintegy 300-an rúgták a futballt. Úgy a nők, mint a férfiak győzni akartak, kivétel nélkül. A tizenkét férficsapatból a július 1-i országos döntőbe jutott a budapesti Keleti pályaudvar és Pestszentlőrinc állomás csapata, míg a hölgyeknél Rákosrendező és Ferencváros állomás csapata végzett az élén. Asztaliteniszben országos (egyéni) döntőbe jutott *Makkai Erika* és *Lemberger Andrea*. Férfi egyéniben pedig *Rátkai István*, *Nagy János* és *Gyón Géza*. Férfi sakkban *Liskon Lajos*, *Dudás Kálmán*, *Csábi János* emelkedett ki a "64 kockás mezőből" s jutott az országos döntőbe.

A sportnapon megjelent *Kis Tamás* alelnök, a díjakat *Király Károlyné* adta át.

***B.S.***

FELHÍVÁS NEMZETKÖZI TOVÁBBKÉPZÉSRE!

**Az "EXPO 2000" Hannoveri Világkiállításhoz**

kapcsolódóan a NOÉ Továbbképzési és Idegenforgalmi Kft.

**"EU-konform közlekedési infrastruktúra"**

címmel szakmai továbbképzést szervez!

A Világkiállítás ideje alatt (2000.06.01-10.31.) havonta indítunk csoportokat!

TÉMAKÖRÖK:

1. *EXPO 2000 (a Hannoveri Világkiállítás területhasznosítási filozófiája)*
2. *A megvalósult közúti, vasúti projektek műszaki-gazdasági jellemzői, helyszíni bejárással (pld. a Dánia-Svédország közötti Rresund Link híd megtekintése)*
3. *Városi közlekedés, közlekedési csomópontok, kapcsolatok a különböző szállítási módok között*
4. *A vasúti közlekedés privatizációs tapasztalatai*

Csoportokat szervezünk továbbá a **Berlinben 2000.09.12-15.** között megrendezésre kerülő: **"Inno Trans 2000" Nemzetközi Közlekedéstechnikai Szakvásárra!** *(Ez a sínhez kötött közlekedés vezető szakvására, szakmai kongresszusokkal és a "Bahn Bau 2000" vasútépítési találkozóval)*

**Utazás vonattal, autóbusszal vagy repülőgéppel, igény szerint!**

Jelentkezés, részletes programismertető és információ:

NOÉ TOURS SZAKMAI UTAK®

**NOÉ Kft. Győr, Bécsi kapu tér 11.**
***Dr. Takács Lászlóné* ct. ügyv. igazgató**
**Tel./fax: (96) 315-741 • Telefon: (96) 335-511**

# Vasutas Fiatalok Nyári Találkozója

TISZAFÜRED, 2000. AUGUSZTUS 10-13.

A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata az idén is megrendezi hagyományos Nyári Találkozóját. A rendezvény helyszíne a Tisza-tó egyik legszebb része: Tiszafüred, Flottakemping.

SZÁLLÁS: saját sátorban. ELLÁTÁS: reggeli, (pénteken ebéd is) a kemping éttermében. VACSORA: közös főzés bográcsban.

PROGRAM: *Csütörtök:* megérkezés Tiszafüredre, táborhely elfoglalása. *Péntek:* egésznapos sportprogram a kemping sportpályáin (foci, kosárlabda, tenisz, strandröplabda). Kellő számú csapat esetén focibajnokság. *Szombat:* evezés a Tisza-tavon át Poroszlóig, barangolás hangulatos csatornákon. Jelentkezéskor kérjük jelezni, hogy hányan kívánnak az evezésen részt venni. *Vasárnap:* délelőtt igény szerinti program, délután hazautazás.

RÉSZVÉTELI DÍJ: 5000 Ft/fő

JELENTKEZÉSI HATÁRIDŐ: július 20.

JELENTKEZNI LEHET: *Horváth Csaba*, 30/202-2855

# A 21 nyerő szám

A MÁV Rt. 2000. március 31-vel megszüntette a tagdíjlevonást. A szakszervezetek közül a VSZ pályás főnökségeinél lévő munkavállalók is elbizonytalanodtak. Hogyan tovább?

A veszprémi pályagazdálkodási főnökségen a tagok a tagsági viszony megújításakor, a tagdíj fizetésekor a folyószámláról történő átutalást választották. 2000. március 31-én 82 fő fizető tag volt, jelenleg ez a létszám 88 fő.

A munkavállalók közül június 10-ig 103-man írtak már alá a VSZ-nek úgy, hogy van olyan főpályamesteri szakasz, ahol még csak a munkavállalók 1/3-da nyilatkozott!

A tagszervezés megújítása tekintetében különösen kitűnt az I. főpályamesteri szakaszon *Horváth Lászlóné* és a III. főpályamesteri szakaszon *Domján József*.

***Polgár József***
szb-titkár

**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

# A "Töri"-ben gálaműsor

Nagyszabású ünnepi eseményre készül a "Töri" – tudtuk meg Szőllősi Ilonától, a "ház" művészeti vezetőjétől, aki lapzártakor éppen elpostázta 400 nyugdíjas vasutas meghívóját. A Törekvés Művelődési Központban tehát telt ház lesz. Az 50. Vasutasnapon 15 nyugdíjas veheti át a vezérigazgatói dícséretet, melyet a Vasutas Nyugdíjas Amatőr Művészek gálaműsora követ.

# Záhonyban alapszervezetenként

Július 1-től 15-ig alapszervezetileg, de megtartjuk az 50. Vasutasnapot. *Pöhacker Attila*, a VSZ záhonyi területi képviseletének titkára sorolja, hol: – Fényeslitkén, Eperjeskén és a Gépesített Rakodási Főnökségnél és a Vontatási Főnökségen.

# Zalaszentiván – vasutasbál

3-MAS MEGHÍVÓRA

Ebben az évben megrendezésre kerül az 50. Vasutasnap, 2000. július 8-án 8.00 órától a zalaszentiváni sportpályán. Megnyitó 10.00 órakor. A sportágak között megtalálható a férfi-női labdarúgás, teke, lövészet, kosárlabda dobás, családi- és gyermekprogramok.

NEVEZÉSI DÍJAK: női-férfi labdarúgás 1.000 Ft/csapat; teke, lövészet, sakk, kosárlabda: 100 Ft/fő; tizenegyes-rúgó verseny: 50 Ft/fő.

ÉTKEZÉSI LEHETŐSÉG: A rendezvény ideje alatt a helyszínen bográcsgulyás kapható 14.00 órától.

20.00 órától szabadtéri vasutasbál. Ital- és virsli jegy megrendelést, illetve bográcsgulyás igényüket előzetesen 2000. június 30-ig a szolgálati főnökségek szakszervezeti tisztségviselőinél, vagy a 07/31-29-es telefonszámra kérjük leadni.

TOVÁBBI INFORMÁCIÓ ÉS JELENTKEZÉS: 07/31-29 telefonszámon.

**Mindenkit szeretettel vár a rendezőség: VSZ, MOSZ, VDSZSZ helyi alapszervezetei.**

# Tagsági adatközlő lap

**ADATAIT SZIGORÚAN BIZALMASAN KEZELJÜK!**

CSALÁDI NÉV: ..... BANKSZÁMLASZÁM: .....

UTÓNÉV: ..... VSZ TAGSÁG KELTE: .....

SZÜLETÉSI HELY: ..... SZAKSZERVEZETI TISZTSÉGE: .....

SZÜLETÉSI IDŐ: ..... TELEFONON ELÉRHETŐ: .....

**ADÓAZONOSÍTÓ JELE:** .....

LAKCÍM: ☐☐☐☐.....

UTCA, HÁZSZÁM: .....

**MUNKAKÖRE:** .....

SZOLGÁLATI HELY NEVE: .....

CÍME: ☐☐☐☐.....

UTCA, HÁZSZÁM: .....

Tagdíjamat a Vasutasok Szakszervezete részére

☐ BANKI ÁTUTALÁSSAL ☐ CSEKKEN ☐ KÉSZPÉNZFIZETÉSSEL

teljesítem, amelynek havi összege 2000. évben:

..... FT, AZAZ ..... FORINT.

Hozzájárulok ahhoz, hogy a Vasutasok Szakszervezete a közölt személyi adataimat nyilvántartásba vegye, de annak tartalmáról csak a jogszabályban előírt esetben adhat információt.

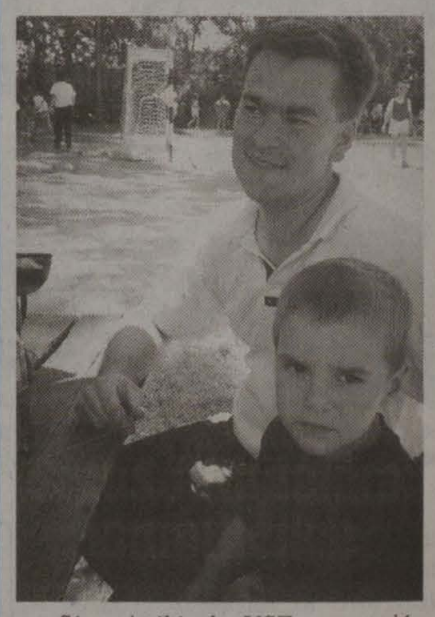
....., 2000. .....

ALAPSZERVEZET BÉLYEGZŐJE

VSZ TAG OLVASHATÓ ALÁÍRÁSA

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE • BUDAPEST, BENCZÚR U. 41. • FAX: 01/19-77, 01/48-57

# Sípos Attiláékkal ismerkedve



*Sípos Attilával* a VSZ sportnapján könnyű ismerkedni. Fiatalember, családos, közvetlen, megnyerő modorú.

*– Ki vagy mi győzte meg, hogy a VSZ-ben a helye?*

– Május 28-a volt a napja belépésemnek. Miért éppen a VSZ-be? Megmondom: mert a munkásember érdekeit szem előtt tartja s meg is védi. Minden évben.

No, ez is "überelés" a javából. S nem is kontrázza meg senki, pedig jól hallhatóan fogalmaz. Szabatosan. Amúgy a debreceni kocsiszolgálatnál fékjavító lakatos. Túl sokra nem vágyik csupán kocsivizsgálónak szeretne továbbtanulni a szakmában. Még valamit azért megkérdezek tőle, mielőtt a női focicsapatok kivonulnának a kezdőrúgáshoz.

*– A tagdíjat nem sokallja-e?*

Legyint.

– Elmegy az is a többi fizetség mellett.

***Szalai Csaba***

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

**ELŐZŐ SZÁM MEGFEJTÉSE:** ***bazsarózsa, pünkösdi királyság, pünkösd, pünkösdölés.*** **A helyes megfejtőink közül *Pál Zoltán* (6400 Kiskunhalas, Kuruc vitézek tere 38.) könyvjutalomban részesül.**

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

# MAGYAR VASUTAS

Alapítva: 1904-ben

Ára: 37.- Ft XLIV / 8. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. JÚLIUS




A VSZ sportnapja családias volt, igazolhatja ezt a kis *Molnár Máté* is. Összeállításunk a 6-7. oldalon. FOTO: OROSZ T.

# Egészségünkért is tiltakoztak



**A tragikus helyzet megfordítása végett az EDDSZ nemcsak nyílt levélben fordult a társadalomhoz, de június 30-án este 6 órakor a Hősök terén tiltakozott több mint tízezer egészségügyi dolgozó. A szónokok, a transzparensek kiáltották, például így: "Adj V(B)ért!". A Vasutasok Szakszervezetének tagjai jelenlétükkel erősítették meg az egészségügyiek igazát.** FOTO: KOZÁK L.

AKTUÁLIS

## Már megvannak a szövetségi működés feltételei a VSZ-ben

A MÁV Rt. átalakulása rengeteg kérdést felvet: hogyan alakult a "két vasútnál" a foglalkoztatottak száma, a bérek és a jövedelmek arányai, a kifizetett prémiumok, bérmegtakarítások mutatószámai; milyenek lesznek a szociális juttatási és ellátási feltételek; lesz-e üdülési lehetőség; mely üdülők kerülnek át a Pályavasúti Rt.-hez; milyen lesz a közös ügyek gyakorlata (személyügy, bérügy, üdülés stb.)? Tehát számtalan olyan kérdés van, amelynek a megválaszolásával nem várhatunk. Az is nyilvánvaló, hogy az eddiginél kezdeményezőbb magatartással tudjuk érdemben képviselni tagjaink érdekét.

A kihívásokkal való lépéstartás érdekében a vállalkozó- és pályavasút szétválasztására történő felkészülés legfontosabb és legszükségesebb formai változásai a Vasutasok Szakszervezetében már megtörténtek. A VSZ Választmánya 2000. május 24-i ülésén a 05/04 sz. határozatában átalakította a VSZ belső döntés előkészítési és döntési folyamatait, fórumait.

Ennek értelmében az intéző bizottságoknak a belső érdekegyeztetést az adott vasúton – vállalkozó- és pályavasúton – belül kell elvégezniük. Így a Távközlési, Erősáramú és Biztosítóberendezési Intézőbizottság (TEB IB) és a Pályagazdálkodási Intézőbizottság (PG IB) készíti elő az általa képviselt munkavállalói szakszervezeti tagok érdekében teendő intézkedéseket. Az egyszerűsített belső egyeztetési folyamatban kialakult álláspontot kell képviselniük a területi bizottságok munkatársainak és a tárgyaló delegációknak a Szakági Érdekegyeztető Tanács (SZÉT) ülésein. A Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottságnak (FÉIB) és a Gépészeti Intézőbizottságnak (GIB) hasonlóan kell eljárnia a hatékonyabb érdekérvényesítést szem előtt tartva.

Alapvető változásokat kell elérni a Szakági Érdekegyeztető Tanácsok működtetésében. A jelenlegi gyakorlat, amely szerint két–három havonta ülnek össze. Ez elfogadhatatlan. A vasút átalakítása, a tagság munkahelyi problémáinak megoldása nem tűr negyedéves halasztást!

A választmányi döntés után a hatáskörök egyértelművé válását követően aktívan kell fellépni a munkáltatónál, és a társszakszervezeteknél annak érdekében, hogy az adott szakág munkavállalóit érintő várható változások előzetesen is ismertek legyenek a tagságunk előtt a "két vasút" szétválása során.

Nem lehetünk passzívak. Nem várhatunk arra, hogy *"majd a MÁV odahozza a SZÉT-re"* a dolgot. A VSZ Intéző Bizottságainak kell kezdeményezniük, annak érdekében, hogy a fentebb felsorolt kérdésekre mielőbb megnyugtató válaszokat adhassunk tagjainknak.

A VSZ Választmányi döntése a lényegében megerősítette a már évek óta működő szövetségi jelleget. Így például az 1998. évi XIII. Kongresszuson elfogadott Alapszabály és a hatályos Szervezeti- és Működési Szabályzat biztosítja a gazdasági társaságokban foglalkoztatott VSZ tagok érdekvédelmének hatékonyságát.

Évek óta tartó gyakorlat szerint a vasútegészségügyben dolgozó munkavállalók érdekvédelmét ellátó Vasútegészségügyi Intéző Bizottság önállóan látja el a VSZ központi munkaszervezete és területi képviselőinek segítségével. Szintén teljesen önállóan tevékenykedik az Országos Nyugdíjas Szervezete a nyugdíjas vasutasok napi gondjainak enyhítésén. Bár a működési önállóság fenntartása mellett erősíteni kell a kapcsolatot az *"aktív"* alapszervezetek, a területi képviselet és az ONYSZ területi ügyvivői között.

A VSZ választmánya hatáskörében a csupán néhány közös szövetségi ügy maradt. (költségvetés, sztrájk meghirdetés, sztrájkalap, személyi kérdések) A hatékony érdekvédelemhez *"már csak"* mindannyiuk hozzáértésére, és önmagunk folyamatos képzésére, de legfőképpen a tenni akarására van szükség!

[aláírás]

## Tisztelt Miniszter Úr!

Az egészségügyi miniszter nyilatkozata alapján elengedhetetlennek tartjuk a szociális és családügyi miniszter megszólalását a szociális területen dolgozók bérkiegészítését illetően. Tájékoztatjuk Miniszter Urat, hogy területünkön a munkavállalók harmincnegyven százaléka 100, azaz egyszáz forint béremelést "kapott" 2000-ben.

Méltánytalan és elfogadhatatlan ágazatunk kritikán aluli bérhelyzete. A legfrissebb statisztikai adatok szerint a teljes munkaidőben foglalkoztatottak havi bruttó átlagkeresete a szociális ellátásban, a fizikai foglalkozásúak körében 37797 forint. Az összes alkalmazásban álló átlagkeresete 47898 forint 2000 január-április között. A megoldást nem az egyszeri pénzbeli juttatás jelenti, az 55000 szociális dolgozó számára sem. Az ágazatok közötti diszkriminációt azonban visszautasítjuk!

A szakma nevében minden eszközzel tiltakozunk amiatt, hogy az elmúlt 10 évben a felsőfokú képzésben részesített szakdolgozóinkat ilyen mértékben lebecsülje a saját szakmai kormányzata. A legkiválóbb szakembereink sorra hagyják el a pályát, mert a megélhetéshez szükséges bérezést sem érik el. Ennek az lesz a következménye, hogy az intézetek végleges működési engedélyezése is veszélybe kerül.

A szociális ágazati érdekegyeztetéshez fűzött reményeink szertefoszlottak, mert a megalakulás ( 2000. április 26-a) óta érdemi tárgyalásra egyszer sem került sor. A szakma munkavállalóiról való döntésekhez, változatlanul nem kérik ki az abban leginkább érdekeltek véleményét.

Simone De Beauvoir szerint, "minden nemzetet minősít, hogyan bánik fogyatékosaival, öregeivel, betegeivel."

***Kónya Gusztávné***
a Szociális Területen
Dolgozók Szakszervezetének elnöke

## A választási VSZ-siker nem a véletlen műve

A Vasútegészségügyi Kht. intézményeiben július 4-5-én érvényes lett és eredményesen zárult az üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselőválasztás. Bár hivatalos értékelésre majd július 10-e után kerül sor, azonban már most elmondható, hogy a választás beszédes eredménye, sikere nem a véletlen műve, hanem a központi koordinációs bizottság gondos előkészítő munkája és a területi vasútegészségügyi központok (VEK-ek) választási bizottságainak lelkiismeretes, következetes tevékenységének köszönhető.

A helyi választási, illetve szavazatszámláló bizottságok, az szb-titkárok törekedtek a helyi lehetőségek és adottságok figyelembevételével a Munka törvénykönyve (Mt) IV. fejezete vonatkozó előírásainak érvényt szerezni.

A sikerből ugyancsak kivették a részüket a divízióvezetők, akik több helyen személyes közreműködésükkel biztosították a választás tárgyi feltételrendszerét. (pl. Budapest, Szombathely, Egészségügyi Ellátó). A VEK-ek választási bizottságainak előzetes tájékoztatóiból kiderül, hogy a Vasútegészségügyi Kht. dolgozói (849 fő) kb. 70%-a járult az urnákhoz, ezért a választás érvényes. (A Debreceni VEK később, július 31-én választ.)

A választás eredményes volt, mert ahol választásra került sor, ott az állományi létszám alapján az üzemi megbízott vagy a 3-5 fős ÜT minden tagja a szavazatok több mint 30%-át megkapta. Valamennyi VEK egy munkavédelmi képviselőt választott.

A sikerrel végrehajtott választás a VSZ számára – ismerteink szerint – eredményes volt, hiszen valamennyi divízión, (ahol VSZ alapszervezet van) a VSZ reprezentatív. Elmondható, hogy a VSZ szb-titkárok jelöltállító tevékenysége példaértékű volt.

**Jelenleg az ütemterv szerint a megválasztott üzemi tanácsok első ülésükön megválasztják az ÜT-elnököt, elfogadják az ügyrendjüket és a munkáltatóval együttműködési megállapodást kötnek. Így válik lehetővé, hogy a VKHT adott egységeiben az ÜT és a szakszervezetek jogosítványai együtt biztosítsák a dolgozói érdekek érvényesülését. A 9 fős KÜT megválasztására később, augusztusban kerül sor.**

***a központi koordinációs bizottság nevében Rubik*** [illegible]

## Üzent az MSZOSZ és az MSZP elnöksége

– Nem a parlamenti listás helyek elosztása okán ült össze az MSZP és az MSZOSZ elnöksége – hallhattuk *Bálint Attilától*, az MSZOSZ szóvivőjétől a július 5-i sajtótájékoztatón.

Hogy pontosabban miről is volt szó, arról előbb *Kovács László*, az MSZP elnöke foglalta össze a mondanivalóját. Azonnal utalt az MSZP és a 6 nagy konföderáció párbeszédére de jóval mélyebb gyökerűnek nevezte ezt a július 5-i találkozást, mert (mint kifejtette) az MSZP különös gonddal ügyel arra, hogy újabb keletűen fogalmazva: *a saját munkájukból élőknek* mit akar üzenni a párt, de nem a szakszervezetek véleménye nélkül. Mi több, ezért is igénylik a hosszú távú, 15 évre szóló programhoz, a stratégiához nélkülözhetetlen érdekvédelmi gondolkodást. Az MSZP elnök konkrétan is részletezte a tárgyalás menetét: a többi között a bérezést, az adózást, a munkakörülményeket, a munkabiztonságot, a jogi szabályozást, a Munkatörvénykönyvét, amely jelenleg – kormánymódosítottan! – a munkavállalót még inkább kiszolgáltatja, a szociális párbeszéd meg is szűnt.

– Épp ezek miatt most kell a szocialista párt és a szakszervezetek viszonyát erős alapokra tenni – folytatta –, most amikor az MSZP ellenzékben van. Ennek az alapnak olyan szilárdnak kell lenni, hogy kibírja majd a szocialista párt remélt kormányzati felelősségét. Ez teszi indokolttá ezt a hosszú nekiindulást.

– *Sándor László* arra irányította a figyelmet, hogy a testületi kapcsolat nem barátságokon keresztül épül, nem a személyekhez kötődik, a közös érdekben lelhető meg. Hosszú, többfordulós tárgyalások szálaiból fonódik össze – mondta. Csipetnyi humorral jegyezte meg, hogy a többi politikai párt részéről valami rendkívül nagy tolongást nem tapasztalnak még az MSZOSZ-nél.

– A két testület képviselőiben nagyon világos gondolati azonosság fogalmazódott meg: így a megtermelt jövedelemből való "elosztás" arányáról is. A munkájából élő embert éppen ebből a jogos részesedésből hagyják ki, amibe nem lehet belenyugodni, ráadásul a dolgozó a jövedelemi bizonytalanságok közepette a munkahelyeken is rendkívül kiszolgáltatott, – köszönhetően a nemtörődöm államigazgatásnak is.

– A két elnökség tárgyalása – folytatta – a társadalom politikai rendszeréből a munkavállalók intézményi érdekvédelmi helyzetét is a felszínre hozta.

– Ma szoros a nézetazonosság – bizakodott *Sándor László*. A sajtótájékoztatón megtudtuk: a következő hetekben, hónapokban, az őszi törvényhozás idején még összehangolhatóbb lépésekre gondol az MSZP és az MSZOSZ.

***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



# A MÁV Rt. vagyonhasznosításáról

## A GAZDASÁGI TÁRSASÁGOKBAN FOGLALKOZTATOTT MUNKAVÁLLALÓK SZEMSZÖGÉBŐL

**1992. évben a szervezeti átalakítás, racionalizálása keretében létrejöttek az első százszázalékos MÁV tulajdonú gazdasági társaságok. Munkavállalók ezreit érintette az akkori vezetők döntése. Egyeztetésekre és tárgyalásokra került sor az érdekvédelmi szervezetek, a MÁV és a Kormány között, melynek alapján a VSZ és a MÁV között is 1993. január 07-én létrejött a megállapodás. Úgy tűnik a megállapodással akkortájt mindenki jól járt. Jól jártak a MÁV-tól átvett munkavállalók, mert lett munkahelyük, megmaradt a menetkedvezményi juttatásuk, stb., de jól járt a MÁV is és rajta keresztül az állami költségvetés is, mert mentesült a felmentési időre és a végkielégítésre, valamint a vasúti kedvezmények megváltására járó milliárdokban kifejezhető pénz kifizetése alól.**

Telt múlt az idő. Mára a gazdasági társaságok száma már meghaladja a százat. Időközben megjelent a privatizációs törvény is, elkezdődött egy új fejezet: az ideiglenesen állami tulajdonban levő gazdasági társaságok üzletrészeit értékesíteni kell. A törvény nem ír elő határidőt, nem mondja ki, hogy az üzletrész hány százalékát kell vagy lehet megtartani. A kormányhatározat is csak a MÁV további működéséhez nem elengedhetetlenül szükséges vagyontárgyak és üzletrészek értékesítéséről rendelkezik. Nem könnyű sem a törvény, sem pedig a kormányhatározat értelmezése. Történelmünk során többször használtuk az "ideiglenesen" szót. Legutóbb 40 évig, de a török hódoltság 150 éve is csak ideiglenes volt. A "nem elengedhetetlenül szükséges" értelmezése sem egyszerűbb. Ki tudja ma pontosan megmondani, hogy a jövőben a vasúti reform után pl. a pályavasútnak mire van elengedhetetlenül szüksége. (Vas)pályára? – még erre sem elengedhetetlenül. 1968. után is volt "GUMI DANI" (vonatpótló közúti jármű). Az üzletrészek értékesítésének hivatalos eljárási rendjére vonatkozó törvénymódosítás sem elengedhetetlenül volt szükséges, vagy mégis? 2000. január 01-től nem kell az üzletrész értékesítésre vonatkozóan az engedélykérő dokumentumot felterjeszteni az ÁPV Rt.-hez. Ez csak az érdekek kérdése.

Persze célszerű lenne végiggondolni az üzletrész értékesítés szempontjából feltétlen szükséges elemeket is. Így, pl. a racionális gazdálkodás keretében indokolt lenne a gazdasági számításokkal alátámasztott elemzéseket végezni a korábban privatizált üzletrészek esetében. A rövid és hosszú távú veszteségek ismerete nélkül nem valószínű, hogy a későbbi értékesítések során a hibák nem ismétlődnek meg. Egy rossz döntés azonban végleges, visszafordíthatatlan gazdasági folyamatokat, kényszerpályákat indíthat el. A privatizáció előkészítése során az előterjesztést készítők és a döntéshozók egyéni felelősségvállalásától nem lehet eltekinteni.

Az üzletrész-értékesítéssel összefüggésben a tulajdonosnak nem csupán a privatizációs bevételekkel kell számolnia, hanem erkölcsi felelőssége mellett anyagi felelőssége is van a kft.-nél foglalkoztatott munkavállalókkal szemben. Az üzletrész értékesítésnek ezért sem lehet célja a foglalkoztatási biztonság radikális lefaragása. A foglalkoztatási biztonságra ható elemek (szakmai főprofil és foglalkoztatott jogi létszám minimum 5 évig történő megtartása, foglalkoztatási problémák megoldása, bér- és kereseti viszonyok reálértéken történő megőrzése, fejlesztése, képzés, átképzés biztosítása, humánpolitikai és szociális terv készítése, KSZ megtartása, a rendezett munkaügyi kapcsolatok megléte, hosszú távú beruházási program és konkrét megrendelések, előszerződések megléte, stb.) pályázati kiírásban való rögzítése az, ami elengedhetetlenül szükséges lenne. Mindezeket elsősorban csak szakmai befektetők tudják garantálni megfelelő biztosítékok mellett. El kell kerülni és nem lehet megengedni, hogy a nem szakmai befektetők (pl. ingatlan spekulánsok, stb.) közreműködésével a "volt vasutasok" "munkanélküli volt vasutasok"-ká váljanak.

Az üzemi jóléti, szociális ingatlanok ügyét még a privatizációs tenderek elkészítése előtt kellene rendezni. A menetkedvezmények ügyének rendezését úgy kellene megoldani, hogy felesleges társadalmi és politikai feszültségek ne keletkezzenek.

El kellene kerülni, hogy az üzletrész értékesítés a kereskedő vasút számára olyan nem kívánt hatásmechanizmust indítson el, amelynek eredményeképpen a Kormány foglalkoztatáspolitikája is sérülhet. A MÁV Rt. által alapított gt.-k üzletrészeinek értékesítését követően – a minimum ötéves foglalkoztatási garancia, valamint a szakmai főprofil figyelmen kívül hagyása esetén – tömeges munkahelyvesztés állhat elő, amely további negatív gazdasági hatást eredményez a kereskedő vasút működésére és az állami költségvetésre.

A "elengedhetetlenül szükséges" értelmezése természetesen tovább folytatható. Az értelmezés mindig az érdekek kérdése. A tulajdonosnak elemi érdeke, hogy az üzletrész értékesítések során a rendezett munkaügyi kapcsolatokat, a munkabékét a "feltétlen szükséges" elemek közé sorolja és ennek megfelelő magatartást tanúsítson. E nélkül a privatizáció nem lesz sikertörténet.

*Kis Tamás*
*a VSZ alelnöke*

A VSZ BÍRÓSÁGHOZ FORDULT

# Fellépés a diszkrimináció ellen

## A MÁV ÁLTAL ALAPÍTOTT GAZDASÁGI TÁRSASÁGOKBAN DOLGOZÓK FIGYELMÉBE

**Hét évvel ezelőtt egyik legnagyobb sikerét könyvelhette el a Vasutasok Szakszervezete. Több mint húszezer tagját érintő átszervezések idején sikerült az állammal és a MÁV vezetésével egy olyan megállapodást kötni, amellyel minden fél jól járt. A tét egyfelől a mintegy húszezer főből a gazdasági társaságokba átkerülő tizenháromezer-ötszáz munkavállaló foglalkoztatás biztonságának és munkakörülményeinek megőrzése, másfelől olyan megoldás keresése, amely lehetővé teszi a költségvetés, ill. a MÁV számára a végkielégítések és a menetkedvezmény megváltások költségeinek megtakarítását.**

Most úgy tűnik, újabb veszély fenyegeti a MÁV tulajdonú gazdasági társaságokba annak idején átkerült munkavállalók értékcserével kialkudott juttatásait. A MÁV Rt. vezetése – hivatkozva a MÁV tulajdona egy részének elidegenítéséről szóló kormányhatározatra – fel kívánja mondani a több mint hétéves megállapodást. A VSZ, amikor tudomására jutott a másik fél szándéka természetesen azonnal egyeztetést kezdeményezett. Az első tárgyalást május 18-án tartották. Ezt követően a VSZ május 31-én – szakértők bevonásával készített – javaslatát eljuttatta *dr. Benedek János* stratégiai vezérigazgató helyetteshez. Ebben a Vasutasok Szakszervezete érvekkel alátámasztva kifejtette álláspontját, miszerint a megállapodás egyoldalú felmondását jogszerűtlennek és diszkriminatívnak tartja.

A MÁV Rt. szintén május 31-én kelt levelében nyilvánvalóvá tette, hogy az értékesítésre (privatizációra) kijelölt gazdasági társaságok dolgozóinak – a MÁV által felmondani kívánt megállapodásban rögzítettekhez képest – számos kedvezményük (pl.: menetkedvezmény), és szociális juttatásuk (pl.: üdültetés) sérül.

A diszkrimináció egyértelmű, mert míg a korábban a MÁV által alapított gazdasági társaságokba át nem került munkavállalókkal a munkaviszonyuk vonatkozásában elszámolt, addig a mostani változást mindenféle ellentételezés nélkül kívánja meglépni a gazdasági társaságok jelenlegi tulajdonosa, azaz a MÁV Rt.

Május vége óta további két tárgyalási napot tartottak e tárgyban. A Vasutasok Szakaszervezete legnagyobb sajnálatára ezek nem vezettek érdemi eredményre, ezért a VSZ kénytelen volt jogi útra terelni a kérdést. Az időközben elkészült, beadványt a VSZ lapzártánk idején juttatta el az illetékes bírósághoz. A több ezer munkavállalót és természetesen tagot érintő ügyről lapunk későbbi számaiban folyamatosan beszámolunk.

*K. Sz.*

DR. SZABÓ LÁSZLÓ, ÜGYVÉD

# Jogellenes volt-e a sztrájk?

**Közelmúltban a Legfelsőbb Bíróság a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a Vasutasok Szakszervezete által megtartott 1998. évi figyelmeztető sztrájkot jogellenesnek minősítette. Ennek a döntésnek próbálom megvizsgálni a körülményeit és a jogi relevanciáját, mint a nem peres eljárásban résztvevő egyik jogi képviselő.**

A Vasutasok Szakszervezete Választmánya 1998. december 17-én sztrájkfelhívást tett közzé, amelyben tájékoztatta tagjait, hogy a MÁV Rt. 1999. évre vonatkozó béremelési javaslata jelentősen elmarad a VSZ által képviselt munkavállalók jogos követelésétől és a bértárgyalások eredménytelensége megvilágította, hogy jelentősebb eredmény nyomásgyakorlás nélkül nem is érhető el. A VSZ követelése a reálbérek 5%-os emelése maradt változatlanul. Ennek elérése érdekében 1998. december 22-én 5-7 óra között figyelmeztető sztrájkot hirdetett meg. A figyelmeztető sztrájk megtartásra került a hirdetett módon. Megjegyzem, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete által 1998. december 21-én megtartott figyelmeztető sztrájk elbírálása is a nem peres eljárások tárgyát képezte, de ezzel azonban csak a tárgyi érintettség miatt foglalkozom.

### Eljárási hibák

A munkáltató 1998. december 22-én kérelmet adott be jogi képviselője útján a Fővárosi Munkaügyi Bíróságon, amelyben kérte a sztrájk jogellenesnek minősítését. Érdekesség, hogy 1998. december 19-től 1999. január 4-ig törvénykezési szünet volt és nem is lehetett a bíróság épületébe halandó személynek bemenni, ennek ellenére a munkaügyi iroda szabályszerűen érkeztette a kérelmet. Ennél azonban lényegesebb eljárási hibát követett el a Munkaügyi Bíróság, amikor oly módon hozott döntést a kérelem tekintetében, hogy a másik felet, nevezetesen a Vasutasok Szakszervezetét a kérelemről nem értesítette. Az eljárás ún. nem peres eljárás szabályait kellett alkalmazni. A polgári eljárásnak két fajtája van: a peres és a nem peres eljárás. A nem peres eljárás lényegesen egyszerűsíti a peres eljárás elemeit, annyira azonban nem lehet az eljárást redukálni, hogy csak az egyik felet hallgatja meg a bíróság.

A bíróság tehát nem tett eleget a polgári eljárás alapvető eljárásainak, miszerint a jogvita eldöntését az igazság alapján kell biztosítani (Pp.1.§.), továbbá a bíróság feladata, hogy az igazság kiderítésére törekedjék. (Pp.128.§.) Mindezek az alapelvek nem érvényesülhetnek, ha a bíróság kizárólag a kérelmező beadványa alapján dönt és nem engedi meg, hogy a kérelmezett érdemi védekezést terjesszen elő.

További eljárási hiba, hogy a perindítás hatályai a keresetnek, illetőleg a viszontkeresetnek az ellenféllel való közlésével állnak be. (Pp.128.§.) Az első fokon 1998. december 23-án tehát a kérelem beadását követő napon meghozott végzés egyértelműen jogszerűtlen körülmények között született, a kérelmezett nem is tudott az eljárásról. Így az elsőfokú végzés ellen még fellebbezést sem tudtunk benyújtani, mert nem ismertük a munkáltató beadványát, amelyet külön kérésre küldött meg a bíróság a végzés kézbesítését követően. Ilyen durva eljárási hibával még nem találkoztam, pedig az un. szocializmusban is gyakoroltam a szakmát. A másodfokon eljáró Fővárosi Bíróság rámutatott arra, hogy az elsőfokú bíróság valóban lényeges eljárási szabályt sértett meg azzal, amikor a kérelmet a kérelmező részére a döntés meghozatala előtt nem kézbesítette és nem adott lehetőséget ellenkérelem kifejtésére. Véleménye szerint a mulasztás pótolható volt, így a hatályon kívül helyezés helyett a Fővárosi Bíróság az ügy érdemében döntött.

### A kérelem és a döntés lényege

A munkáltató a kérelemben a sztrájkot több ok miatt jogellenesnek tartotta. Azt állította, hogy a kérelmezett visszaélt a sztrájk jogával, mert biztosan megegyeztek volna a felek e nélkül is, hivatkozik a meteorológiára, miszerint a sztrájk idejére kritikus időjárás várható, az elégséges szolgáltatás hiányára. Többek között hivatkozik arra is, hogy azért jogellenes a sztrájk, mert 1998. év végéig még hatályos kollektív rendelkezés megváltoztatását kéri a kérelmezett. A Vasutasok Szakszervezete tekintetében kifogásolta a másodszor megtartott figyelmeztető sztrájkot, mert az a tárgyalások alatt csak egy esetben tartható.

Az első fokon egyoldalú kérelem alapján hozott bírósági döntés szerint a kollektív szerződésben rögzített megállapodás megváltoztatása érdekében a kollektív szerződés hatályának ideje alatt jogellenes a sztrájk. A bíróság megállapította, hogy a felek között hatályos kollektív szerződés 1998. december 31-ig szabályozza a munkavállalók bérének kérdését. A felek közötti egyeztetések az 1999. évre vonatkozó bértárgyalások körébe tartoznak, így olyan kérdést érintettek, amely kollektív szerződés hatálya utáni időre vonatkozott. A bíróság álláspontja szerint a munkavállalók jogszerűen kezdeményeztek tárgyalásokat már idén a jövőre vonatkozó béreikről, azonban a kollektív szerződés meglétére és abban foglalt bérre vonatkozó megállapodásra tekintettel sztrájkra felhívás és sztrájk szervezése idő előtti. A bíróság szerint a sztrájk azért is jogellenes a Vasutasok Szakszervezete részéről, mert előző napon már tartott figyelmeztető sztrájkot a Mozdonyvezetők Szakszervezete és figyelmeztető sztrájkot csak egy esetben lehet tartani.

### A fellebbezés eredménye

A végzés ellen fellebbezéssel éltünk. A másodfokon eljáró Fővárosi Bíróság az elsőfokú bíróság végzését megváltoztatta és megállapította, hogy a megtartott figyelmeztető sztrájk jogszerű volt. A Fővárosi Bíróság megállapította, hogy a kollektív szerződés nem rendelkezik részleteiben a dolgozók bérkérdésével, hanem visszautal a reprezentatív szakszervezetek és a munkáltató közötti évenkénti bérmegállapodásokat tartalmazó utasításra. Az iratok között elfekvő bérmegállapodásokból tényként megállapítható, miszerint azok mindig az adott év december második felében kötöttek a következő évi béremelésekre vonatkozóan. Mindebből tehát az a következtetés vonható le, hogy egyrészt nem a kollektív szerződés módosításáról és nem is kollektív erejű bérmegállapodás adott évi módosításáról volt szó a figyelmeztető sztrájkok megtartása idején. Egyébként életszerű is, hogy a következő és januárjától esedékes béremelések kérdésében a feleknek január 1-je előtt kell megállapodniuk.

A Vasutasok Szakszervezete második napon megtartott figyelmeztető sztrájkját is jogszerűnek minősítette a Fővárosi Bíróság, lényegében a későbbiekben ismertetésre kerülő fellebbezésünkben foglaltakat elfogva, miszerint két különböző jogi személy által önállóan gyakorolható jogáról van szó. Megállapította a bíróság, hogy az azonos munkáltatónál működő több reprezentatív szakszervezet – még ha azonos időben folytatnak is tárgyalásokat a munkáltatóval és közel azonos időben tartanak sztrájkot – egyikének sem csorbulhat sztrájkhoz fűződő alkotmányos joga és lehetősége, ha már előtte ezt a lehetőséget a munkáltatónál működő másik szakszervezet igénybe vette.

Ehhez képest a Legfelsőbb Bíróság 2000. március 29-én kelt végzésével a Fővárosi Bíróság végzését hatályon kívül helyezte és a Fővárosi Munkaügyi Bíróság végzését helyben hagyta. Indokolása szerint jogellenes a sztrájk kollektív szerződésben rögzített megállapodás megváltoztatása érdekében, a kollektív szerződés hatályának ideje alatt.

A kérelmezőnek a reprezentatív szakszervezetekkel az 1998. évi személyi alapbérekről kötött megállapodása, még ha azt a felek a kollektív szerződéstől külön is kezelték, tartalmát tekintve kollektív szerződéses megállapodás (Mt.30.§.). Ez a megállapodás 1998. december 31. napjáig volt hatályban, ezért a béremelés mértéke tekintetében, ami érintette a személyi alapbérek megállapítását, eddig az időpontig jogszerűen nem lehetett sztrájkolni. A sztrájk jogszerűsége szempontjából nincs jelentősége, hogy az a kollektív szerződéses megállapodás hatályát követő időre szóló, a kérelmezettek szempontjából kedvező megállapodás megkötését célozta. Ezért mindkét szakszervezet (MOSZ, VSZ) figyelmeztető sztrájkja jogellenes. Kimondta továbbá, hogy kizárólag egy alkalommal lehet figyelmeztető sztrájkot tartani az egyeztetésben résztvevő felek számától függetlenül.

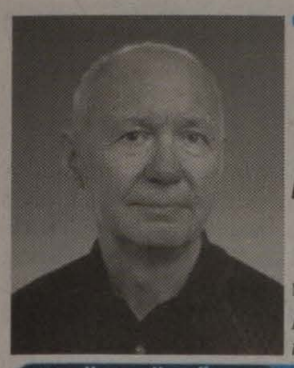
### Mi is a jelenlegi jogi helyzet?

A sztrájk fogalmát sajnálatos módon jogszabály nem határozza meg, mint sok más fogalmat a törvényalkotó köztudomásúnak vett, emiatt különféle problémák adódtak.

A munkaügyi kommentár is csupán a következőket közli a jogtárban: "A munkavállalókat a gazdasági és szociális érdekeik biztosítására megilleti a munkabeszüntetés (sztrájk) joga, ha a vitatott kérdést érintő egyeztető eljárás 7 napon belül nem vezetett eredményre vagy az egyeztető eljárás a sztrájkot kezdeményezőknek fel nem róható ok miatt nem jött létre." Nem lehet célom a sztrájknak egzakt mindenre kiterjedő megfogalmazása. A sztrájk lényegét tekintve az Alkotmányban és külön törvényben (1989. évi VII.) rögzített alapvető állampolgári jog, amelyet az Alkotmány 1989 óta tartalmaz. Már a szabályozás idejéből is következik, hogy "örökbecsű" mű jött létre, mert a megalkotása óta nem lett módosítva. Persze adódhat más válasz is a változatlanságra, egyik szerint a jogi megoldás olyan liberális, hogy minden helyzetre ad feleletet, a másik szerint az Alkotmány azon előírása a válasz, miszerint a sztrájkról szóló törvény elfogadásához a jelenlévő képviselők kétharmadának szavazata szükséges. Álláspontom szerint a sztrájk szabályozása nem felel meg a jelenlegi társadalmi viszonyoknak, szükség lenne részletesebb szabályozásra, de nem volt érdeke semmikor a parlament többségének, ám ez a polémia sem tartozik tárgykörünkbe.

Mindezekből következően a szabályozás hiátusát több esetben a bírói gyakorlat pótolta, ami azonban nem lehet jogállamban megfelelő eszköz. Az általam ismertetett döntés is olyan irányba tolja el a szabályozást, ami ellentétes a közel 10 éves gyakorlattal.

*Folytatjuk...*



# Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

MOTTÓ:
*Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.*

ÜTKÖZŐ

KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

## Nyugdíjasok szakszervezete Óbudán

BESZÉLGETÉS ***OROSZ ISTVÁNNAL***, A KORÁBBI SZAKSZERVEZETI TITKÁRRAL ÉS ***DOMONKOS ISTVÁNNÉVAL***, AZ MSZOSZ III. KERÜLETI NYUGDÍJAS ALAPSZERVEZETÉNEK VEZETŐSÉGI TAGJÁVAL

– A korábbi helyzethez képest – sokféle tényező együttes hatásának következményeként – felértékelődött a lakóterületen végzett szakszervezeti munka. Így van-e ez Óbudán is? – kérdezem interjúalanyaimat, akik együtt, egymást kiegészítve válaszolnak a feltett kérdésekre.

Egyetértünk, valóban így van. Példaként említhetjük, hogy míg 1992-ben az óbudai nyugdíjas szakszervezeti alapszervezet létszáma 286 fő volt, addig jelenleg 800 fő felett van a taglétszám. És ez folyamatosan növekszik, noha a létszám emelkedését fékezi, hogy idős tagjaink elhalnak, vagy elköltöznek. Elvétve, kisebb mértékben van persze kilépés is.

*– Miben jelölnétek meg tevékenységeket lényegét, fő irányát?*

– Legfontosabb feladatunknak azt tartjuk, hogy segítsük a nagyon szegényes körülmények között, magányosan élő kisnyugdíjasainkat. Segélyeket, nyugdíjemelést kérünk számukra, amelyeket – örömünkre – az esetek többségében meg is kapnak. Huszonhat bizalmink van, akik rendszeresen hozzák-viszik az információkat. Zenés-táncos összejöveteleket tartunk, általában több száz résztvevővel. Évenként rendszeresen megemlékezünk a Nők Napjáról, az Anyák Napjáról, az Idősek Napjáról, a karácsonyról. Ezek megszervezésében együttműködünk a RÁSE Alapítvánnyal, amelynek keretében több száz élelmiszercsomagot tudunk kiosztani.

*– Milyen a kapcsolatotok a kerületi önkormányzattal?*

– Két éve – pályázat útján – komoly pénzbeni segítséget kapunk feladataink ellátásához. Ebből az összegből 800 fő 500 forintos utalványba részesül. Négy éven keresztül 30 ezer forintot kaptunk kirándulások szervezésére. Sajnos, az utóbbi időben csökkent a támogatás mértéke. Kedvező dolog, hogy szakszervezetünk titkára *Horváthné Konrád Rózsa* – az MSZP listáján – bekerült a kerületi önkormányzat szociális bizottságába.

*– Hogyan vagytok azzal a konföderációval, ahova tartoztok, az MSZOSZ-el?*

– Az MSZOSZ 1999. január elsejével átadta a nyugdíjas szervezeteket a nyugdíjas választmánynak.

*– Ez mit jelentett?*

– Minthogy a régi, tapasztalt vezetőket elküldték nyugdíjba, csorbát szenvedett a szakszervezeti munka szakértelme. Valószínű ez az oka annak, hogy a támogatások mind anyagi, mind egyéb vonatkozásban minimálisra csökkentek, csaknem megszűntek.

*– Hogyan jellemeznétek az óbudai nyugdíjasok hangulatát?*

– Az utóbbi időben két olyan nyugdíjas fórumot is szerveztünk – *Czerván Mártonné* és *Orosz Sándor* országgyűlési képviselő részvételével –, ahol koncentráltan, jól lehetett érzékelni az idős emberek csalódottságát, elkeseredését a jelenlegi kormány idősügyi politikájával kapcsolatosan. Különösen a beígért nyugdíjemelés elmaradása, a gyógyszerek és az egyes élelmiszerárak drasztikus emelkedése miatt. Éppen ezért vesszük örömmel azt a javaslatot, hogy a nyugdíjasok is kapják meg a 13. havi nyugdíjukat.

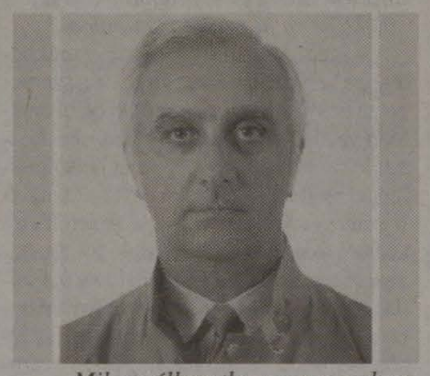
*– Hogyan tovább?*

– Ami a jövőt illeti – tekintettel a szakszervezeti mozgalom helyzetére és a nyugdíjas szervezetek mai állapotára – nem vagyunk optimisták. Sajnos, nem látjuk a munkánkhoz szükséges feltételek biztosítékait sem anyagi-pénzügyi vonatkozásban, sem a várható szakmai segítésben. Mindezek ellenére nem adjuk föl, végezzük munkánkat tovább, szerény lehetőségeink szerint.

***kárpáti***

## Egységes fellépéssel nagyobb eredményeket lehet elérni

INTERJÚ ***LAJTOS TAMÁSSAL***, A BŐRIPARI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK ELNÖKÉVEL



*– Milyen állapotban van a szakma, milyen helyzetképet, hangulatjelentést adnál szakszervezetetekről?*

– A rendszerváltás alapvetően befolyásolta ennek az ágazatnak, szakmacsoportnak a helyzetét. A keleti piacok összeomlása rövid időn belül munkanélkülivé tett sok üzemünket, ami robbanásszerűen jelentett foglalkoztatási problémákat. 1989-ben 53-55 ezer ember dolgozott ebben a szakmában. Ma kb. 21 ezer a munkavállalók száma. Ugyanakkor a korábbi üzemek száma megsokszorozódott, mert a nagyvállalatok kisebb kft-kre és vállalkozásokra bomlottak, tehát szétforgácsolódtak a munkahelyek. Mintegy 1200 kisebb-nagyobb üzem jött létre, ami azt jelentette, hogy az 5-10 főt foglalkoztató munkahelyektől az 1500-1600 fős munkahelyekig minden méret megtalálható.

*– Mindez milyen következményekkel járt a szakszervezetekre nézve?*

– Szakszervezetünk elsősorban a korábbi nagyüzemek utódegységeinél van jelen. A privatizáció, a csődeljárások következtében jelentősen csökkent a taglétszámunk. Jelenleg kb. 6 ezer szervezett dolgozót jegyzünk. A taglétszám apadásának a folyamata megállt, de azért még előfordul, hogy a cégek létszámcsökkentést hajtanak végre, illetve egyes kisebb cégek tönkremennek, megszűnnek.

A gondok mellett eredménynek tartjuk, hogy szakszervezetünk a kilencvenes években nem bomlott részeire, nem forgácsolódott szét, hanem egyben maradt. Ez a tény annál is inkább fontos, mert a kilencvenes évek elején voltak olyan kísérletek, amelyek a Bőripari Dolgozók Szakszervezetét szét akarták szedni, bőrgyártó, cipőgyártó és bőrkonfekció részre kívánták tagolni.

*– Milyenek a bérek?*

– Ez a szakmacsoport – a bőr, ruha, textil – általában a bérskála alsó harmadában helyezkedik el. Így van ez Nyugat-Európában is. A legfrissebb információk szerint jelenleg az ipar átlagkeresete 80425 forint, s a mi szakmánk átlaga pedig 50160 forint.

– Némi biztató jel, hogy több üzemünkben a kapacitás igények miatt munkaerő felvétel is van, ami kedvezően hat a szakszervezeti taglétszám alakulására. Ezzel együtt is tapasztalható dolgozóink félelme a munkahelyek elvesztésétől. A hangulatot elsősorban ez az állandó bizonytalanság, kiszámíthatatlanság befolyásolja.

*– A jelen időszakban mire koncentráltok leginkább?*

– Alapvető feladatunknak tekintjük az alapszervezeti munka megerősítését, az aktivisták, a tisztségviselők felkészítését, oktatását, hogy a megváltozott gazdasági, politikai környezetben helyt tudjunk állni, képessé váljunk tagságunk érdekeinek védelmére és képviseletére.

*– Milyen a viszonyotok a konföderációtokhoz, az MSZOSZ-hez?*

– Mint az MSZOSZ egyik alapító tagszervezete, mi kezdettől fogva abban voltunk és vagyunk érdekeltek, hogy konföderációnk erős legyen, hatékony érdekvédelmet folytasson. Mondom ezt akkor is, ha tudom, hogy mi nem tartozunk a legerősebb érdekérvényesítő képességű ágazatok közé. Ezért mi abban is érdekeltek vagyunk, hogy az országos szintű érdekegyeztetés megfelelően működjön, s ne úgy, ahogy az jelenleg történik. Mi, mint kis szakszervezet örülünk annak, hogy a hat konföderáció – általunk is szorgalmazott – közeledése megkezdődött, mert meggyőződésünk: egységes fellépéssel nagyobb eredményeket lehet elérni a szakszervezeti tagság érdekében folytatott munkaharcban.

*– Kitágultak, felértékelődtek a nemzetközi kapcsolatok. Hogyan reagáltok erre?*

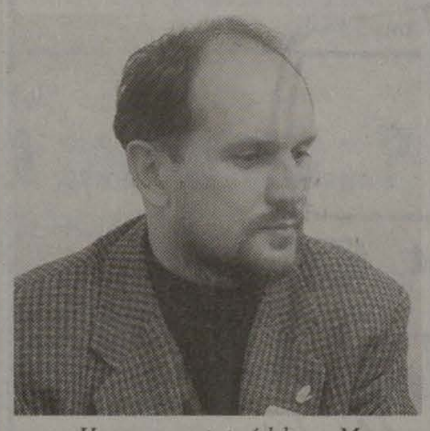
– Igyekszünk jelen lenni a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban. Tagjai vagyunk az Európai Szakmai Szakszervezeti Szövetségnek. Ezt fontosnak tartjuk, mert Európából sok cégünknél jelen vannak tulajdonosok. Ily módon kapcsolatot tudunk tartani az adott országok szakszervezeteivel, akiktől segítséget kapunk ahhoz, hogy a nálunk lévő, külföldi tulajdonú cégeknél is úgy, vagy hasonlóan alakuljon a munkavállalók helyzete, mint a tulajdonos hazájában.

Ugyancsak jelentősnek tekintjük az európai üzemi tanácsokban való részvételt még akkor is, ha csak megfigyelői státusszal rendelkezünk, mert ez is lehetőséget nyújt az információk folyamatos megszerzéséhez. Ez egyben előkészítője lehet annak, hogy ha uniós tagok leszünk, nem kell nulláról indulnunk a partnerkapcsolatok kiépítésében. Ezzel együtt információkat szerzünk az EU belső, szakmánkat érintő kérdéseiről, témaköreiről, s még véleményünket is elmondhatjuk.

***kárpáti***

## A Munkástanácsok nézőpontjából

HELYZETKÉP ÉS PROGNÓZIS ***NAGY IMRÉTŐL***, A MUNKÁSTANÁCSOK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGÉNEK ALELNÖKÉTŐL



*– Hogyan mutatnád be a Magyar Vasutas olvasóinak szakszervezeti szövetségeteket? Kérem, adjál egy tömör helyzetképet, vázold fel munkátok tartalmát irányát.*

– Tíz évvel ezelőtt, a munkástulajdont és a munkás-önigazgatást hirdetve, az ötvenhatos forradalom munkástörekvéseinek szellemi örököseiként jött létre a Munkástanácsok Országos Szövetsége. Már az alakulás idején felismertük, hogy a továbblépés csak úgy lehetséges, ha szakítunk a tőke és a munka között felállított merev ellentéttel, s a hagyományos célok mellett felvállaljuk a munkavállalói tulajdonlás megoldását, az együttdöntési (participációs, részvételi) jogok új európai minőségét. Az önmegvalósításra, a szolidaritásra, a családért viselt felelősségre, a tisztességes munka becsületére építő programunk a hellénzsidó-keresztény kultúrkör értékein alapul.

Kezdetektől hangsúlyozzuk, hogy az állam alkotta, életünket befolyásoló keretfeltételek legyenek egyértelműek és tartósak. Módunk van beleszólni hazai és nemzetközi szinten is a munkavállalói élet- és munkakörülmények alakításába. Aktív résztvevői vagyunk az országos érdekegyeztető fórumoknak, ahol rendszeresen felemeljük szavunkat a munkavállalókért. Tagja vagyunk a Munka Világszövetségének. A magyarországi szakszervezetek közül elsők között vették fel szervezetünket az Európai Szakszervezeti Szövetségbe.

Érdekképviseleti munkánkat elismert szakértői csoportunk segíti. Nyílt és következetes, szakmailag indokolt követeléseket fogalmazunk meg. A párbeszéd híveként megállapodásokra törekszünk szociális partnereinkkel. Tagjaink bérből és fizetésből élő munkavállalók által, főként a versenyszférában és a szolgáltató szektorban létrehozott tagszervezetek. Megyei és ágazati szövetségeink jelenlétükkel az egész országot lefedik. Működésükkel – a regionális és ágazati fórumokon való hazai és nemzetközi képviselet mellett – a tagszervezetek munkájához szakmai (jogi, közgazdasági, stb.) segítséget nyújtanak. Szövetségünknek külügyi kapcsolatai révén lehetősége van belga, svájci, holland, stb. szakmai és oktatási anyagok igénybevételére. Tisztségviselőink szakértelmét korszerű képzési programjainkon alapozzuk meg.

*– Az elmúlt tíz év tapasztalatainak a tükrében milyennek látod a szakszervezetek helyzetét, mozgásterét? Mi lehet a szakszervezetek (jó) válasza a jelen és holnap megkerülhetetlen kihívásaira?*

– Magyarországon a gazdasági és politikai rendszerváltás megváltoztatta a szakszervezetek környezetét. A létrejött szabad szakszervezetek ringbe szálltak a mozgalom megújításáért. A probléma az, hogy miközben a szakszervezetek politikai csatározásokat folytattak, nem gondolták át a későbbi együttélés lehetőségeit, feltételeit. A belső átrendeződés mellett komoly kihívást jelent, hogy megjelentek a multinacionális vállalatok, megkezdődött az EU-integráció. A makrogazdasági stabilizáció fő terheit a bérből és fizetésből élő munkavállalók viselik. A szakszervezetek nem tudtak új eszközöket bevetni a tömeges elbocsátások ellen.

1990-től az egymást váltó kormányok változó felfogással és megközelítéssel álltak a szakszervezetekhez. Az Orbán-kormány például vitatja a szakszervezetek legitimációját, melyet az 1993-as társadalombiztosítási választáson megszereztek. Sajnálatos, hogy 1997-ben a szakszervezetek közötti reprezentativitást eldöntendő konföderációk közötti vitában a pillanatnyi érdekek miatt elvették a Munkástanácsok országos szintű szociális választásokra vonatkozó javaslatát. A kialakulni látszó helyzet nem magyar specialitás. Más országok, más földrészek szakszervezeti mozgalmait is erősen legyengítette a modern világ szakszervezeti "mumusa", a globalizáció és az a munkavállalói gondolkodás, mely szerint csak addig tartozik szakszervezethez, amíg szüksége van rá. A felelősségtudat és a szolidaritás egyre jobban elhalványul.

Fontos feladat tehát a mozgalom megújítása! Mindezt a munkavállalóknál kell elkezdeni. A szociális jogokért küzdő, világos üzenettel rendelkező munkavállalók mellett álló szakszervezet kell. A keresztény beállítottságú szakszervezeteknek előnyük származhat abból, hogy értékekre támaszkodnak és abból, ha sikerül ezeket megőrizni, megerősíteni. Szükségessé válik a különböző szakszervezetek szorosabb együttműködése országon belül és országhatáron túl.

*– Hogyan, mi módon, milyen ütemben és formában gondolod ezt?*

– Ez nem eredményezheti a szakszervezeti pluralizmus megszűnését. Továbbra is szükséges és hasznos, ha az egymással versengő szakszervezetek kölcsönösen jobb teljesítményre szorítják egymást és a szakszervezeti monopolhelyzet és hatalmi pozíció kialakulását megakadályozzák – az ugyanis már a demokrácia számára is veszélyes lenne.

A közeledést tehát nem erőltetett menetben, hanem fokozatosan, lépésről-lépésre képzelem el. Meg kell találnunk és meg kell fogalmaznunk az összekötő, közös célokat, kohéziós pontokat, s ezekhez rendelni a közös szakértői munkacsoportokat. Ezek eredményes munkája készítené elő az esetleges szervezeti együttműködést. A feladat tehát nem kisebb és nem más, mint az, hogy a szakszervezetek megtalálják saját hangjukat, el tudják adni magukat. Úgy kell "piacképessé" válniuk, hogy kialakítják és felvállalják a pártoktól független önálló arculatukat.

***kárpáti***

## DOKUMENTUMAINKBÓL

**Júniusi számunkban a VSZ elnöksége nyíltan tette föl a kérdést, hogy miért, kiknek, s milyen feltételeket szabva fizetett ki oly rendkívül magas vezetői pénzjutalmakat a MÁV Rt. Íme a vezérigazgató, Kukely Márton válasza:**

*Tisztelt Elnök Úr!*

A hozzám intézett f. év június 14-én kelt levelére – melyben a vezetők részére kifizetett jutalmak iránt érdeklődik – az alábbiakban tájékoztatom:

Jutalmak kifizetésére nem került sor. Kifizetésre kerültek viszont az érintett vezetők (menedzserek) munkaszerződéseiben kitűzött 1999. évi prémiumok.

Konkrét kérdéseire válaszom a következő:

A meghirdetett célfeladatok az 1999. évi üzleti tervhez kapcsolódóan úgy lettek kialakítva, hogy azok teljesítésére az adott vezető (menedzser) közvetlen vagy közvetett hatást gyakorolhasson. A bevontak körét az Mt. 3. §. (2) bek. szerint nem közölhetem. A kifizetés feltétele – a kitűzött feladatok teljesítésén túl – a MÁV Rt. eredmény tervének és előirányzott keresetnövekedési szintjének betartása volt.

A MÁV Rt. 2000. évi üzleti tervének bérköltség fejezete forrást biztosított a prémiumfeladatokat sikeresen teljesítők prémiumának kifizetésére.

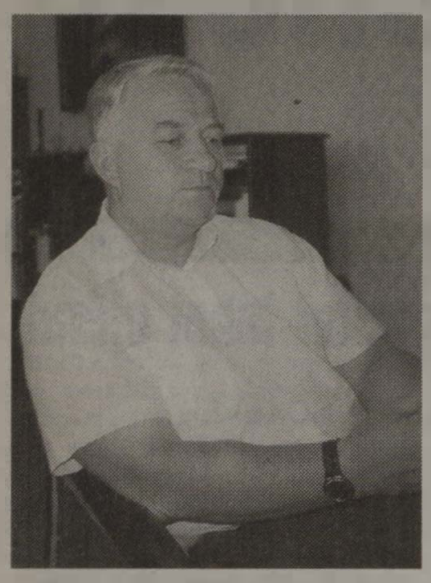
Kérem tájékoztatásom szíves tudomásulvételét.

*Budapest, 2000. június 22.*

***Kukely Márton***

VASÚTÁTALAKÍTÁS APROPÓJÁN

# Elkerülhetetlen a szemléletváltás



**Rigó Zoltán** *(a képen)* **három évig volt a MÁV Rt. vezérigazgatója. A szakember 1997 óta a vasúttársaság bécsi vezérképviseletét látja el. Éppen hazafelé tartott, amikor összetalálkoztunk, természetesen egy vonaton. Kihasználva a kétórányi menetidőt, interjút kértem tőle. Vasútátalakításról, vasútreformokról, és az európai tapasztalatokról.**

*– A Magyar Államvasutak átalakítása, piacképessé tétele sok éve zajlik és húzódik. Sokan félnek attól, hogy darabjaira esik szét az óriásvállalat.*

– Az átszervezés elkerülhetetlen, hisz teljesen más a feladata és az érdekeltsége a hálózatot üzemeltetőknek és a fuvarozást, utaztatást szervezőknek, de ehhez nem kell szétszabdalni a vasutat. A hagyományos vasút legnagyobb része, az úgynevezett pályavasút, egyben marad és végzi a vasúti hálózat üzemeltetését és fenntartását, róla a piaci részeket kell leválasztani. Például az árufuvarozás kimondottan piaci szolgáltatási tevékenység.

*– A hagyomány szerint ezt a tevékenységet is a MÁV Rt. végezte. Mi kényszeríti ki a változást?*

– A cél a hatékonyság növelése. A szállítmányozás speciális feladat. Nyugat-Európában már megnyitották a vasutakat minden olyan cég előtt, amelyek rendelkeznek szállítóeszközökkel, szakemberekkel, és betartják a vasúti szállítás szabályait. Ezek működését a vasutak nem akadályozhatják. Ilyen jellegű fuvaroztatásra már Magyarországon is számos példát találhatunk. Például az AUDI maga állítja össze bérelt kocsijaiból vontajait, a Német Államvasutak (DB) most épített Győrben egy konténerterminált. De a Törökországba irányuló átutaztatást is egy magáncég szervezete.

*– Ha az áru- és személyszállítást más szervezi, mi marad a pályavasút feladata?*

– A belső és tranzit-fuvarpiac megszerezhetősége érdekében pályavasút működtetésének a fő célja, hogy minél jobban működő hálózat álljon a felhasználók rendelkezésre. Magyarország ebből a szempontból szerencsés fekvésű, hisz annak ellenére, hogy "kicsi", csak nagyon drágán lehet megkerülni. Számunkra ezért különösen a tranzit útvonalak fejlesztése lehet gazdaságos, hisz azok a belföldi igények kielégítése mellett a nemzetközi versenyben is részt vesznek. Például a Semmeringi hágót Szombathely felé sík terepen meg lehet kerülni. A minél jobb pályaviszonyok megteremtése és fenntartása az átszervezés után is állami felelősség marad.

*– Sokat hallani arról, hogy Nyugat Európában már túlvannak jó néhány átalakításon.*

– A vasútátalakításban az angolok, németek és svédek jártak legelöl. Mindenhol arra törekedtek, hogy mielőbb érvényesülhessen a piaci szemlélet. Néhol talán túl gyorsan választották szét a feladatokat, ezért az egymást segítő folyamatok szétestek, ami működési zavarokat okozott. Például Németországban az áruszállítás és a személyszállítás saját mozdonyokkal rendelkezett, ami nemcsak a karbantartási költségeket emelte, de szervezési, munkaerő ellátási problémákkal is járt. Angliában megemelkedett a balesetek száma, Svédországban is drágította az üzemeltetést a szétválasztás. Ezek a jelenségek mind a hirtelen változások velejárói voltak.

*– Tudna jó példát is mondani?*

– Igen. Ausztriában is a piaci működtetésre helyezték a hangsúlyt, de a szervezeten belül. Az osztrák vasúton belül önállóan gazdálkodó piaci szegmenseket hoztak létre. Minden részleg saját belső mérleggel rendelkezik, önálló de összehangolt beruházásokat hajt végre, a vezetők egy személyben képviselik kifelé az általuk vezetett divíziót. Az ÖBB-nél ez a megoldás nagyon hatékonnyá tette a fuvaroztatást. Például a darabáru fuvarpiacon az elsők. Nemcsak olyan nagy cég bízza az áruja szállatását az osztrák vasútra, mint a Nestle, hanem a patikák gyógyszerellátását is az ÖBB végzi. Ehhez persze teljes szolgáltatást kell nyújtani. Jól felszerelt, például temperált raktárak és közúti szállítójárművek is kellenek. Azt hogy ez milyen hatékony az mutatja, hogy a darabáru az összes elszállított árutömeg egy százalékát sem teszi ki, míg a bevétel tizenhárom százalékát termeli ki belőle a vasúttársaság.

*– Ezek országokon belüli példák voltak. Hozott-e változást az európai határok megszűnése?*

– Természetesen. Mint minden piacon, a fuvarozás területén is az győz, aki gyorsabb, rugalmasabb és nagyobb a tőkéje. A vasúti szállításban is érvényesülnek a fuzionálási szándékok, akárcsak a bankok, vagy kereskedelmi hálózatok esetében. Az árufuvarozás területén a svájci-olasz, és német-holland együttműködés jelentős. De a személyfuvarozásban is megkezdődött a szorosabb koordináció. Az osztrákok, a svájciak és a németek például közösen lépnek fel a távolsági személyszállítás területén. Az ÖBB, a Siemensszel összefogva Európa legnagyobb többáramnemű mozdonyparkját építi ki. Magyarországnak is fel kell készülnie arra, hogy mire belépünk az Európai Unióba bárki bejöhet a magyar piacra, akinek licence lesz. Behozhatja a mozdonyát, kocsiját, és az fog fuvarozni, aki jobb szolgáltatást nyújt és jobban ismeri a piac igényeit.

*– Valóban nagyok a kihívások. Hogyan lehet felvenni a versenyt?*

– Elsősorban szemléletváltással. A MÁV Rt. ma még megél, de ha nyitottá válik a piac, megváltoznak a feltételek. Erre fel kell készülni. Ehhez például meg kell változtatni az érdekrendszereket. A személyszállításban pillanatnyilag az a fő mozgatórugó, hogy a kocsi külföldön fusson minél többet, és nem az, hogy minél több utast szállítsunk vele. Azért drágább Európában a vasút, mint a repülőgép, mert télen is ugyanannyi kocsit akarunk futtatni az Adriára, mint a főszezonban. Ha az eladott menetjegy alapján kapná a fő bevételt a vasút, bizonyára másként gondolkodna. Az áruszállításban pedig ma még egy merev elegytovábbítási rend szerint szállítunk, a szállíttató igazodik hozzánk és nem fordítva. Ezen a szemléleten kellene elsősorban változtatni.

**Karácsony Szilárd**

# Merre tart a német vasút?

(LA VIE DU RAIL, 2000. MÁJUS 17.) RÉSZLET

A német vasút helyzete romlik, ismerte el a vállalat elnöke, amikor 170 millió márkát kitevő veszteséget jelentett be abból a célból, hogy ezt elfogadható határidőn belül rendezni lehessen. Drasztikus talpra állítási tervet irányzott elő.

Amikor május 10-én ezt a nagyarányú veszteséget a DB elnöke Hartmt Mehdorn 1999 évre bejelentette, elismerte, hogy nem mentek jól a dolgok az elsőszámú európai vasútvállalatnál. A helyzet sürgős javítására felhívást intézett a szövetségi államhoz és a területekhez pénzügyi segítségnyújtásra, hogy egy drasztikus szerkezetátalakítási terv lehetővé tegye a vasúttársaság versenyképessé, vonzóvá és jövedelmezővé tételét. A DB elnöke szerint ez feltételezi a 38 ezer km-es vonalhálózat 20 %-án a forgalom megszüntetését és 2004-ig a személyzeti állomány 35 ezer fővel történő fokozatos leépítését. Ezek a népszerűtlen intézkedések a vállalat korszerűsítéséhez feltétlenül szükségesek a kiélezett piaci körülmények között. Az utóbbi 4 évtizedben a legfontosabb gazdasági tényezők inkább a közúti fuvarozásnak adtak elsőbbséget. Az utazó közönség egy része is elfordult a vasúttól a riasztó balesetek, késések, stb. miatt. A 2000. év I. negyedévében a teherfuvarozás tényszámai 2,3%-os csökkentést mutattak 1999 hasonló időszakával szemben, míg az össztevékenység vesztesége 68 millió márka volt. Az 1994-ben történt privatizációnak javulást kellett volna eredményeznie, de ez nem következett be. Igen sok beruházást emésztett fel a keleti országrész vasútvonalainak és állomásainak rekonstrukciója, amelyek nagymértékben le voltak romolva. Az ICE (InterCity Expressz) vonatok nagy sebességű közlekedésre való beállítása igen vitatott volt, mivel ezen gördülőanyag harmadik generációja időszakosan súlyos műszaki hibákat mutatott fel. Tekintettel arra, hogy élettartamuk csak mintegy tizenöt év, a DB kész volt arra, hogy felülvizsgálja eredeti terveit.

Politikai okokból történő határozatok is közrejátszottak a DB helyzetének romlásában. Így például a Berlin-Hamburg vonalra tervezett mágneses lebegtetésű pálya építésének előirányzata a Transrapid vonatok közlekedtetésére, amely éles vitákat eredményezett. A DB elnöke szerencsére lemondott ennek a pénzügyi csődöt ígérő vállalkozásnak a végrehajtásáról. Ilyen volt még a Berlin-Lehrter állomásnál tervezett alagútfúrás, vagy a Köln-Frankfurt között építendő új ICE vonal megvalósítása, amelyek 1,8 milliárd márkával lépték volna túl a költségvetést.

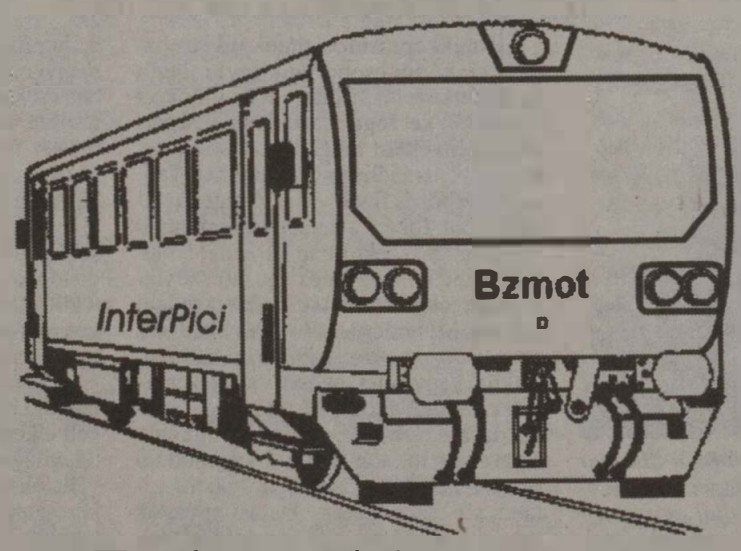
A díjszabások felemelése nem volt járható út, mivel a légi közlekedés igen nagy konkurenciát jelentett. Például egy menettérti jegy ára München-London között 600 márkába kerül vasúton, míg ugyanerre a viszonylatra a Lufthansa Légitársaság 149 márkáért adja a menetjegyet. A DB elnöke szerint ez a kérdés csak úgy oldható meg, ha átalakítják a díjszabási rendszert és átszervezik a hálózatot, elválasztva a személyforgalmat az áruforgalomtól. A tehervonatok közlekedése ugyanis igen lassú. Míg egy InterCity vonat átlagos sebessége 95 km/óra, addig egy tehervonaté 18 km/óra. A fő elgondolás az, hogy a forgalmat 9 nagyvárosi csomópontra összpontosítják és ezeket félórás ütemezéssel közlekedő nagysebességű vonatokkal, kötik össze.

A terv utolsó része az, amely a legnagyobb elítélést váltotta ki, az a bérköltség csökkentése, ami a DB költségvetésének 50%-át teszi ki. Ha a személyzet nincs ösztönözve, egy másik veszély jelentkezik éspedig a munkamegtagadás. Ez a jelenség az év eleje óta kb. 6,6%-ot tesz ki, ami azt jelenti, hogy a DB vonalain naponta 16 ezer dolgozó hiányzik a vonatok közlekedtetésénél, de azért 97%-a pontosan érkezik a célállomásra. Ez a terv jelenleg éles viták tárgyát képezi az országos és területi hatóságok, a szakszervezetek és a vállalat vezetői között. Hasznos lenne, ha még a nyári forgalom beindulása előtt létrejönne a megoldás ezekben a kérdésekben.

fordította: ***Hajós Béla***

MVJ
TÜV CERT
ISO 9001
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

KÓPÉSÁGOK (1)

MOTTÓ: *Vannak olyan kópéságok (csínytevések) melyeken egyesek nevetnek, másoknak torkán akad tőlük a falat... (a szerző)*

# Egy rókáról két bőrt?

Kelet-Magyaroszágon hírlik, hogy a forgalmi utazókat azokon a telep-, illetve fordulóállomásokon, ahol a két vonattovábbítás közötti idő nem éri el a várakozási idő mértékét (öt óra) a szerelvények őrzésével is meg akarják bízni. Eddig a hír, részletek az írás nyomdába adásáig még nem szivárogtak ki. Ha ez új tevékenység, bizonyára kell speciális kiképzés, mondjuk őrző-védő tanfolyam, pszichológiai alkalmasság, edzettség, némi jogszabályismeret, netán "kézrátétel gyakorlat", védőfelszerelés, tán még kutyavezetői kiképzés is. Ez lesz majd az új Vasútőr Kft. kistestvére, a "Vasútőr Bt." Vagy mégsem? Lehet, hogy csak bent kell ülni télen a hideg szerelvényekben? Akkor túlélési tanfolyamot kell végezniük a kollégáknak lehetőleg Szibériában, menedzseri felügyelettel. Vagy kacsa az egész, valamely vezető túlzott kreativitása? Ha kacsa, akkor rendben,



elvégre valamivel illik idegesíteni a vasutast, másképp szellemileg eltesped. De mi van, ha igaz? Mi van, ha a döntésre jogosított vezető ismeretei hiányosak, ha nem tanulta meg, hogy egy rókáról csak egy bőrt lehet lehúzni (nyúzni). Kíváncsian várjuk, hogy mi az igazság.

**Orosz Péter**

SZABAD TÉR

# A munkabiztonsági terv még csak papíron

A MÁV Rt. a Központi Munkavédelmi Bizottság (KMB) javaslatára középtávú munkavédelmi programot készített. Erre alapozva, vele szoros összhangban a szakigazgatóságoknak, a különböző hivataloknak és az érintett főosztályoknak éves munkavédelmi intézkedési tervet kellett fölmutatniuk. Ezeket először, 1998-ban, a KMB véleményezte.

Az előző évi anyagokban aránytalanul kevés volt a konkrét és pénzügyileg megalapozott intézkedések száma, továbbá a célok meghatározását bizonyíthatóan nem előzték meg megfelelő hatásvizsgálatok, melyek megléte esetén reálisabb intézkedések születhettek volna. A korábbi munkavédelmi tervekben sok volt a bizonytalansági tényező és a "vagylagosság", ráadásul olyan feladatokat fogalmaztak meg bennük, amelyek végrehajtását nehezen lehetett nyomon követni.

Mostanra kiforrottabbak a munkavédelmi intézkedési tervek. Ennek kézzel fogható bizonyítékát adta a TEB Szakigazgatóság 2000-re. Célkitűzései összhangban vannak a megvalósítás eszközeivel, az alkalmazható módszerekkel és az alkalmazandó eljárásokkal. Az anyag összehangolt célokat fogalmaz meg, melyek harmonikusan illeszkednek a vasút fejlesztési terveihez és reformprogramjához. A terv teljes értékű áttekintést nyújt a munkavédelem fogalomkörébe tartozó és annak színvonalát javító tényezőkről, amelyek kedvezőbb változásokat biztosíthatnak a munkakörnyezet, a biztonságtechnika és a munkaegészségügy területén. A munkavédelmi és a műszaki fejlesztési célkitűzések azonosulnak a MÁV Rt. középtávú munkavédelmi programjával. Az előirányzott feladatok és célok reálisak s elősegítik az egészséget nem veszélyeztető, biztonságos foglalkoztatás megvalósítását is szolgáló műszaki fejlesztési, humánpolitikai, valamint oktatási és képzési tervek végrehajtását, melyek a munkavállalók életének, testi épségének és munkavégző képességének megőrzését, a kulturált munkafeltételek megteremtését, valamint a hatékonyabb munkavégzést szolgálják.

Az intézkedési terv célkitűzései és a technikai-technológiai fejlesztések, valamint a humánpolitikai-oktatási feladatok anyagi-pénzügyi forrásai megalapozottak, ugyanakkor igazodnak a szakigazgatóság pénzügyi teherbíró képességéhez. Egyszerre érvényesül a tervezésben a gyors reagálás rugalmas összhangja, a megelőzés elsődlegessége. Persze bármennyire is jó egy intézkedési terv papíron, kérdés, át lehet-e ültetni a gyakorlatba? Ahogy a közmondás is tartja: a puding próbája az evés. Reméljük, hogy a TEB Szakigazgatóság munkavédelmi intézkedési terve a gyakorlatban is megfelelő minta lesz.

*Pásku Jenő*

# "Az ördög nem alszik"...

**A 2000. május 30-i számában tette közzé a Vasutas Hírlap a MÁV Rt. 1999. évi munkabaleseti helyzetét. Az eredmény elkeserítő. Az előző évihez viszonyítva romlott a munkabiztonságra vonatkozó összes statisztikai mutató. A tavalyinál sajnos több volt a halálos munkabaleset is.**

Az adatok önmagukért beszélnek. A legfőbb baleseti okok; a vasúti területek és a közlekedési utak botlásveszélyei; a kötelezően előírt biztonságtechnikai felülvizsgálatok elmaradása; az üzemi épületek nem kielégítő műszaki állapota, stb. Ezeken túl elősegítette még a baleseti helyzet kialakulását az is, hogy: a munkahelyi rend általában nem kielégítő; munkahelyi vezetők, munkairányítók szemléletében a munkabalesetek, illetve az ezzel járó vállalati veszteségek csökkentésének szükségessége igazán nem tudatosult; munkaszervezési, irányítási hiányosságok, stb.

A MÁV Rt. munkavédelmi szakapparátusának objektív és önkritikus helyzetértékelésére a későbbiekben jobban oda kell figyelnie a MÁV Rt. vezetésének, hogy e romló tendenciának elejét vehesse. E nehéz feladatot csak széles körű társadalmi összefogással lehet elvégezni, amihez nélkülözhetetlenek az érdekképviseletek. Az 1993. évi XCIII sz. munkavédelmi törvény ehhez ad jogosítványokat a szakszervezeti munkavédelmi képviselőknek. A jövőben fokozottabban kell majd élnünk e jogok adta lehetőségekkel.

A Vasutasok Szakszervezetének a munkavédelem területén már egyébként is nagy hagyományai és kimagasló eredményei vannak. Annak idején a MÁV a VSZ Munkavédelmi Felügyelőségének kezdeményezésére volt kénytelen bevezetni a forgalomnál – az azóta is alkalmazott – "álló helyzetű járműkapcsolási technológiát", aminek köszönhetően számottevően csökkent a tolatásvezetők, kocsirendezők és sarus dolgozók súlyos kategóriájú halálos, csonkulásos baleseteinek száma.

A PHM Szakigazgatóság munkavállalóinál bekövetkezett munkabalesetek száma lényegesen kevesebb a többi szakágnál. Súlyos és halálos baleset már több éve nem fordult itt elő. Ez annál is örvendetesebb, mivel mindenki ismeri a nyílt pályán dolgozók kiemelt veszélyeztetettségét és mostoha munkakörülményeit.

A baleseti okok közül természetesen nem hagyható ki az emberi figyelmetlenség, az előírások ismeretének hiánya, a fáradtság, stb. egyszóval az "emberi tényező" sem. Bár ez igen összetett társadalmi-gazdasági probléma (megélhetési nehézségek, túlterheltség, stb.), mégis dolgozni kell a feloldásán vállalati szinten is. A feladat tehát adott és haladéktalanul el kell kezdeni a megvalósítását, mert "az ördög nem alszik"...

*Vida Péter*

A 2000-2001. ÉVI VASÚTI MENETREND

# A borítója már EU-konform! A tartalma...?

SALGÓTARJÁNNAK MÁR NEM JUTOTT INTERCITY!

**Gondos kezek bábáskodtak a MÁV Rt. május 28-án, vasárnap hatályba lépett új, 2000-2001. évi menetrendkönyvének összeállításakor. Az új menetrendről röviden: főleg a mellékvonalakon és a nemzetközi viszonylatban kevesebb lett a vonat, csökkent a gyorsvonatok száma is. Az eljutási idő – kevés kivételtől eltekintve! – még a fővonalakon is nőtt! Több lett viszont az InterCity és a sebesvonat! Ezt a MÁV Rt. menetrendi sajtótájékoztatóján azzal indokolták, hogy amelyik gyorsvonatba a MÁV Rt. nem képes minőségi kocsikat kiállítani, azt a szerelvényt visszaminősítik sebesvonattá.**

*Kukely Márton* vezérigazgató egy újságírói kérdésre adott válaszában cáfolta, hogy ezzel a lépéssel a MÁV Rt. rákényszerítené az utasokat az InterCityk igénybe vételére. Az már persze más kérdés, hogy aki "még elfogadható" körülmények között szeretne vonaton utazni, – ha tudja! – inkább leperkálja azt a "csekélyke" 320 forintot, mintsem több órán át zötykölődjön a mocskos, lepusztult és végtelenül lassú személy-, sebes- és gyorsvonatokon. A kétkezi munkások, az ingázók azonban nem válogathatnak. Nekik az jut, ami marad. InterCity-pótjegyre pedig nekik aztán végképp nem telik. Meg hát a MÁV Rt.-nél sem találták még fel az InterCity-minőségű személyvonatot.

Az új "vasúti biblia" tanulmányozásakor nem lehet elmenni szó nélkül a főleg a mellékvonalakat ért drasztikus, értelmetlen vonatritkítások mellett, melyek leginkább a Felsőgalla-Tatabánya-Oroszlány, a Dunaújváros-Paks, a Dombóvár-Komló, a Szentlőrinc-Sellye, a Barcs-Villány, a Balassagyarmat-Drégelypalánk-Diósjenő-Vác, a Kisszénás-Kondoros és a Békés-Murony vonalakat érintették. Ezeken és a többi a vonalakon a vasúti közlekedési lehetőségek olyannyira beszűkültek, hogy sok helyre 5 óra előtt és 20 óra után eljutni, vagy onnan este 20 órától másnap reggel 5 óráig kijutni egyszerűen lehetetlen. Sajnos ismét gyarapodott eggyel a véglegesen (?) bezárt vonalak száma.

A 49-es Dombóvár-Tamási-Mezőhídvég-Lepsény vonal Mezőhíd-vég-Lepsény közötti szakaszán eddig még vonatok jártak. (Dombóvár-Mező-hídvég között sajnos már eddig is vonatpótló autóbuszok közlekedtek.) Az új menetrendben a vonal teljes hosszában már csak és kizárólag autóbuszok dübörögnek. Ide kapcsolódó észrevétel, hogy már a Dombóvár-Komló vonalon is üzembe állt az első vonatpótló autóbusz.

A tájékoztatóból, miszerint 2000-re a MÁV Rt. kiépítette teljes(?) IC/IP-hálózatát csupán azt felejtették el az illetékesek, hogy mind a mai napig a nógrádi Salgótarján az egyetlen megyeszékhely, amely nem büszkélkedhet IC-összeköttetéssel. Ez a város valahogy kimaradt a sorból!

Sok "apróságról" beszélhetnénk még, így például: ezen túl este 20 óra és másnap reggel 04 óra 30 perc között zárva lesz a budapesti Józsefvárosi pályaudvar. Továbbra is összesen 42, illetve 43 percig áll Kisbéren és Veszprémvarsányban a 39.451-es, illetve a 39.417-es számú személyvonat. (13-as vonal, Tatabánya-Pápa, menetrend 311. oldal)! De említhetném, azt a világon egyedülálló eredményt is, miszerint a Lökösházáról Budapestig közlekedő, S7305-ös számú sebesvonat – igaz csak két perccel! – gyorsabban teszi meg a Szolnok-Újszász-Budapest közötti 100 kilométeres távolságot, mint a 747-es számú Békéscsabáról Budapestre közlekedő "Alföld" InterCity!

Ezek csak kiragadott "apróságok" voltak a magyar "vasúti bibliából", abból a majd ezer oldalas könyvből, ami szerint a magyar vasút közlekedik. A sort hosszasan folytathatnám még. De legyen ennyi elég. Csupán remélem, hogy már nem csak a borítójában lesz EU-konform, hanem pontosságában, kiszámíthatóságában is. Hogy mire gondolok? Remélem, megszűnik az évek óta bevált gyakorlat, hogy aki utazni akar, a menetrenden kívül 8-10 pótlékkal és menetrendi értesítővel rohangál a hóna alatt.

*Berta Sándor*

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

STRASSENREITER ERZSÉBET
történész



# A szociáldemokráciáról 7. rész

## Az MSZDP és a szakszervezetek harca az ellenforradalmi diktatúra és a fasizmus ellen a dolgozó tömegek politikai jogaiért, szociális helyzetének javításáért

### Győzött az ellenforradalom

1919. augusztus 1-jén a szociáldemokrata munkásvezető, Peidl Gyula megalakította az, un. szakszervezeti kormányt, amely kiáltványában bejelentette: "Az antant hatalmai **ultimátumot** intéztek hozzánk. Követelték, hogy a tanácsrendszer alapján álló kormány helyét más kormány váltsa föl!" Az antant hatalmaival szembeni szívós ellenállást "haszontalan vérontásnak" tekintve, "az ideiglenes kormányzást a Központi Munkástanács megbízásából... a szakszervezetek vezetőiből alakult új kormány" vette át.

Az események ezután gyorsan peregtek. Augusztus 4-én Budapestet megszállták a román csapatok, két nap múlva elkergették a Peidl-kormányt, és kezdetét vette a fehérterror, amelynek a forradalmakban aktív szerepet játszott dolgozók százai estek áldozatul, sokakat meglincseltek, tízezreket tartóztattak le, zártak börtönökbe, vittek internálótáborokba. Sokan menekültek a szomszédos országokba a féktelen terror elől.

Az egymást követő kormányok visszaállították a régi "rendet": a nemzeti földés az ipari vagyon 90%-a visszakerült a mintegy 250 földbirtokos arisztokrata- és 50 finánctőkés család kezébe, kiépült és stabilizálódott az ellenforradalmi rendszer és hatalom. A parlament 1920. március 1-jén Horthy Miklóst kormányzóvá választotta, június 4-én pedig a kormány képviselői a Párizs környéki Trianon kastélyban aláírták az ország területének háromnegyed részét leszakító, a nemzetet a katasztrófa szélére taszító, imperialista békét.

### Az MSZDP és a szakszervezetek hűek elveikhez

A szocialista erők és a dolgozó tömegek számára kedvezőtlen helyzetben kellett a szociáldemokrata pártot újraszervezni. Megszűnt az egyesült munkáspárt, a pártszervezet funkcióit a Szaktanács Végrehajtó Bizottsága töltötte be. A kezdeményezésére 1919. augusztus 24-én összeült kongresszus több mint 200 küldöttje kimondta az MSZDP újjáalakulását, az 1903-as program érvényességét, és a visszatérést a II. Internacionáléba. A párt a fehérterror közepette sem tagadta meg antikapitalista beállítottságát, a szocializmus iránti elkötelezettségét, pedig reálisan felmérte, hogy a konkrét helyzet e célok megvalósításának nem kedvez.

A hatalom a szocialista mozgalmat szétverte: a kommunista pártot illegalitásba kényszerítette, s tagjaival gátlástalanul számolt le. A szociáldemokrata eszmét és mozgalmat – a kapitalizmus, a nyomor ellen lázongó munkássággal, szegényparasztsággal együtt – gyűlölte, üldözte, rágalmazta. Elsöpörni mégsem lehetett, mert a munkások zöme a "nemzeti" és keresztény-szocialista szervezetekkel szemben a hagyományos szakszervezeteket támogatta.

Az MSZDP igyekezett megtalálni helyét a kiépülő ellenforradalmi rendszerben. Az új hatalomnak is érdekében állt a szervezett munkásság politikai és szakmai szervezeteivel a "megbékélés". A rendszer konszolidálásán ügyködő Bethlen István vezette kormány (1921. április 14.-1931. augusztus 21.) ezt felismerte és tárgyalni kezdett az MSZDP vezetőivel, Peyer Károllyal és társaival, és 1921. december 22-én paktumot irt velük alá. Ez biztosította az MSZDP és a szakszervezetek legalitását, a parlamenti választásokon való részvételt, sok bebörtönzött, internált szabadon bocsátását, másfelől azonban szigorúan leszűkítette a szocialista mozgalom politikai, társadalmi mozgásterét.

Egyes tételei miatt joggal bírált, ám igazságtalanul elitélt un. "Peyer-Bethlen paktum" valójában a szocialista mozgalom számára létkérdést jelentett: a legalitás bizonyos védettséget, a marxista szellemiségű szocialista mozgalom fennmaradását biztosította. A paktum jószerivel az egész ellenforradalmi korszakra meghatározta a hatalom ill. a szocialista párt és a szakszervezetek "együttélésének szabályait", még ha ezt mindkét oldalról, meg is szegték. A paktum, érthetően, nem akadályozta meg, hogy a mindenkori kormányok kiterjedt legális és titkos eszközökkel nehezítsék, gátolják a párt és a szakmai szervezetek működését, üldözzék különböző ürügyekkel vezetőiket, tagjaikat. Az új helyzetben az MSZDP irányvonalának és gyakorlati politikájának, közéleti munkálkodásának középpontjában a dolgozó tömegek politikai jogainak védelme, a demokratikus szabadságjogok korlátozásának eltörlése, továbbá szociális-, egészségügyi-, kulturális-, oktatási helyzetük javítása állt.

A munkásszervezetek negyedszázadon át sok ezer sztrájkot, bértárgyalást, különböző tiltakozó akciót szerveztek tagjaik, munkásaik helyzetének, munkakörülményeinek javítása érdekében. Anyagilag segítették a munka nélkül maradt tagjaikat. Az ellenforradalmi rendszer legnagyobb munkanélküli tüntetésére az 1929-1933-as világgazdasági válság éveiben került sor, amikor milliók helyzete vált válságossá, százezrek kerültek az utcára. 1930. szeptember 1-jén több mint százezer ember vonult fel a Hősök terére, hogy tüntessen a kormány ellen. A szakszervezetek helytállása sok esetben eredménnyel zárult. A szakszervezetekben aktív szakmai, ideológiai, műveltségi nevelés, ideológiai oktatás, élénk kulturális és sportélet folyt.

### Az MSZDP a parlamentben

Tradicionális mozgalmi szférák bővültek ki a parlamenti tevékenységgel. A párt – a paktumnak köszönhetően – 1922-től parlamenti pártként működött. Az 1922-es választásokon 24 képviselője, köztük egy nő, Kéthly Anna, került be a parlamentbe (278.000 szavazattal a kormánypárt után a második helyet foglalta el, a legnagyobb ellenzéki párt lett. Későbbiekben a választójogi törvények módosítása miatt csökkent képviselőinek száma, 1939-ben 5 főre). A parlamenti részvétellel a párt olyan lehetőségeket kapott a közéleti szereplésre, a marxi nézetek, a szociáldemokrata eszmék széleskörű terjesztésére, a politikai propagandára, a mozgalmi munkára (pl. a mentelmi jogot élvezve), ami az ellenforradalmi rendszer korabeli viszonyai között igen nagy jelentőséggel bírt. Az MSZDP sikeresen szerepelt a budapesti és vidéki törvényhatósági választásokon is, több száz képviselőjét választották be a városi és községi tanácsokba ill. képviselő-testületekbe, ahol sikerült a dolgozók érdekeit szolgáló részleges döntéseket kiharcolni, a községpolitikában (lakásépítés, közlekedés, szociális, egészségügy, népművelés, oktatás) eredményeket elérni.

Felemelték szavukat a nyílt és burkolt fegyverkezés, a német orientációjú külpolitika, a fasizálódás ellen. Ők foglaltak állást a leghatározottabban az 1938-tól évente napirendre tűzött zsidótörvények ellen, felszólalásaikkal szabotálva azok elfogadását, amit végül is megakadályozni nem tudtak. Szerepléseikkel általában nagy vihart kavartak, hevesen támadták őket a többségben lévő kormánypárti képviselők, de bátran állták a nyomást.

*Folytatjuk...*

SPORTTAL KÖSZÖNTÖTTÜK AZ 50. VASUTASNAPOT A BVSC PÁLYÁJÁN!

# VSZ tömegsport nap, mint nagyszabású családias rendezvény



A megnyitó két reprezentáns vendége bal szélről *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes, jobb szélről *Gaskó István* a VDSZSZ elnöke, középütt *dr. Márkus Imre* sportszerű, balesetmentes játékra buzdítja a csapatokat.

Immár hagyomány, hogy a VSZ központi sportnapja a lehető legnagyobb tömegeket mozgatja meg a szó szoros értelmében "vasutaséknál". Az idén július 1-jén, a BVSC pályán gyűltek össze a döntősök megünnepelvén a közönséggel együtt az 50. Vasutasnapot is. *Dr. Márkus Imre* VSZ-elnök megnyitójából a reménykedés hangjai csendültek ki, hogy talán idővel még közösebben, még kollegiálisabban találkozhatnának a vasút valóban nagy családjának kebelén belül a focisták, a sakkozók, az asztaliteniszezők és más sportágak szerelmesei. *Dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes a munkáltató szemszögéből értékelte a lehetséges, sportos békekötést, s arról is szólt, hogy a vasút reformja közeledik. Persze nem múlt még el nyomtalanul a sztrájkok utáni feszültség és ez kihallatszott *Gaskó István* VDSZSZ-elnök reflektálásából is. Szerencsére a már versenyezni vágyók inkább a mérkőzésekre koncentráltak. Előbb azonban a MÁV Zeneiskolájának már-már profi énekesei adtak elő közismert világszámokból örökzöld darabokat az egyre lelkesebb közönség és a sportolók örömére.

*Sz.Cs.*



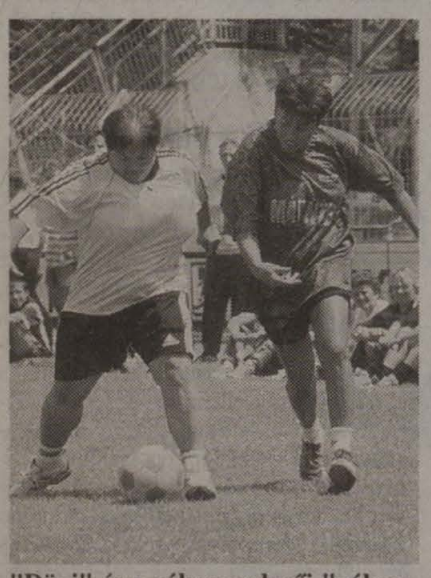
Zengenek az örökzöldek a MÁV Zeneiskola szabadtéri koncertjén.



A felsorakozott kispályás focicsapatok közül mindegyik a győzelemre gondolt.



Alkalom szülte csápolók még a kezdőrúgás előtt.



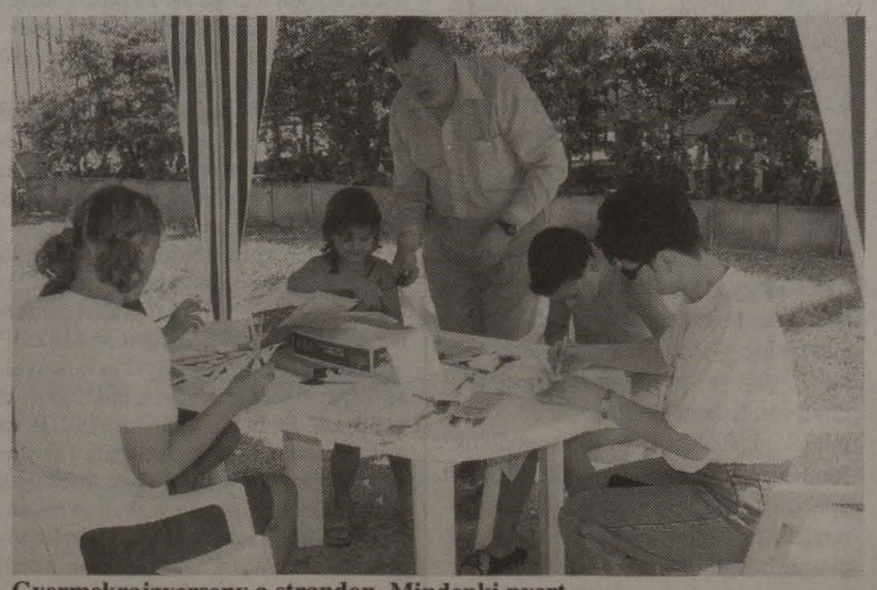
"Döni" és a rákosrendezői "válogatott" nemcsak mellbedobással győzött.



Kapuvivők.



Tippelnek a szurkolók.



Gyermekrajzverseny a strandon. Mindenki nyert.

# Drukkolni még Bács-Kiskunból is eljöttek

**Ülök a 32-es buszon és zötykölődök. Az Örs vezér téren négytagú család száll fel. Azonnal magukra vonják a tekinteteket, ugyanis mindannyian VSZ-pólót viselnek, melyek a sok mosástól erősen kifakultak már. A két kisgyermek, egy fiú és egy leány nem törődnek a külvilággal, elmerülnek a hűsítő fagylalt nyalogatásában.**

– Csak nem szintén a Vasutasnapra igyekeznek? – szólítom meg a férfit. Amaz, jó negyven év körüli, magas, szikár ember, látszik, hogy az elmúlt évtizedek jó részét a szabadban, a vágányok között töltötte. Tar koponyája szinte fénylik az ablakokon át betűző napfényben. Jól megnéz magának, mielőtt válaszolna. Állom szúrós tekintetét, majd válasz helyett csak bólint és bemutatkozik: – *Horváth László* vagyok, a feleségemmel Mariannal, a fiammal Zsolttal és a "lányommal" Adriennel az 50. Vasutasnapra utaztunk fel Bács-Kiskunból. Beosztását, munkahelyét nem mondja, én meg nem firtatom. A felesége üdvözlően kezet ráz velem. A két 4-5 éves csöppség még mindig a fagylaltot nyalja.

– *Miért jöttek fel olyan messziről?*

– Meglátogattuk egy kedves rokonunkat, meg aztán mindannyiunkra ránk fér egy kis pihenés. Jó lesz ez a budapesti hétvége, kizökkent bennünket a nyomasztó, szürke hétköznapokból. Nyaralni már amúgy sem megyünk, utoljára tíz éve pihentünk, akkor is csak öt napot töltöttünk a Balatonnál. A Vasutasnap tehát mindenképpen jól jött.

– *Visszatérő vendégek vagy most járnak fönn először?*

– Jómagam már tavaly itt voltam, s akkor nagyon tetszett a vasutasnapi rendezvény. A családom akkor még félt a hosszú úttól. Aztán annyira kérleltem őket, hogy megígérték: az idén mindenképpen eljönnek.

– *S mi lesz a program?*

– Napozunk, nézzük a meccseket, eszünk-iszunk, s ha nagyon melegünk lesz, átmegyünk a szomszédos uszodába és úszunk egy jót, hogy lehűtsük magunkat. Vasárnap délután szeretnénk hazautazni. Ki tudja, lehet, hogy az időnkbe még egy budapesti városnézés is belefér. A lényeg, hogy jól érezzük magunkat.

*Berta Sándor*

# S egész nap pattogott a "bőr"...

Reggel fél tíz van. A 50. Vasutasnap hivatalos megnyitójáig még jó negyven percnek kell eltelnie. Ám mindez cseppet sem zavarja a BVSC-pályán az önkéntes vasutas labdazsonglőröket. Ők csak rúgják a bőrt. Nem pátyolgatják, rúgják. Már-már monoton egyhangúságban. Szinte "bebikázzák" a lasztit a kapuba, vagy ritkábban a lécen csattan egy-egy jobban megeresztett lövés. Öldöklő a küzdelem, még akkor is, ha ez nem a francia-portugál EB-elődöntő. Zidane, vagy Figo bizony elismerően csettintene az erős, pontos lövések, a szemet gyönyörködtető cselek és a mesterien kivitelezett kontratámadások láttán. Itt ugyan több mint 16 csapat indul, köztük hölgyek is, ám mégsem panaszkodhatunk arra, hogy felhígult volna a mezőny. Közel kétszázan szorongunk a BVSC-pálya lelátóin.

Persze van egy szöszi csöppség, aranyos, tündéri leányka, akinek kisebb dolga is nagyobb annál, mint hogy mennyi is a lelátóhoz legközelebb zajló meccs állása. S hogy a sárga-feketék, vagy a piros-fehérek vezetnek-e? Ő a papáját keresi, kétségbeesetten. Mikor pár perc múlva közeledni látja, megnyugodva kezdi újra ropogtatni a kezében lévő zacskóból a sósmogyorót.

Mindeközben a pályán a sárga-fekete mezes miskolci fiúk, "Muki" vezetésével folyamatosan rohamozzák, szinte kapujához szögezik piros-fehér szerelésbe bújt ellenfelüket. Az óriási nyomásnak lehetetlen ellenállni. Nem is csoda hát, hogy pillanatokon belül landol az ellenfél kapujában a negyedik, majd az ötödik, végül a hatodik miskolci gól. Ám lazítani ennek ellenére sem engedi fiait az edző. – Hiába, profi a szakember, egykor maga is labdarúgó volt – súgja meg mintegy bizalmasan, magyarázatképp a titok nyitját *Szendrei Géza* miskolci területi titkár. A recept pedig egyszerű: támadni kell! Bekkelve, remire játszva nem lehet meccseket nyerni. S a miskolciak még 6:1-nél sem állnak be védekezni. Továbbtámadnak. Igaz már eredménytelenül. A mérkőzés végét jelző hármas sípszó elhangzásakor a borsodiak örömittasan borulnak egymás nyakába, mintha már magát a vasutasnapi tornát nyertek volna meg.

Még az egyébként mogorva és szigorú "mester" is megenyhül egy kissé, ám perc múlva összehívja csapatát és már sorolja is pozitív és negatív észrevételeit. A korholáskor látszik egy-két labdazsonglőrön: már bánja, hogy focizni jött. Lehet, hogy jobb lett volna otthon maradni, vagy vonatokat meneszteni?

Alig fél óra pihenő után, máris újabb, legyőzendő ellenfél állja a sárga-feketék útját. Lazsálni tehát nem lehet. Pár másodperc múlva sípszóra, mozgásba lendülnek az inas vasutas lábak, s újra pattogni kezd, immár ki tudja hány századszor a "bőr"...

*Berta Sándor*



Tábla híján – mert többen nem hozták magukkal – a 64 kockás sakkmezőt egyeseknek meg kellett rajzolni. Az apró kellemetlenség nem riasztott el senkit az asztalok mellől.

SPORTTAL KÖSZÖNTÖTTÜK AZ 50. VASUTASNAPOT A BVSC PÁLYÁJÁN!

# Eredménytáblázat

***Kedves Kolléganők! Kedves Kollégák!***

**Az alábbiakban közöljük az 50. Vasutasnap alkalmából 2000. július 1-jén a BVSC sportpályáin, termeiben megtartott III. VSZ Országos Sportnap országos döntőinek eredményeit:**

SAKK ***nők:***

| | | |
|---|---|---|
| I. helyezett | *Fodor Andrásné* | Debrecen Területi Képviselet |
| II. helyezett | *Szalainé Suszter Gizella* | Debrecen Területi Képviselet |
| III. helyezett | *Kósa Klára Adél* | Központi Hiv. és Intézmények IB |

SAKK ***férfiak:***

| | | |
|---|---|---|
| I. helyezett | *Szász Ferenc* | Pécs Területi Képviselet |
| II. helyezett | *Tóth Mihály* | Debrecen Területi Képviselet |
| III. helyezett | *Rácz István* | Szeged Területi Képviselet |
| IV. helyezett | *Vasvári Béla* | Miskolc Területi Képviselet |
| V. helyezett | *Berki János* | Debrecen Területi Képviselet |
| VI.helyezett | *Hadrik Csaba* | Szombathely Területi Képviselet |

SAKK ***csapatverseny:***

| | |
|---|---|
| I-II. helyezett | holtversenyben SZEGED (*Rácz I.* 5 pont, Dóczi Gy. 4 pont, Nagy D. 4 pont, Csentes J. 3 pont) és DEBRECEN (*Tóth M.* 5 pont, *Berki J.* 4,5 pont, *Rákosi J.* 3,5 pont, *Szalai Cs.* 3,5 pont) *Az első három versenyző eredménye számít.* |
| III. helyezett | Pécs |
| IV. helyezett | Miskolc |
| V. helyezett | Budapest |
| VI. helyezett | Záhony |

ASZTALTENISZ ***nők:***

| | | |
|---|---|---|
| I. helyezett | *Topa Tímea* | Pécs Területi Képviselet |
| II. helyezett | *Lengyel Istvánné* | Járműjavító Kft-k IB. (Debrecen) |
| III. helyezett | *Federics Lászlóné* | Debrecen Területi Képviselet |
| IV. helyezett | *Bácsi Ferencné* | Szeged Területi Képviselet |
| V. helyezett | *Bessenyei Jánosné* | Központi Hiv. és Intézmények IB |
| VI. helyezett | *Makkai Erika* | Bp. Területi Képviselet I. csapat |

ASZTALTENISZ ***férfiak:***

| | | |
|---|---|---|
| I. helyezett | *Ágoston István* | Szeged Területi Képviselet |
| II. helyezett | *Misák Károly* | DebrecenTerületi Képviselet |
| III. helyezett | *Szalai Béla* | Szeged Területi Képviselet |
| IV. helyezett | *Papp Endre* | Pécs Területi Képviselet |
| V. helyezett | *Nagy János* | Bp. Területi Képviselet I. csapat |
| VI. helyezett | *Rátkai István* | Bp. Területi Képviselet I. csapat |

KISPÁLYÁS LABDARÚGÁS ***nők:***

| | | |
|---|---|---|
| TORNA GÓLKIRÁLYA: | *Maticza Katalin* | Bp. Területi Képviselet I. csapat (Rákosrendező) |
| TORNA LEGJOBB KAPUSA: | *Kiss Zsuzsanna* | Debrecen Területi Képviselet (Püspökladány) |

| | |
|---|---|
| I. helyezett | Budapest Területi Képviselet I. csapat (Rákosrendező) |
| II. helyezett | Debrecen Területi Képviselet csapata (Püspökladány) |
| III. helyezett | Szeged Területi Képviselet csapata |
| IV. helyezett | Budapesti Területi Képviselet II. csapata (Ferencváros) |
| V. helyezett | Központi Hiv. és Intézmények Intéző Bizottságának csapata |
| VI. helyezett | Pécs Területi Képviselet csapata |

KISPÁLYÁS LABDARÚGÁS ***férfiak:***

| | | |
|---|---|---|
| TORNA GÓLKIRÁLYA: | *Szentgyörgyvölgyi Attila* | Pécs Területi Képviselet |
| TORNA LEGJOBB KAPUSA: | *Horváth Róbert* | Záhony Területi Képviselet |

| | |
|---|---|
| I. helyezett | Pécs Területi Képviselet csapata |
| II. helyezett | Záhony Területi Képviselet csapata |
| III. helyezett | Szeged Területi Képviselet csapata |
| IV. helyezett | Miskolc Területi Képviselet csapata |
| V. helyezett | Vasútegészségügyi Intéző Bizottság csapata |
| VI. helyezett | Debrecen Területi Képviselet csapata |

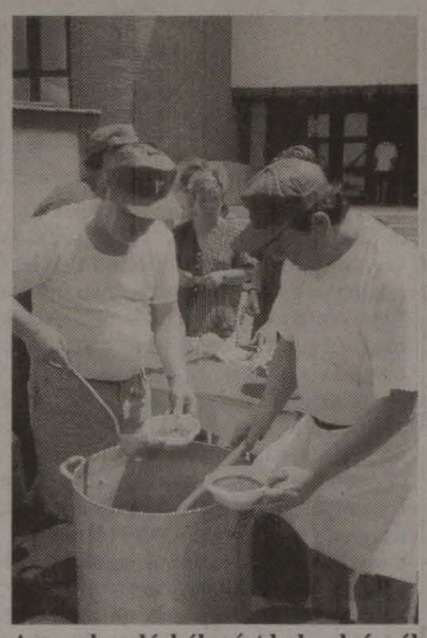
KISPÁLYÁS LABDARÚGÁS ***összesített csapatverseny:***

| | | |
|---|---|---|
| I. helyezett | Szeged Területi Képviselet Csapata<br>Ezzel másodszor is elnyerte a VSZ vándorserlegét | 25 pont |
| II. helyezett | Pécs Területi Képviselet Csapata | 23 pont |
| III. helyezett | Debrecen Területi Képviselet Csapata | 20 pont |
| IV. helyezett | Budapest Területi Képviselet I.Csapata | 13 pont |
| V. helyezett | Miskolc Területi Képviselet Csapata | 6 pont |
| V. helyezett | Záhony Területi Képviselet Csapata | 6 pont |
| VI. helyezett | Járműjavító Kft-k Intéző Bizottságának csapata | 5 pont |
| VII. helyezett | Központi Hivatalok és Intézmények IB csapata | 4 pont |
| VIII. helyezett | Budapest Területi Képviselet II. csapata | 3 pont |
| IX. helyezett | Vasútegészségügyi Intéző Bizottság csapata | 2 pont |

**2000. július 1-jén a BVSC Szőnyi úti sporttelepén megtartott III. VSZ Sportnap gyermekprogramjában résztvevők**
(a gyermekek nevének és a szülő MÁV szolgálati helyének megjelölésével)

| | |
|---|---|
| *Búzás Bálint* és *Búzás Dóra* | (Ferencváros - gurító) |
| *Dudás Enikő* és *Dudás Róbert* | (Budapest-Keleti Állomás) |
| *Dulló Martin* és *Dulló Viktor* | (Bevételellenőrzési Igazgatóság) |
| *Jobbik Elizabet* | (Budapest - Keleti Állomás) |
| *Németh Norbert* | (Bevételellenőrzési Igazgatóság) |
| *Veréb Gabriella* és *Veréb Attila* | (Bevételellenőrzési Igazgatóság) |

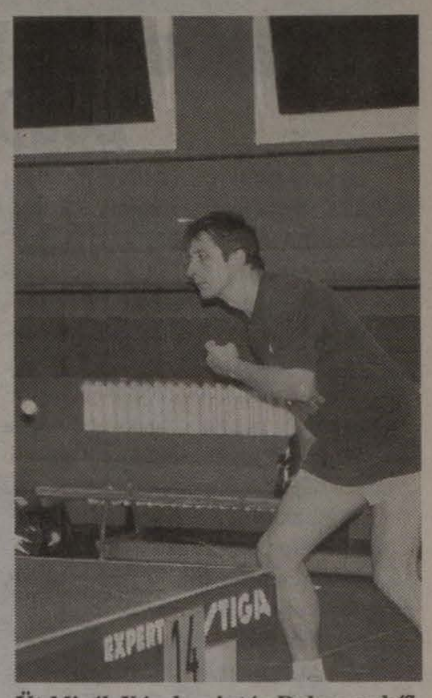
***A szervezők nevében ezúton is köszönjük a sportszerű részvételt, és gratulálunk az elért eredményekhez.***



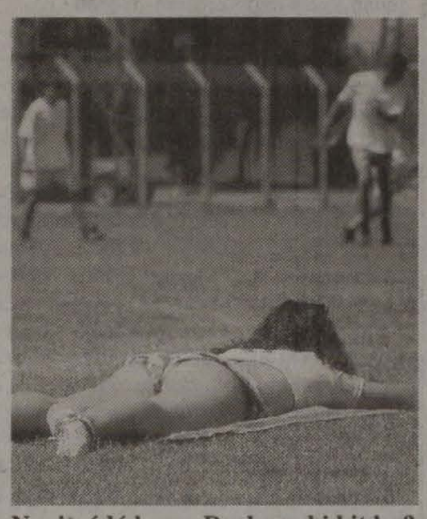
**A nagykondérból mért babgulyásnál nincs ízletesebb.**




**Nyes *Szász Ágnes* Debrecenből.**




**Üt *Misák Károly* szintén Debrecenből.**



**Napimádó lesen. De, hogy ki kit les?**




**Életveszélyesen támad a bajnok Nagykanizsa.**



**A szegediek vitték el a kis hordó sört és a vándorserleget. *Mári Gábor* területi titkártól később azt hallottuk, hogy harmadjára már el sem hozzák Budapestre. – Teljesen felesleges – mondta – mert jövőre örökre a mienk. – Nono!**



**Akik kiérdemelték a nagy csoportképet is: a szegedi pontverseny győztesek.**

***Orosz Tamás* képriportja**

# USIC tekebajnokság

## KÉT ARANYÉREM POZNANBÓL



**A csapatversenyben győztes magyar vasutas válogatott. Az álló sor balszélén *Biró József* edző, míg a kép jobb oldalán *Pintér Lajos* csapatvezető.**

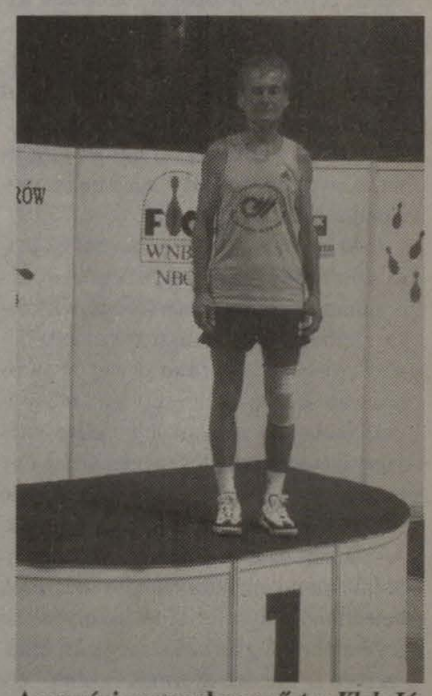
Az USIC ez évi versenynaptárában két sportágban vesznek részt a legjobb magyar vasutas sportolók a hagyományos Európa-bajnoki küzdelmekben.

A tekézők bajnokságát Poznanban rendezték meg, ahol nem várt nagy magyar siker született. A Szolnoki MÁV Járműjavító Szuper Ligába feljutott csapatára épülő vasutas válogatott úgy a csapat, mint az egyéni versenyben győzelemre vitte a magyar színeket.

Emeli a győzelem értékét, hogy mindkét versenyszámban bajnoki csúccsal sikerült nyerniük tekézőinknek.

A csapatverseny végeredménye: 1. Magyarország 5656 fa (*Klak János, Szlovenszki Tibor, Molnár Attila, Fehér Béla, Tihanyi Csaba, Biró Ervin*) 2. Horvátország, 3. Németország. A csapatversenyben 10 ország csapata vett részt.

Az egyéni verseny végeredménye: (a magyar versenyzők helyezései) 1. *Klak János* 2039 fa, 4. *Szlovenszki Tibor* 1920 fa, 5. *Molnár Attila* 1917 fa, 10. *Fehér Béla* 1866 fa. Az egyéni versenyben résztvevőknél a csapatversenyben elért eredményeket és a legjobb 16 eredményt elérőknél az újabb 200 dobás eredményét adták össze, így alakult ki a végleges sorrend. A két, tovább nem jutó magyar versenyző eredménye a csapatverseny során: *Tihanyi Csaba* 877 és *Biró Ervin* 923 fa.



**Az egyéni versenyben győztes *Klak János*, aki Európa csúccsal végzett az élen.**

A Szolnoki MÁV Járműjavító sportolói a fenti sikerrel újabb dicsőséget szereztek a magyar vasutas sportnak.

***Magyar László***

NEMCSAK ÉLETET, SZÓRAKOZÁST, MEGÉLHETÉST IS AZ ÉVEKNEK!

# Várható-e újabb nyugdíjemelés 2000-ben?

Ismeretes, hogy a hatályos 1997. évi LXXXI. társadalombiztosítási ellátásokról szóló törvény 62. §. (3) bekezdése szabályozza a 2000. évi nyugdíjemelést oly mértékben, hogy a tervezett fogyasztói árnövekedés 30%-a és a tervezett országos nettó átlagkereset 70%-a arányában kell a nyugdíjakat emelni. E paragrafus 5. pontja azt is kimondja, ha a fenti arány várható alakulása, legalább egy százalékkal meghaladja a tervezett mértéket, akkor november hónapban – január 1-jéig visszamenőleg – kiegészítő nyugdíjemelést kell végrehajtani. A kormány szóvivő bejelentése szerint, kisebb mérvű eltérésnél, egyszeri kiegészítő juttatás is elképzelhető.

A 2000. évi 8%-os nyugdíjemelés 6.3%-os infláció és 8.6%-os nettó bérnövekedés figyelembevételével történt. A TV-ben, az újságokban – felelős személyektől és szervektől – szerzett információk szerint 8.5-9%-os infláció és 9.5-11%-os nettó keresetnövekedés várható. Ezt valószínűsítve az emelés mértéke 9.2-10.4% lenne, tehát a kiegészítő nyugdíjemelés mértéke 1.3-2.2%-os emelést jelentene.

A törvény megfogalmazásának nagy hibája, hogy a valós adatok csak év végén állnak rendelkezésre. Ahhoz, hogy az emelés novemberben végrehajtható legyen, már az év közepén dönteni kell az emelésről. Így ismételten csak prognosztizált adatokból lehet kiindulni.

E bizonytalanságot megakadályozandó, szükségesnek tartjuk a fenti törvény módosítását az alábbi változtatásokkal: – a nyugdíjemelés mértéke a tárgyévet megelőző évi országos nettó keresetnövekedéssel azonos mértékű legyen mindaddig, amíg az átlagnyugdíj el nem éri az 1990. évi szintet (66,1%-át az átlagbéreknek a jelenlegi 61.2%-os arány helyett), az un. "vegyes indexálásnál" az előző év tény adatai alapján történjen az emelés mértéke; a nyugdíjemelésnél a nyugdíjalap terhére differenciált emelés nem alkalmazható. A biztosítási elv Alkotmánybíróság által is megerősített betartásával, az alacsony nyugdíjak külön emelését a költségvetés terhére, szociálpolitikai kérdésként kell kezelni.

A rendszerváltás óta a nyugdíjak reálértéke nagyobb mértékben csökkent, mint az aktívak reálkeresete. A GDP növekedésével lehetővé válik a lemaradás megszüntetése, melyet a nyugdíjemelések rendszerének világos, kiszámítható szabályozásával mielőbb el kell érni.

***Dr. Huszti Rezsőné***

# A nyugdíjasok ötvenedik Vasutasnapja a "Töri"-ben

Idén a második évezredet záró kétezredik évben a vasutasság is kerek évfordulót ünnepel. Immár fél évszázada évente egy napon ismét a vasútra, de leginkább az emberre, a vasutasra irányul a figyelem. Számvetésre is alkalmat adnak ezek a évfordulók. Mi történt az elmúlt ötven évben, most ez a kérdés. Honnan indult akkor és hol tart ma? Hová, merre viszi az árut, az utast a következő évezredben a második ötven és során.

A mai aktív vasutasoknál minden bizonnyal a nyugdíjas vasutasok kísérik a legnagyobb figyelemmel volt munkáltatójuk, a vasút és utódaik sorsának alakulását, nem elhallgatva tapasztalataikat.

Fél évszázad egy emberöltő, idősebb kollégáink egy része közel ennyi évet töltött a Magyar Államvasutak Szolgálatában, éjjel-nappal, télen-nyáron.

Az ötvenedik nyugdíjas Vasutasnapot a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége, a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete rendezte a Törekvés Művelődési Központban július 3-án.

Az ünnepségen közel fél ezer nyugdíjas vasutas vett részt az ország minden szögletéből. A MÁV Rt. Vezérigazgatóságát ezúttal is *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes, a VSZ-t *Kis Tamás* alelnök, *Molnár György* a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete elnöke, *dr. Kun Dezső* alelnök, *Pallos György* ügyvezető elnök képviselte. Jelen volt még *dr. Piros Istvánné* a Nyugdíjasok Országos Képviseletéből és *Molnár Géza* a Vasutasok Országos Közművelődési Egyesület elnöke.

Az ünnepséget *Németh Tibor*, a Művelődési Központ igazgatója nyitotta meg, köszöntve a megjelent sokaságot, a vendégeket, a vendégek szórakoztatására beöltözött amatőr művészeket.

Elsőként *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes lépett a mikrofonhoz és a MÁV Rt. vezetése nevében üdvözölte az 50. Vasutasnap ünneplő közönségét. Tőle megszokottan ezúttal is örökifjakként szólította meg az idősödő nyugdíjasokat. Vállalkozván a vasút helyzetének rövid bemutatására utalt az utóbbi évek hosszú sorára, amikor is igen sok gond, nehéz helyzet sújtotta a vasutat éppúgy, mint a vasutasokat. Kérdéseinkre azonnal ő maga válaszolt. Kell-e vasút és ha igen, milyen vasút kell? Igen, vasút ezután is kell – hangsúlyozta – méghozzá olyan, ami Európába vezet. Modern piac- és versenyképes vasútra van szükség.

Az elmúlt évek több százmilliárdos elvonása jelentősen visszavetette a fejlődést – panaszolta ezúttal is. Pontos, biztonságos, gyors, megbízható, tiszta eurokonform vasút kell és mindehhez hasonló tulajdonságú vasutasra van szükség, aki jól képzett, szereti hivatását.

Ezeket a főbb feladatokat határozza meg a vasút reformja számos részfeladat mellett. Végül ezúttal is nagyrabecsüléssel és tisztelettel szólt az idősek tapasztalatairól. Bölcs, segítő támogatásra ezután is szükség lesz, számítanak rá.

*Dr. Kun Dezső* az ONYSZ alelnöke felidézte azokat az ötven évnél is régebbi vasutasnapokat, amikor elődeink öntevékenyen egy napon, minden évben összejöttek, mert összetartoztak. Megemlítette példának az Önkéntes Támogatási Alap létrejöttének 70 évvel ezelőtti spontán megalakulását, melyet akkor a bajbajutott munkatárs önkéntes megsegítése indított hosszú útjára. Elismerte a MÁV Rt. a nyugdíjasok iránti megkülönböztetett gesztusát, mely több vonatkozásban megnyilvánul. Köszönetét fejezte ki mindezért a nyugdíjas vasutasok nevében. Ezt kérte a jövőt illetően is. A tetszéssel fogadott beszédeket követően *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes dicséretet, kitüntetést nyújtott át tizenöt aktív társadalmi munkát végző nyugdíjasnak.

Az ünnepség hivatalos, első részét követően fergeteges gálaműsor vette kezdetét, ahol a vasutas nyugdíjas klubok szolnoki országos versenyén díjazott amatőr nyugdíjas művészek majdnem hivatásos (profi)szintű produkciókkal szórakoztatták a sokaságot és egymást.

A pergő ritmusú műsor előadóit a közönség egyre fokozódó hangulatú ünneplésével köszöntötte. Több, teljes átéléssel elmondott verset, többszereplős jelenetet, operát, magyar nótát, énekkari előadást hallhattunk, nézhettünk, tánccsoportok produkcióiban gyönyörködhettünk.

Az előadások csúcsát a Hatvani Liszt Ferenc Művelődési Központ tánccsoportjának kosztümös kánkánja jelentette. A táncot hosszú perceken át a közönség ütemes vastapsa kísérte. A nyugdíjas lányok ezt a produkciót akár Párizsban is előadhatnák, hogy tátsák szájukat a franciák.

A finàléra bevonult színes előadó koszorútól hosszú vastapssal, bravózással búcsúzott a hálás közönség. Ez "fain" volt, mondta mellettem egy jó hetvenes nyugdíjas huncut mosollyal.

Az ünnepséget *Kapitány István* a Vasutas Nyugdíjas Klubszövetség elnöke zárta, megköszönve mindenkinek a nagyon sikeres Vasutasnaphoz nyújtott munkáját, kiemelve a Törekvés Művelődés Központ törekvését.

***Hegedűs Károly***

## A 2000. évi Vasutasnap alkalmából kitüntetésben részesültek

### MÁV RT. VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

*Vass Károly* főbizalmi, Budapest terület, MÁV Északi Járműjavító Kft; *Szabó Miklós* elnök, Budapest terület, Nyugdíjas Alapszervezet Székesfehérvár; *Kurucz Sándor* elnök, Budapest terület Nyugdíjas Alapszervezet Pilis; *Bujna Kálmán* gazdasági felelős, Budapest terület, Nyugdíjas Alapszervezet Pestlőrinc; *Béres László* gazdasági vezető, Miskolc terület, Nyugdíjas Alapszervezet Sátoraljaújhely; *Bék Géza* elnök, Pécs terület, Nyugdíjas Alapszervezet Kaposvár; *Németh Ilona* területi szervező, Szombathely terület, ONYSZ Választmány tagja; *Csatári Lászlóné* nyugdíjas csoport elnök, Szombathely terület, Zalaegerszeg; *Kéri József* bizalmi, Szeged terület, Nyugdíjas Alapszervezet Szeged; *Balogh Ferenc* bizalmi, Debrecen terület, Nyugdíjas Alapszervezet Debrecen; *Fülöp Ferenc* elnök, Budapest terület, Szolnok Járműjavító Kft; *Erdélyi Jánosné*, Vasutasok Országos Nyugdíjas Klubszövetsége, Székesfehérvár; *Csósza István* területi szervező, Szeged terület, 1992-től ONYSZ elnökségi és választmányi tag; *Gazsi Lajos* területi szervező, Szeged terület, 1991-től ONYSZ elnökségi és választmányi tag; *Molnár György* 1998-tól ONYSZ elnök, 1991-től vezető testületi tag, alelnök.

# Civil országjelentés

Ez a címe annak a tekintélyes terjedelmű és gazdag tartalmú anyagnak, vitairatnak, amelyet a hat szakszervezeti konföderáció vezetőinek május 22-23-i mátraházai tanácskozása fogadott el és bocsátott útjára. A statisztikai adatokkal és szakmai részanyagokkal kiegészült dolgozatnak az a célja, hogy a szociális dimenzió megfelelő hangsúlyt kapjon az Európai Unióhoz való csatlakozás folyamatában. Az érdekvédelmi stratégiával felérő tanulmány végigviszi a munka világának főbb problémáit és a megfelelő következtetések levonásával sorjázza a szakszervezetek tennivalóit.

Nézzük a legfontosabb kérdéseket. A foglalkoztatás területén 2004-ig 350-400 ezer új munkahely létrehozása kívánatos, 2014-ig elérni a teljes foglalkoztatottságot. Vagyis: aki munkát keres, az kapjon érdemi ajánlatot. A bérek és munkajövedelmek területén: több évre szóló bérfejlesztési programot szükséges megvalósítani. Az alacsony bérek felzárkóztatásával, a minimálbérek jelentős növelésével csökkenteni kell a jövedelemkülönbségeket. A nyugdíjrendszer stabilitása, kiszámíthatósága elsőrendű cél. Az utóbbi sérelmeiért (is) a nyugdíjasokat megilleti az általános kompenzálás. Ezért kapják vissza az 1999-ben kiesett nyugdíjemelést, a mintegy 50 milliárd forintot. A nyugdíjasoknál is meg kell honosítani a 13. havi nyugdíjat.

Az egészségügyben nem halogatható az átfogó reform, a közfinanszírozás dominanciájának fenntartásával, a lakossági terhek további drasztikus emelkedésének megakadályozásával, a gyógyuláshoz való hozzáférési esély garantálásával. Szükséges a munkaügyi ellenőrzés szervezetének jelentős megerősítése úgy is, hogy az ellenőrzéshez kapcsolódó szankcióknak legyen visszatartó erejük. A szociális ellátás területén újra kell gondolni a munkanélküli ellátás rendszerét, beleértve a folyósítási időt, a folyósítási feltételeket. A gyermektámogatási rendszerben a "minden gyermek egyenlő" elv érvényesülése érdekében erősíteni kell a rászorultsági elemeket, biztosítani a családi pótlék értékállóságát. Valódi esélyegyenlőséget kell biztosítani az oktatásban. Sürgető egy átfogó szociális bérlakásépítési program beindítása.

A munkajogi szabályozás szükségessé teszi a Munka törvénykönyvének átfogó átalakítását. A dolgozókat munkaszerződéssel és a Munka törvénykönyve szerinti védettséggel kell foglalkoztatni. Törvény szabályozza a szakszervezetek, az üzemi és közalkalmazotti tanácsok működését, valamint az érdekegyeztetés rendszerét, fórumait és működésük alapelveit. A kormánynak vissza kell térnie a tartalmas társadalmi párbeszédre, a valódi érdekegyeztetésre, a megállapodásokat eredményező érdemi tárgyalásokra. A kollektív szerződések hatáskörének bővítését, tartalmi gazdagítását jogszabályokkal és állami ösztönzőkkel is elő kell segíteni!

Ahhoz tehát, hogy a csatlakozás során a gazdaságival egyenrangúan valósuljon meg a szociális területek felzárkóztatása az uniós országok szintjére; haladéktalanul teljesíteni kell az Európai Szociális Karta előírásait. A magyar gazdaság, a magyar munkavállalók csakis olyan csatlakozásban érdekeltek, amelyekben érvényesülnek legfontosabb érdekeik, egyenrangúak az uniós országokkal. Nemcsak a kötelezettségeikben, hanem jogaikban is.

A civil országjelentést bőséges statisztikai anyagok és tartalmas szakmai részanyagok egészítik ki. Érdemes hát gondosan áttanulmányozni azokat, különösen a tisztségviselőknek. Minthogy vitára bocsátott dokumentumról van szó, mi sem maradhatunk ki abból, hogy a vasutasokra jellemző sajátosságokkal egészítsük ki a majd véglegessé váló országjelentést.

**Ezért szerkesztőségünk azt kéri olvasóitól, a szakszervezeti tagságtól, a vezető érdekvédőktől, hogy vegyenek részt a vitában. Mondják el véleményüket, tapasztalataikat, kiegészítéseiket a leírtakról, a kívánatos korrekciókról, a szükséges bővítésekről. Tegyük ezt saját érdekünkben, hiszen nem akárminek kérdéskörről van szó.**

***K.S.***

# Arccal a vasút felé (egykor), háttal a vasút felé (ma)!

## EGY NYUGDÍJAS FELHÍVÁSA A VASUTAS SZAKSZERVEZETEK VEZETŐIHEZ!

Ne engedjék, hogy a vasútvonalakat különféle indokolásokkal – amelyek még kifogásnak sem felelnek meg, – megszüntessék. Őseink áldozatos munkával fektették le az ország vasúthálózatát és a mai idősebb nyugdíjasok a már az életből eltávozott kollégáikkal talán még nagyobb áldozatok árán, kezük munkájával építették újjá a háborúban lerombolt országgal együtt az élet újraindulásához nélkülözhetetlen vasutat is.

Akadályozzák meg, hogy a több mint egy évszázaddal ezelőtt épített és alig több mint fél évszázaddal ezelőtt kemény kétkezi munkával újjáépített vasútvonalak közül, akár csak egyet is nagy teljesítményű gépekkel könnyűszerrel leromboltassanak (sajnos már eddig is nagyon sokat leromboltak!). Ha nem lesz vasút, nem lesz szükség vasutasokra sem és akkor nem néhány száz forinttal lesz kevesebb az emberségesebb életkörülményekhez szükséges keresetük, hanem egyáltalán nem lesz keresete a vasút híján feleslegessé váló vasutasoknak. Mert ugye nem indokolható gazdaságossági magyarázkodással pl. a Kiskunfélegyháza-Szentes-Orosháza vasútvonal megszüntetése akkor, amikor alig 15 éve (1986. december végén) helyezték forgalomba az új csongrádi vasúti Tisza-hidat. Vasúti hidjaink jelentős része több mint száz éves, így aligha magyarázható a nem kis költséggel és munkával épült új csongrádi vasúti Tisza-híd megszüntetése a vasútvonallal együtt. Gondolom, egy ilyen méretű és költségű műtárgy tervezése és kivitelezése nem nevezhető meggondolt terveztetésnek és kiviteleztetésnek, ha másfél évtized elteltével feleslegessé válik. Szolnok-pályaudvar rekonstrukciós munkája, alig több mint negyedszázada készült el és lett Európa egyik, és Közép-Európa legmodernebb pályaudvara. Tessék megnézi most, negyed századdal az az újraépítés után e gyönyörű létesítmény állapotát!

Nem gazdaságos egyes vasútvonalak fenntartása, üzemeltetése és egyáltalán a MÁV gazdálkodása. Ó, ha "csak" ennyi lenne a felelőtlen gazdálkodás káros következménye! Mindezekhez hozzájárul még az eléggé el nem ítélhető szándékos pusztítás és rongálás, mely a vasút egész területén, de máshol is tapasztalható. A térköz- és pályaőröket és sok szolgálati helyen a szolgálattevőket megszüntették. Sajnos nem lehet az egész vasút területére és annak minden létesítményére – miként néhány üzem és telep kerítésére – kitenni a táblát, hogy "kutyával őrzött terület".

Küzdjenek továbbá egyetértéssel, összefogással és a nyugdíjas vasutasok teljes támogatásával minden létesítmény – MÁV kórházak, szanatóriumok, üzemorvosi-fogászati rendelők, üdülők, szociális és kulturális létesítmények – és minden intézmény – MÁV Nyugdíj Igazgatóság, vasutas egyesületek, stb. – a vasút keretein belüli megmaradásáért, melyek a vasutas dolgozók és nyugdíjasok (volt vasutas dolgozók) nehéz szolgálat miatt hamarabb és nagyobb mértékben megrokkant egészségének gyógyítását, helyreállítását, kezelését, vagy a szolgálatban megfáradt vasutasok, nyugdíjasok (volt tényleges vasutasok) pihenését szolgálták és szolgálnák, vagy ügyeik megfelelő ellátását biztosítják és amelyek nagy részének létrehozása a vasutasok százezreinek anyagi hozzájárulásával történt. Ne vegyék és adják el ezeket a létesítményeket és intézményeket azok, akik vajmi keveset áldoztak és tettek értük. Ne feledkezzenek meg nyugdíjas kollégáik anyagi és egyéb érdekeinek képviseletéről sem, hiszen mi nyugdíjasok is támogatjuk jogos követeléseiket és a vasútért folytatott küzdelmüket. Ne feledjék, Önök is lesznek nyugdíjasok! Tegyenek meg mindent a teljes vasút és a szívvel-lélekkel és becsülettel szolgáló vasutasok egészének megmaradásáért.

Befejezésül azt kérem, ne tekintsenek az elmondottakért és leírtakért közellenségnek! Csupán arról van szó, hogy szerettem és szeretem a vasutat, ahol a teljes munkáséletemet, szolgálatba lépésemtől rokkantsági nyugállományba vonulásomig eltöltöttem. Máshoz nem volt munkaviszonyom!

Hát ezért aggódom a vasút jelenéért és jövőjéért! Gondoljanak arra, hogy nagyon sok nyugdíjas és tényleges vasutas aggódik ezért!

Köszönöm megtisztelő figyelmüket és türelmüket.

***Kovács Ágoston***, MÁV nyugdíjas
Kiskunfélegyháza

NEMCSAK ÉLETET, SZÓRAKOZÁST, MEGÉLHETÉST IS AZ ÉVEKNEK!

# Életigenlés, kultúraigény, hagyományápolás

## ORSZÁGOS "PAROLÁT" ADTAK EGYMÁSNAK A NYUGDÍJAS KLUBOK

**A vasutas nyugdíjas klubok amatőr művészeti csoportjai, szólistái, egyéni vers- és prózamondói V. Országos Találkozójának döntőjét tartották június 23-án a Szolnoki Vasutas Csomóponti Művelődési Központban.**

Az ország különböző régióban 1999-ben, az Idősek Nemzetközi Évében indított s idén 2000-ben, a Millennium évében és jegyében most befejeződött rendezvénysorozatot a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége, a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesülete, valamint a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete keltette életre a félévszázados 50. jubileumi Vasutasnapra.

Az ország egészére kiterjedő kulturális rendezvénysorozatot anyagi és sok más módon országos és helyi szervezetek támogatták éppúgy, mint a Millennium jegyében nap, mint nap sorra kerülő hasonló ünnepi jellegű megemlékezést. A támogatók felsorolása oldalakat igényelne, ezért csupán a legjelentősebbeket említjük: ilyen volt a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma, a Nemzeti Kulturális Alapprogram, a MÁV Rt., a VOKE, a városok önkormányzatai, a helyi szolgálati főnökségek, kft-k, egyéni vállalkozók stb.

A rendezvénysorozaton részt vett valamennyi vasutas nyugdíjas klub amatőr művészeti előadásra vállalkozó, jól felkészült tagja, csoportja.

A szolnoki záró rendezvényként szervezett döntőbe húsz klub több mint száz amatőre negyenhárom műsorszámmal mutatta be művészi tudását a zsúfolásig telt színházterem közönségének és a "szigorú" zsűrinek.

A megjelent sokaságot *Molnár Lajosné*, a művelődési központ igazgatója fogadta és köszöntötte, mint házigazda, aki mindenkinek "forró" hangulatú, nívós döntőt ígért.

*Szabó Miklósné*, a MÁV Rt. Vezérigazgatóság osztályvezetője meleg szavakkal, személyes ismerősként üdvözölte a jelenlévőket és nyitotta meg, indította el a találkozó előadásait. A nyugdíjas találkozók hagyományossá vált rendjét hasznos és szórakoztató szabadidő eltöltésnek értékelve további segítő támogatást ígért a következő időkre is. Szavait nagy tetszéssel fogadták a találkozó résztvevői.

A rendezvényt *Fodor György*, Szolnok Megyei jogú Város Önkormányzatának alpolgármestere szívélyes házigazdaként köszöntötte. Követésre méltó életmódnak értékelte a találkozót a résztvevők lelkes aktivitását. Véleménye szerint a találkozónak versenyjellege ellenére minden jelenlévő nyertese lesz, hiszen a produkciók nem öncélúak, szórakoztatni, nevettetni akarnak, bár a sorrend is ösztönöz, ki lesz az első?

A találkozón részt vett *Molnár György*, a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete elnöke, *Molnár Géza* a VOKE elnöke, *Kapitány István* a Vasutas Nyugdíjas Klubok Szövetségének elnöke, *Lászlóné Nagy Ilona*, Szolnok Városi Könyvtár igazgatója. Utóbbiak zsűritagként is.

Az egymást követő jobbnál, jobb műsorszámokban négy jelenetet, tizenkét szólóéneket, tizenegy verset és prózát, két hangszerszólót, nyolc népdalcsokrot, előadó kórust, és három fergeteges tánccsoport produkciót láthatott, hallhatott a tapsokkal cseppet sem fukarkodó, hálás nézősereg.

A fellépő amatőr művészek nagyrészt a magyar irodalom nagyjaitól válogatták számaikat. Így Arany Jánostól, Csokonai Vitéz Mihálytól, Kosztolányi Dezsőtől, József Attilától, Vörösmarty Mihálytól hallhattunk hibátlanul előadott verseket, prózai jeleneteket.

A többségükben 70 és e fölötti életévükben járó amatőr művészek produkciójukat maguk is élvezték, láthatóan szerették, amit csináltak. Úgy tetszett a zsűri "szigorúsága" is befolyásolható volt.

A pergő műsor folyásának és hangulatának azzal se ártottak a hangtalanul működő ventillátorok, hogy hősugárzóként fújták, kavarták a 35-36 celsius fokos körúti hőfokú levegőt a nézőtér felé is, ahol megannyi lepkeként röpködött mindenki kezében a legyezővé hajtogatott műsorprogram.

Ám mit sem törődtek a meleggel a sokszoknyás népviseletbe, korhű jelmezbe öltözött hölgyek, urak. A fiatalokat is felül múlva még a kánkánra is vállalkoztak. Megszolgálták a közönség dörgő vastapsát. Érezni lehetett a versenyzőket kísérők drukkját az ő előadóikért, miközben a mások sikerének is szívből örültek. – Ilyenek vagyunk mi "öregek" – súgta a tenyerét csapkodó öreg a mellette ülőnek, pedig ő csak néző volt. Nagy sikere volt a fordulatokban bővelkedő, évődő, helyenként finoman pikáns előadásoknak éppúgy, mint az aktuális politikai szatírának.

Az egésznapos találkozó szereplőit és közönségét ebéddel és késő délután vacsorával látták vendégül a házigazdák, miután a vetélkedők előadásait a zsűri nagy egyetértésben értékelte, bár mint mondani szokták, nem volt könnyű dolga a jók közül a legjobbat kiválasztani.

Talán ennek is betudható, hogy minden produkciót említésre méltónak tartottak. Valamennyi kategóriában 3-3 első helyezettet, vagyis az indulók közel felét díjazták. Ezen túl három előadást külön díjjal jutalmaztak. A versenyről produkciójukért díjjal utazhattak haza. A nyíregyházi, a hatvani két klub, a szolnoki két klub, a tapolcai, a mándoki, a miskolci, a ceglédi, a békéscsabai, a kisújszállási, a kisvárdai, a nagykanizsai, a zagyvaszántói, a tornyosapácai klubok. Némelyek 2-3 produkcióért is díjat érdemeltek.

A szolnokihoz hasonlóan a Millennium és a Vasutasnap jegyében vasúttörténeti vetélkedőt tartott a Hatvani Liszt Ferenc Vasutas Nyugdíjas Klub a helyi Művelődési Központ gondozásával. Vasúttörténeti ismeretekből, Baross Gábor és Kandó Kálmán koráról, személyéről, korszakos tevékenységéről adott számot minden részvevő klub vetélkedő csoportja az új Magyar Lexikonból, más vasúttörténeti ismereteket tartalmazó szakirodalomból készülve. A tesztkérdésekre a vetélkedők fele maximális pontszámú választ adott. Az ismeretgyarapítás minden résztvevő, versenyző és szurkoló közönség számára hasznos időtöltés volt. Ez a rendezvény is fél országra szóló volt, itt is jó hangulattal búcsúztak a nyugdíjas vasutas klubok résztvevői.

A vasutas nyugdíjasok életigenlését, kultúra iránti igényét, a hagyományok ápolását, példamutató összetartozás életformájának megélését igazolják az ilyen találkozók. Mind a versenyzők, mind a közönségsikeres, nívós rendezvények résztvevőiként, szereplőiként hasznosan töltötték szabadidejüket.

Mert megérdemelték.

***Hegedűs Károly***

# Félországra szóló jóhangulat Miskolcon



Első alkalommal rendezte meg a miskolci Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza a vasutas nyugdíjas klubok regionális találkozóját 2000. június 15-én. Az igazgatóság területén működő klubok képviseletében 164-en jelentek meg, akiket *Mező Ferenc*, csomóponti főnök – a rendezvény fő támogatója – és *Kapitány István*, a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetségének elnöke köszöntött. A művelődési ház udvarán, a rekkenő hőségben, az árnyat adó fák alatt színvonalas műsorral szórakoztatták egymást a nyugdíjasok, míg ez idő alatt főtt a bográcsban a gulyás. A miskolci Arany Alkony Dalkör produkciója után az ebédet még sikerült a szabadban elfogyasztani, de a hirtelen jött zápor a nagyterembe kényszerítette a résztvevőket, ám ez sem tudta kedvüket szegni és jókat derültek a Hatvani Liszt Ferenc Klub *(a képen)* vidám műsorán.

Zárásként a Martin telepi asszonyok táncát élvezhették a jelenlévők. Remélhetőleg egy új hagyomány indult ezzel a találkozóval útjára, amelyet a résztvevők is jó kezdeményezésnek tartanak.

kép és szöveg: ***Orosz Tamás***

# 30 év után összejönni Szolnok Gépészeti Főnökségén

## A VIDÁM ÖRÖMÖK ÓRÁI



Megmaradásunk, az elődök értékeire épített fejlődésünk, életerőnk, a hagyományok maradéktalan ápolásának példázataként adom közre a szolnoki fűtőházi (ma gépészeti) nyugdíjasok találkozóján látottakat. A harmincegy éve és az azt követő években, az elmúlt évben nyugdíjba került vezetők, mozdonyvezetők, kocsivizsgálók, a járműszerelők, lakatosok, adminisztrációt ellátó hölgyek örültek egymásnak.

A találkozó a millenniumi rendezvények keretén belül került megrendezésre, melynek legfontosabb célja, hogy megismerjék a nyugdíjba vonulásuktól napjainkig eltelt időszakban a szolgálati főnökség eredményeit, gondjait, a jövő elképzeléseit, a jelenlegi vezetők, s nem legutolsó sorban nyugdíjasként felidézzék, újra átéljék a még aktív koruk munka közbeni és baráti társaságban eltöltött napjait. A vasutasok, a fűtőházi, vontatási dolgozók körében mindig is családi hangulat, összefogás, hivatástudat volt a jellemző.

A száznyolcvannál is több fűtőházi, vontatási, gépésznyugdíjas június utolsó napján, 30-án 14 órakor találkozott a jogutód MÁV Rt. Szolnoki Gépészeti Főnökségen – ahol megismerkedhettek az őket követő fiatal vezetőkkel, gépészeti alkalmazottakkal, de ismerkedhettek a régi vasúti járművekkel is. A járműbemutatót, különösen a számítógépes vezérlésű V43-2256 psz. villamos mozdonyt és a Vasúttörténeti Emlékparknak küldött, általunk helyreállított két dízelmozdonyt nagy érdeklődés kísérte.

A délutáni gazdag programban a Szolnoki Vasutas Csomóponti Művelődési Központ "Baross Klub" amatőr együttesei léptek fel verssel s két humoros jelenettel. Az ízletes ebéd után zenés, nótás egyveleggel szórakoztattuk a kedves nyugdíjasainkat.

A fűtőházi nyugdíjasok millenniumi találkozóján a MÁV Rt. Vezérigazgatóságát *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes képviselte – aki nagyon megható szavakkal köszöntötte a szolnoki fűtőház, vontatás volt dolgozóit. A Gépészeti Szakigazgatóságot *Németh Sándor* főmunkatárs képviselte.

Nyugdíjas barátaink néhány órára elfelejtették mindennapos gondjaikat s önfeledten, sokszor könnyes szemmel szórakoztak, örültek egymásnak a közel határás rendezvényen.

Úgy gondoljuk vezető társaimmal, hogy változó korunkban, méltánytalanul elfeledkeztünk azokról az emberekről, akik egy munkahelyen 30-35-43 évet dolgoztak. Ne feledjük csak az a gyümölcsfa érlelhet jó és elegendő gyümölcsöt, melynek ép és egészséges gyökerei vannak.

E gondolatok jegyében igyekeztünk megrendezni államiságunk ezredik évfordulóján a szolnoki fűtőházi nyugdíjasok találkozóját.

***Grenczer János***
a MÁV Rt. Szolnoki
Gépészeti Főnökség vezetője

# A mozdony füstje

A nyugdíjas vasutasok iránt megnyilvánuló tisztelet az, amit a szolnoki fűtőház – gépészeti főnökség – június 30-i nyugdíjas találkozója bizonyított. A Millennium jegyében és a Vasutasnaphoz közeledve rendezett találkozóra közel kétszáz idős kolléga jött el azzal az érzéssel, "lám nem felejtettek el" még mindig szeretettel gondolnak ránk. Közülük nem egy a nyolcvanat is átlépvén kereste fel régi munkahelyét, hogy találkozzon barátaival és a most aktív kollégákkal. A találkozás örömteli együttlét volt, egyeseknél az elérzékenyülést is kiváltva. A végeláthatatlan visszaemlékezés, a büszke nosztalgiázás, a helyenkénti "bezzeg anno" példálózás felelevenítette a közel vagy régmúlt sikeres történéseit.

Az emlékek, a tettek büszke emlegetése jogos volt, hiszen ők voltak igazi tanúi és részesei is a vontatás fejlődésének, a gőzmozdonyoktól a villamos mozdonyokig, a villamosításig. Ők tudják igazán mit jelentett a huzatos vezérállás, a belapátolt, soktonnányi szén, a tűztisztítás – salakolás –, a masina csillogóvá simogatása, gyógyítása. Őket a "megszállottakat" csapta meg igazán a mozdony füstje.

A következő találkozóra bizonyára nem kell várni az újabb század, de még tizedfordulóig, hisz idősek napja és Vasutasnap minden évben lesz ezután is.

Reményeink szerint egyszer a mai vendéglátók is a meghívottak soraiba lépnek. Persze nem kell sietni. Kívánjuk, jövő ilyenkor senki, ne hiányozzon, se meghívó, se meghívandó.

***H.K.***



**Vasúttörténeti Park; rohan az 1870-es gőzmozdony.** FOTO: SZALAI

POSTALÁDÁNKBÓL

# Nem föl, leszállni akart

Számtalan állomás, illetve megálló található, ahol nincs magas, illetve magasított peron. Igény viszont lenne rá, hisz mióta a 65 éven felüliek is ingyen utazhatnak, azóta az idősek aránya megnőtt a vonatokon. Számukra sokszor a le- és felszállás körülményes.

Mari néni is így volt ezzel. Piacnap lévén járt Kaposváron. Terményeinek sikeres eladása után üres kosaraival boldogan utazott haza. Falujába (Kaposhomok) érve szokása szerint hátrafelé kezdte meg a leszállást. Bal lábával a lépcső alsó fokán állt, a jobban pedig aprókat körözve kereste a talajt. Jegyvizsgáló kollégám csupán ekkor tudta a másik kocsi szoruló ajtaját kinyitni. Látva utasa nehézkes mozgását, egyből melléje pattant. Könyökénél és hátánál fogva tolta fel a idős asszonyt. Szegény hiába tiltakozott, mivel kalauzunk ennek okát csak később értette meg, így tovább nyomta őt felfelé. Mikorra kiderült, hogy valójában Mari néni le és nem felszállni akart, addigra már a vonat elmenesztése megtörtént. Aznap az idős asszony egy állomásnyit tovább élvezhette az ingyenes utazást. Azóta sokkal körültekintőbb nemcsak a lelépés miatt, hanem azért is, nehogy egy jó szándékú kalauz megint visszasegítse.

*Székács*


FELHÍVÁS NEMZETKÖZI TOVÁBBKÉPZÉSRE!

**Az "EXPO 2000" Hannoveri Világkiállításhoz**

kapcsolódóan a NOÉ Továbbképzési és Idegenforgalmi Kft.

**"EU-konform közlekedési infrastruktúra"**

címmel szakmai továbbképzést szervez!

A Világkiállítás ideje alatt (2000.06.01-10.31.) havonta indítunk csoportokat!

TÉMAKÖRÖK:

1. *EXPO 2000 (a Hannoveri Világkiállítás területhasznosítási filozófiája)*
2. *A megvalósult közúti, vasúti projektek műszaki-gazdasági jellemzői, helyszíni bejárással (pld. a Dánia-Svédország közötti Øresund Link híd megtekintése)*
3. *Városi közlekedés, közlekedési csomópontok, kapcsolatok a különböző szállítási módok között*
4. *A vasúti közlekedés privatizációs tapasztalatai*

Csoportokat szervezünk továbbá a **Berlinben 2000.09.12-15.** között megrendezésre kerülő: **"Inno Trans 2000" Nemzetközi Közlekedéstechnikai Szakvásárra!** *(Ez a sínhez kötött közlekedés vezető szakvására, szakmai kongresszusokkal és a "Bahn Bau 2000" vasútépítési találkozóval)*

**Utazás vonattal, autóbusszal vagy repülőgéppel, igény szerint!**

Jelentkezés, részletes programismertető és információ:

NOÉ TOURS SZAKMAI UTAK®

NOÉ Kft. Győr, Bécsi kapu tér 11.
*Dr. Takács Lászlóné* ct. ügyv. igazgató
Tel./fax: (96) 315-741 • Telefon: (96) 335-511


# Hangulatok a fapadoson

## MEGNYÍLT A MAGYAR VASÚTTÖRTÉNETI PARK

A félköríves fűtőház elől, a mozdonyfordító "korongról" mintha füstokádó nagykémény "rohanna", kiront a kisuviszkolt 1870-es évszámot viselő gőzmasina. Éktelenül sípol, zihál de azért egy versenykerékpáros nehezen érné utol. Aztán egy másik századelőtti követi. Robog és homályosul az ég. Majd az Árpád-vonat jön. Históriás e felvonulás, s e pillanatokban még hivatalos.

Július 14-én itt, az Északi Vontatási Főnökségen nemcsak a vasúti tiszteket avatták, de azt a több mint 70 vasúti jár- és vontatóművet, melyeket életre keltett, fölébresztett rozsdás szunyókálásából a MÁV Rt. megnyílt Vasúttörténeti Emlékparkjának több szülője: a MÁV leányvállalatok s egyéb, a gépészeti históriás múlttal rokonszenvező cég.

Fölbecsülhetetlen nemzeti értékről beszélhetünk immár, hiszen a magyar vasút fejlődése órák alatt "végigfuthat" a szemünk előtt. "Ilyen működő gyűjteménnyel – világosított fel az egyik rendező – egyetlen európai ország sem rendelkezik". Visszacseng fülembe az egyik adat, miszerint sok-sokezer köbméter földcserével kezdődött el a "park" megépítése, még tavaly novemberben.

Az már csak természetes, hogy ide a Nosztalgia Kft. vonata jár ki, kosztümös személyzettel. S ma a korabeli úrhölgyek is felültek rá. Én visszafelé a fapadoson foglaltam helyet *Tolcsvay Béla* előadóművész és zeneszerző mellett, hallgatva *Karádi Katalin* édesen búgó fájdalmas slágerét:

– Gyűlölöm a vadvirágos rétet – száll ki a bőrszíjjal lehúzható ablakon. Tekintetem pedig a nem is oly rég kalauzfűtötte szeneskályhára téved.

*Szalai Csaba*



**Csajka, mint mozdony. Valódi szovjet érdekesség.** FOTO: SZALAI


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


## Társat keres

58/168/62 jól főző, házias, nyáron a Balaton mellett élő nyugdíjas üzemgazdásznő MÁV-nyugdíjas, intelligens, szintén saját lakással rendelkező budapesti férjet keres. Érdeklődni a 06-30-2-592-534-es telefonszámon lehet.

## Lakáscsere

Szentendrei gyümölcsös telkemet (melynek átminősítése folyamatban van!) budapesti lakásra cserélném. Esetleg még egy lakóingatlant is adhatok. Érdeklődni – este – a 06-30-2-592-534-es telefonszámon lehet.

# Hatáskör-átadó

Az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság főigazgatója a méltányossági nyugdíjemelési és méltányossági segélykérelmek elbírálási hatáskörét a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatóságtól megvonta. A beérkezett kérelmeket – a kérelmezők tájékoztatása mellett – az Országos Nyugdíjfolyósítási Főigazgatóság Méltányossági Ellátások Osztályára továbbították elbírálás és további ügyintézés céljából. 2000. június 13.-át követően a következő címre kell küldeni a kérelmeket: Nyugdíjfolyósító Igazgatóság, ONYF Méltányossági Ellátások Osztálya, Budapest, XIII. Váci út 73. Postacím: 1820. Budapest. A kérelmek eddigi elbírálásával a rászoruló vasutas nyugdíjasaink elégedettek voltak. Nyugtalansággal várják a hatáskör ismételt elvonásának utórezgéseit. Az időtakarékos elbírálás érdekében kérjük olvasóinkat és a nyugdíjas szervezeteket, hogy a kérelmeket közvetlenül az új címre küldjék.

*HK.*

## Pontosítás

A Magyar Vasutas 7. (előző) számában megjelent "Mi lesz veled pályavasút?" c. cikk szerzőjének kérésére közöljük az alábbi pontosítást. A mondat a cikk ötödik bekezdésében, a második hasában pontosan így hangzik:

"A PHM Szakigazgatóság jelenlegi feladatainak összességét ismerve (az ország vasúthálózatának, vasúti hídjainak, műtárgyainak és egyéb vasútüzemi létesítményeinek működtetéséhez alapvető fenntartási, karbantartási, állagmegóvási és korszerűsítési munkáinak elvégzéséhez) nem lesz elegendő a 25%-os pályavasúti részesedés!"

# Keresztrejtvény

**A napokban bocsátja társadalmi vitára az elkészült... (vízszintes 1.) a hat szakszervezeti szövetség.**

VÍZSZINTES: **1) megfejtés 2)** A ló is ez; argumentum része **3)** ... a csodaszarvasról; Makszim... (orosz író) **4)** hibáztat; ostor eleje!; megtelt állapotú **5)** a tehén teszi; katonai rangfok jelzője **6)** húrt feszített; adóhivatal része **7)** mutatószó; levegő (gör.); kezdődő akció!; helyhatározó rag **8)** baranyai város; Géza; pohárköszöntő **9)** néma Orosháza; adatsor közepe **10)** ükunoka része; tova; ruhatartó **11)** elgondolkodott **12)** ... György (Boldog ember c. regény hőse); kalap jelzője; budapesti sportiskola röv.

FÜGGŐLEGES: **1)** takarítóeszköz; részben feji! **2)** nyelvtani fogalom; génmanipulált **3)** római öt; piactér (gör.); arc többsége!; jókedv **4)** hajlító; fogd; felezett ékírás! **5)** jelkép; megfed; újságoldal **6)** helyhatározó rag; tömeget szüntet; testnevelési főiskola; értéke **7)** betűt vet; sugár (lat.); nem árul el **8)** zsakettben van!; házi szárnyas; kabát kellék **9)** balhé; iromány nézegetés **10)** téli sporteszköz

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 XLIV / 9. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. AUGUSZTUS



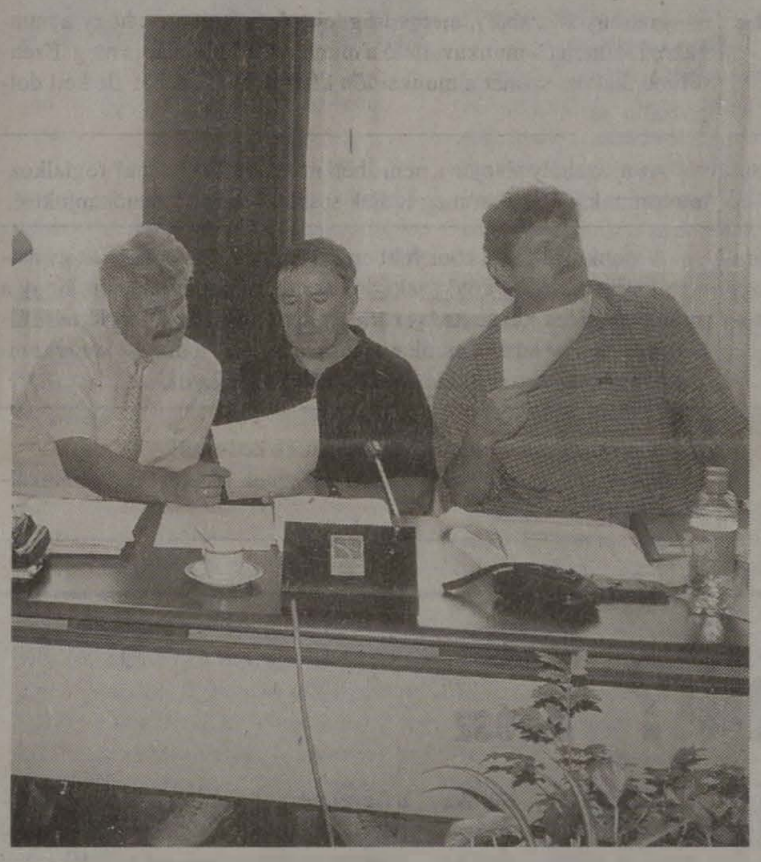

JOGHARMONIZÁCIÓ MINT TETSZETŐS HIVATKOZÁS

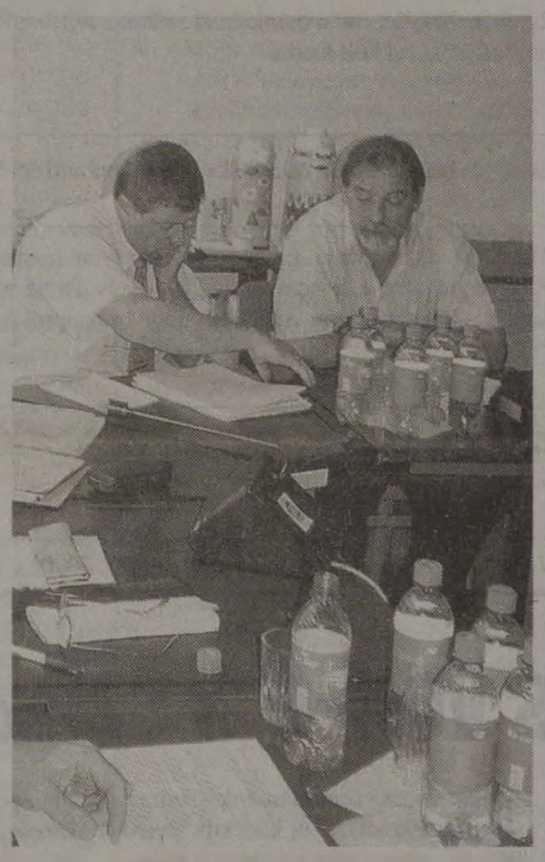
## Nyári meglepetés a munkavállalóknak

Amíg a családok a vakáció örömeit élvezik, addig a kormányzati oldal az EU irányelveinek átvételére hivatkozva A munka törvénykönyvének közel 300 bekezdését érintő módosító csomag tárgyalását kezdeményezte. Az MT indokolatlan szigorításának tervezete a munkavállalói oldal meglepődését és megdöbbenését váltotta ki, s az MSZOSZ Vas Megyei Képviselete sajtóközleményben fejtette ki véleményét annak érdekében, hogy a munka világának résztvevői hiteles képet kapjanak a változtatás lényegéről. Megítélésük szerint a jogharmonizációra vonatkozó tetszetős hivatkozás számtalan csapdát rejt magában. Hiányolják a háromoldalú helyzetértékelést és hatásvizsgálatot. Ugyanakkor a tartalmi elemzés alapján megállapítható, hogy a korábban megfogalmazott munkáltatói igények teljesítése, s némely esetben a jelenlegi törvénysértő gyakorlat legalizálása is benne foglaltatik a vaskos előterjesztésben. A szakszervezetek tiltakoznak a munkavállalók hátrányára történő módosítási szándék ellen. Azt sem fogadhatják el, hogy az új jogszabályok csoportos létszámleépítés esetén megszüntetnék a munkavállalói érdekek védelmét. A tervezet szerint a munkaadók a gyakorlatban szabadon dönthetnének a munkaidő beosztásról is. A kormány által meghirdetett családbarát politikával ellentétes az az indítvány, amelynek életbe léptetése után a dolgozókat pihenő és ünnepnapokon ellentételezés nélkül bármikor berendelhetik munkára.

*(Folytatás a 4. oldalon.)*

## Az MSZOSZ megyei képviseleteinek vezetői készülnek A munka törvénykönyve "új tananyagából"





**Az MSZOSZ nem késlekedett. A megyei területi képviselőivel – még időben – országszerte tájékoztatta a közvéleményt A munka törvénykönyve ellen intézett „csöndes merényletről", amely a munkavállalókat az európai jogharmonizáció címén jogaikból szeretné kiforgatni. Július 26-án az MSZOSZ székházában már tételesen is sorra vették a munkáltató módosító csomagjának tartalmát. Dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke és Wittich Tamás, az MSZOSZ alelnöke (a felvételen jobbról) számolt be, tartott előadást az Országos Munkaügyi Tanács (OMT) munkajogi bizottsága tagjaként érvekkel alátámasztva arról, hogy a kormány csak lépésről lépésre hátrál ki a törvénytervezeti formát öltött „őrültségekből".**

KÉP ÉS SZÖVEG: *Sz.Cs.*

AKTUÁLIS

## Mögöttes szándékok az Mt. Európai Uniós jogharmonizációja körül

Az Országgyűlés a közeljövőben ismét módosítja a Munka törvénykönyvét (Mt.). Az ok ezúttal az Európai Uniós (EU) jogharmonizáció. Miért van erre szükség? Esetünkben, mármint egy, az EU-hoz csatlakozni szándékozó ország esetében a belső jogszabályainkat, törvényeinket hozzá kell igazítani az Unió tagországaira kötelező minimális szabályokhoz. Ennek az előkészületei folynak jelenleg A munka törvénykönyve esetében is. Legalább is a jogharmonizáció „fedőnevet" kapta a munkaügyi szabályok módosítását célzó törvénymódosítás.

Az előterjesztésből ugyanis nem csak az a szándék tűnik ki, miszerint egy csatlakozni kívánó ország, törekvő módon kíván megfelelni az európai elvárásoknak, hanem sajnos többről, sőt másról van szó!

Az EU irányelvei ugyanis a munkavállalók helyzetének javításáról, stabilizálásáról és védelméről beszélnek, míg a kormány által előterjesztett tervezetből ennek az ellenkezője olvasható ki. Jogosan vetődik fel a kérdés: mi húzódik meg a színfalak mögött?

A történet hónapokkal ezelőtt kezdődött. A kormány egyik magas beosztású tagja beígérte a minimálbér negyvenezer forintra emelését, mintegy demonstrálva, hogy a „jóságos" kormány adni akar a munkavállalóknak. Furcsa helyzet, hisz ugyanaz a kormány, amely januárban még elutasította a szakszervezetek ötszáz forintos minimálbér-emelési javaslatát, két hónappal később tizenötezer forinttal többet is talált a „ládafiában".

Sajnos a „száj" előbb szólt, mint ahogy az „agy" a számolást befejezte volna. Kiderült ugyanis, hogy az ígért minimálbéremelésnek nincs meg a fedezete, sőt egyes ágazatokban foglalkoztatási gondokat is gerjeszthet. Akár tömeges elbocsátásokra is sor kerülhet a hatalmat gyakorlók elkapkodott szándéka miatt.

Természetesen a bejelentett minimálbér-emelés a munkáltatókat érinti legérzékenyebben, így hát beindult a mentési akció. Olyan megoldást kellett keresni, amely nem kényszeríti visszalépésre a kormányt, és a munkáltatók se jöjjenek ki rosszabbul. A létrejött egyezség lényege, hogy a munkáltatók a „jogharmonizációs" törvénymódosítás során a munkaidő megszervezésében a jelenleginél sokkal szabadabb kezet kapnak, melynek segítségével a túlórából, készenlétből a napi és heti munkaidő és munkaidő keret kibővíthetőségéből, a csoportos létszámcsökkentés terheinek csökkentéséből stb. megspórolhatják a minimálbér-emelésből adódó többletkiadást. (Az ezt bizonyító összehasonlító táblázatot a 2. oldalon találhatják.)

Ismerve az aurópai uniós elvárásokat, az Országos Munkaügyi Tanács munkavállalói oldala munkajogi bizottsági tagjaként – kollégáimmal együtt – arra gondoltunk, hogy a kormány munkavállalók számára kedvező változásokat terjeszt elő, így a vita majd köztük és a munkáltatók közt folyik majd. Nem ez történt. Az előzetesen a háttérben megkötött alku miatt a szakszervezetek szakértői küzdenek a munkavállalói jogok újabb megnyirbálása ellen, a munkáltatói oldal pedig csak akkor szól bele a vitába, ha a számukra előre odaítélt előnyökből a munkavállalói oldal logikus érvei miatt a kormány képviselői visszavonulni kényszerülnek.

Röviden összefoglalva: jogharmonizáció leple alatt azt akarják elvenni tőlünk, munkavállalóktól, amit még meg sem kaptunk. Vajon megtehetik?

Hlavaty Lajos

## A VKHT minden divízióján augusztus 1-jétől üzemi tanács működik!

A Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság Debreceni Igazgatóságán július 31-én sikeresen lezajlott az üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselőválasztás. Ezzel befejeződött a július 4–5-én megkezdett, a Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság (VKHT) valamennyi divíziójánál az ÜT választás. A koordinációs bizottság, a VEK-ek választási bizottságainak és szb. titkárainak következetes szervező munkáját dícséri, hogy a nyári szabadságolás idején a KHT dolgozóinak 72,09%-a (576 fő) szavazott, ezért a választás érvényes volt. A részvétel és az eredményesség kedvező alakulását nagyban segítették a divízióvezetők, akik személyes közreműködésükkel területükön biztosították a választás tárgyi feltételeit.

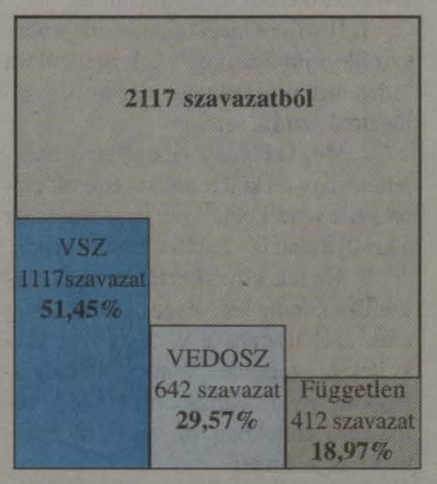
A választás eredményes volt, mert a megválasztott 31 ÜT-tag, illetve megbízott mindegyike megkapta a szavazatok több mint 30%-át. Ez az eredményesség mutatja, hogy a helyi szakszervezetek szb. titkárai és a dolgozói kollektívák tudták, hogy csak népszerű, a munkavállalók által ismert és tisztelt jelöltek nyerhetnek „csatát".

Valamennyi VEK egy-egy munkavédelmi képviselőt is választott, így létrejöhet a központi munkavédelmi csoport. A Vasútegészségügyi KHT intézményeinél megtartott üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselőválasztás során összesen 9 helyen 3-5 fős ÜT alakult.

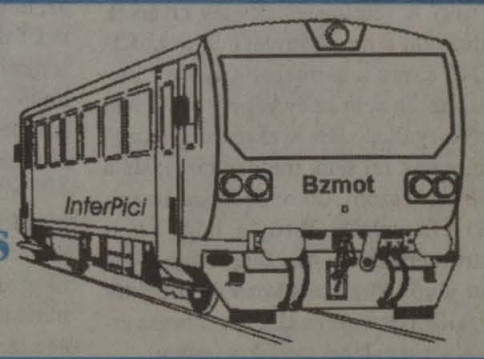
A megválasztott ÜT-tagok száma 31 fő. A kapott szavazatok száma: 2171. Megoszlása: VSZ 1117 szavazat 51,45% 17 ÜT-tag, VEDOSZ (Vasút-egészségügyi Dolgozók Szakszervezete) 642 szavazat 29,57% 8 ÜT-tag, független 412 szavazat 18,97% 6 ÜT-tag, összesen: 2171 szavazat 100% 31 ÜT-tag.

Valamennyi divízión (ahol VSZ alapszervezet működik) a VSZ reprezentatív. Ez garancia arra, hogy a VSZ érdekérvényesítő tevékenysége a divíziók területén megerősödik. A most megválasztott üzemi tanácsok soros feladata (a kiküldött minta alapján): az ügyrend elkészítése, elfogadása; az üzemi megállapodás-tervezet elkészítése, megkötése; az ÜT és a szakszervezetek együttműködési megállapodásának megkötése. A 9 fős központi üzemi tanács megválasztására augusztus végén kerül sor. A most megválasztott ÜT-tagoknak gratulálunk és eredmény munkát kívánunk. Köszönjük a VKHT munkavállalóinak, hogy szavazataikkal támogatták a VSZ jelöltjeit.

*Rubik László*




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



# A munka törvénykönyve tervezett módosítása néhány szakaszának összehasonlítása a jelenlegi szabályozáshoz képest

| A JELENLEG HATÁLYOS MUNKA TÖRVÉNYKÖNYVE RENDELKEZÉSEI | A TERVEZETT VÁLTOZTATÁS | A KÖVETKEZMÉNYEK |
|---|---|---|
| A munkaszerződésben meg kell határozni a munkavállaló személyi alapbérét, munkakörét és a munkavégzés helyét (Mt. 76. § (3) bekezdés) | A feleknek a munkaszerződésben meg kell állapodniuk a munkavállaló személyi alapbérében és a munkakörében (új 76. § (4) bekezdés) | Kimaradt a munkaszerződés kötelező tartalmi elemei közül a munkavégzés helyében való megállapodás. Az új szabályozás rugalmasabbá teszi a munkavégzési hely megválasztását. |
| A napi munkaidő 8 óra, ennél rövidebb és hosszabb is lehet, de nem haladhatja meg a napi 12 órát. (Mt. 117. §) | A teljes munkaidő mértéke napi 8 óra, amelynek mértéke 12 órára emelhető, ha a munkavállaló<br>a) készenléti jellegű munkakörben<br>b) a munkáltató illetve a tulajdonos közeli hozzátartozója esetében(!)<br>c) aki munkaideje beosztásáról, felhasználásáról maga dönt.<br>117/A. § (1)-(2) | Mivel a javaslat szerint a meghatározott munkavállalói körben a napi munka mértéke felemelhető 12 órára, a túlmunka elrendelés szabályai is csak ennek figyelembe vételével értékelhetők.<br>A megnövelt munkaidő miatt a túlmunka pótlékától megfosztják a munkavállalókat. |
| A munkaidő: Eddig 2 hónap, KSZ esetén 4 hónap, több munkáltatóra kiterjedő KSZ esetén 6 hónap átlagában kellett megfelelni a teljes munkaidőnek. (118. § (3) bek.) | Új 118. § a napi munkaidő alapulvételével 4, illetőleg egyes munkavállalói körre 6 havi, KSZ-ben 12 havi munkaidő-keret is megállapítható. A teljes munkaidőt kell figyelembe venni. (119. § (5). bek.) | Növekszik a munkáltató „játéktere". A munkavállaló terhei nőnek, mert a munkaidő-keret növekedésével sokkal kevesebb esélye van annak, hogy a munkáltató túlórát fizessen. |
| A munkaidő-beosztást legalább egy héttel korábban és legalább egy hétre előre közölni kell. (119. § (2) bek.) | Új 119. § (3) bek. „indokolt esetben" a munkaidő beosztás 24 órával korábban is közölhető. | Nehezíti, sőt ellehetetleníti a családi élet tervezését, a túlmunka pótlékát megspórolhatja a munkáltató a munkavállalókon. |
| A munkaidőt lehet egyenlően vagy egyenlőtlenül beosztani, utóbbi esetben a munkaidő 4 óránál kevesebb, illetve 12 óránál több nem lehet. A munkaidő beosztható munkaidő-keretre is. 120. § (2), 120. § (1) | A munkaidő-beosztás szerint a munkavállaló napi munkaideje 12 óránál, heti munkaideje 48 óránál több nem lehet – beleértve a túlmunkát is. Készenlétben a munkaidő napi 24 óra, heti 72 óra. Munkaidő-keret megállapítása esetén a napi, illetve heti munkaidő mértékét a munkaidőkeret átlagában kell figyelembe venni. 119. § (4); 119. § (5) | Az átlagos heti munkaidő olyan hatással jár, hogy hátrányosan tágítja a munkaidő-kereten belüli munkavégzés lehetőségeit (mivel munkaidő-kereten belül csak átlagosan kell figyelembe venni a napi 8, heti 48 órát, illetve ezek eltéréseit.) (Egyenlőtlen munkaidő beosztás.) A készenlét is rendkívül hátrányos, hiszen a nap 24 órájából napi 24 órát kell készenlétben tölteni. |
| A munkaközi szünet a munkaidőn belül is kiadható, sőt egyes esetekben kötelező a munkaidőn belül kiadni. (122. § (2) bek.) | Az új 122. § (1) bek. szerint a munkaközi szünetet kötelezően a munkaidő megszakításával kell kiadni. | Hátrányos szabály, mert eddig lehetőség volt arra, hogy a munkaközi szünetet a munkavállaló a munkaidőn belül kapja meg. Ezentúl munkaközi szünet a munkaidőn kívülre kerül, tehát „le kell dolgozni". |
| A minimális heti pihenőidő mértéke 42 óra (124. §. (2) bek.) | Az új 124. § (2) bek. szerint a minimális heti pihenőidő 35 óra. | Az új szabály alapján a nem „heti munkaidő keretben" foglalkoztatott munkavállalókat meg tudják fosztani egyik pihenőnapjuktól. |
| A „pihenőidő" KSZ rendelkezése alapján havonta összevontan is kiadható. (124. § (3) bek.) | Az új 124. § (4) bek. alapján a „pihenőnap" összevont kiadására nemcsak a KSZ rendelkezése, hanem a munkavállalóval való megállapodás alapján is lehetőség van. Az időtartamot 1 hónapról 6 hónapra növelte. | A munkavállalóra könnyebben tud a munkáltató nyomást gyakorolni, mint a KSZ-t kötő szakszervezetre annak érdekében, hogy a munkavállalóra nézve kedvezőtlen megállapodás jöjjön létre. Túlmunka pótlékot lehet a munkavállalón megtakarítani. Az idénymunkán foglalkoztatottak számára különösen hátrányos. |
| A munkavállaló rendkívüli munkaidőben történő munkavégzésre csak kivételes esetben rendelhető 126. § (1) | Elég, ha a helyzet „indokolt" a rendkívüli munkavégzés elrendeléséhez. 126. § (2) | A javaslat csak a munkáltató számára kedvező!<br>Megkönnyíti a túlmunka elrendelésének lehetőségét a munkáltató számára. |

Összeállította a Vasutasok Szakszervezete Budapest, 2000. augusztus 3.

DR. SZABÓ LÁSZLÓ, ÜGYVÉD

# Jogellenes volt-e a sztrájk? 2. rész

A sztrájk tehát alapvető állampolgári jog. Ez a jog mikor korlátozható? Csak akkor, ha az jogellenes, azaz konkrétan beleütközik a kijelölt tiltó jogi előírásba. A Legfelsőbb Bíróság régebbi eseti döntése kimondta: A sztrájk jogszerűségét kizárólag az 1989. évi VII. tv. 3. §-a alapján kell elbírálni. BH1991. 255.

A hivatkozott paragrafus szerint (3. §. (1) jogellenes a sztrájk:
a) az 1. § (1) bekezdése és a 2. § (1) bekezdése rendelkezéseinek meg nem tartása esetén,
b) Alkotmányba ütköző cél érdekében,
c) olyan egyedi munkáltatói intézkedéssel, vagy mulasztással szemben, amelynek megváltoztatására vonatkozó döntés bírósági hatáskörbe tartozik,
d) kollektív szerződésben rögzített megállapodás megváltoztatása érdekében a kollektív szerződés hatályának ideje alatt.

## Aggályok nélkül és aggályokkal

A Legfelsőbb Bíróság tehát a d) pontra hivatkozva állapította meg a sztrájk jogellenességét. Vajon helyes-e az értelmezése a magyar nyelv szabályai szerint? A kérelmezettek meg kívánták változtatni a még hátralévő 9, azaz KILENC napra a bérmegállapodást? Természetesen nem az év végéig hatályban lévő megállapodást kívánta megváltoztatni egyik fél sem, minden tárgyalás a jövő évről szólt. Akkor pedig azt mondta ki a Legfelsőbb Bíróság, hogy a kollektív szerződés és megállapodás hatálya alatt jövő időre vonatkozó új kollektív megállapodás, szerződés létrehozása érdekében sem lehet sztrájkot tartani.

Az első fokú végzés szerint – amelyet a Legfelsőbb Bíróság aggály nélkül jóváhagyott – az egyeztető tárgyalások kezdeményezése jogszerű volt. Az egyeztető tárgyalások alatt viszont a sztrájktörvény 2. § (3) bekezdésének felhatalmazása alapján figyelmeztető sztrájk tartható. Ebből következik, hogy egyeztető tárgyalás megtartása jogszerű, azonban a tárgyalások alatt nem tartható figyelmeztető sztrájk a törvény megengedő előírásával ellentétesen.

A Legfelsőbb Bíróság döntéséből a következő eredmény vonható le:

1. Hatályos megállapodás ideje alatt sztrájk a jövőbeni érdekek realizálása érdekében sem tartható, még un. figyelmeztető sztrájk sem.

2. Meg kell várni a megállapodás leteltét, vagy fel kell mondani és csak utána lehet sztrájkolni. Igaz tárgyalni lehet a hatálya alatt is – hatásos eszköz nélkül.

3. Ennek következtében szükségszerűen mindig lesz olyan időszak, amíg nem szabályozza a viszonyokat sem kollektív szerződés, sem egyéb megállapodás. Ez általában sem kis idő, különleges esetekben, pl. vasút, több hónapot is jelenthet.

Vajon ez a jogalkotó akarata? Nem az, hogy szabályozott viszonyok legyenek folyamatosan? Véleményem szerint semmiféle jogalkotói akarat, multinacionális törekvés, kizsákmányoló tőke stb. nem kívánja a szabályozás nélküli rendezetlen állapotokat.

Álláspontom szerint az LB döntése nem felelt meg a hatályos jogi előírásoknak és a jogalkotó akaratának, elvette a tárgyalások leghatásosabb eszközét a munkavállalóktól. A kollektív szerződés és ezzel egyenértékű megállapodás hatálya alatt annak változtatása érdelében nem lehet sztrájkolni. Az új kollektív szerződés nem változtatása, folytatása a jelenleginek, a jövőre vonatkozó tárgyalások megtartását és nyomásgyakorló eszközök alkalmazását a sztrájkról szóló törvény nem zárja ki. A januári bérről ne márciusban állapodjanak meg a felek, hanem előző év decemberben. A formálisnak mondható jogértelmezés elvetette a Fővárosi Bíróság gyakorlati tapasztalatán alapuló életszerűségre utaló megjegyzését is. A Legfelsőbb Bíróság ezzel eltörölte a decemberi vasutas sztrájkot, és megkérdőjelezte a közel tíz éves gyakorlatot.

## A kizsákmányoló tőke is a rendet szereti

A Legfelsőbb Bíróság jogellenesnek találta a Vasutasok Szakszervezete által a második napon megtartott un. figyelmeztető sztrájkot, mert a „Sztrájktörvény 2. §-ának (3) bekezdése szerint az egyeztetés ideje alatt általában tilos a sztrájk, de egy alkalommal két órát meg nem haladó tartamban megengedett. A kivételes rendelkezés kiterjesztően nem értelmezhető, így az egyeztetésben résztvevő felek számától függetlenül csak egy esetben és legfeljebb két óra hosszat lehet figyelmeztető sztrájkot tartani. Ez nem jelenti a szakszervezeteket általában megillető sztrájkjog korlátozását, mert az egyeztetés idejére más szabályok vonatkoznak."

Mit mond a törvény hivatkozott szakasza? Az (1) és (2) bekezdésben említett egyeztetés ideje alatt is egy alkalommal sztrájk tartható, azonban ennek az időtartama a két órát nem haladhatja meg.

Amint említettem a sztrájk alapvető állampolgári jog, sztrájkról a Munka Törvénykönyve gyakorlatilag nem rendelkezik, egy esetben csupán, amikor előírja az üzemi tanács sztrájkkal kapcsolatos magatartási normáit. A Munka Törvénykönyvében a sztrájkjog nem szerepel a szakszervezeteket megillető jogosultságok között, szakszervezeti törvény pedig egyáltalán nem létezik.

Vizsgáljuk meg az egyéni munkavállalók és a szakszervezetek sztrájkbeli jogállását. A szakszervezetek létrejötte és működése az alkotmány által biztosított alapjogon nyugszik, ugyancsak a munkavállalók alapvető joga, hogy az egyesülési jog alapján szakszervezeteket hozzanak létre, vagy ahhoz csatlakozzanak, a társadalmi szervezetek, így a szakszervezetek jogi személyek. A sztrájkhoz kapcsolódó alapvető állampolgári jogaikat a munkavállalók általában együttesen, a szakszervezetek által gyakorolják, de ez nem lehet kizárólagos módszer.

A tárgyalt esetben önálló jogi személyek – MOSZ VSZ – külön-külön, eltérő időpontban, más-más munkavállalói csoportokat képviselve, kezdték meg a jövő évre vonatkozó bértárgyalásokat, eltérő időpontban tartottak az egyeztető tárgyalások alatt figyelmeztető sztrájkot. Csak a munkáltató személye volt azonos és az egyeztető tárgyalásokat vonta össze célszerűségi okok miatt a munkáltató. A Legfelsőbb Bíróság az egyeztetési tárgyalások közel azonos ideje miatt vonta össze a szakszervezetek tevékenységét és találta jogellenesnek a második napon megtartott sztrájkot.

Mi következik a döntésből? A szakszervezeteknek ezt követően együtt kell sztrájkolniuk, vagy egymást követő 7 napon túl kell megkezdeni az egyeztetést és a figyelmeztető sztrájkot. Erre sor kerülhet 10-12 szakszervezet esetében. Álláspontom szerint a jogalkotó szándéka nem irányulhat hónapokig elhúzódó konfliktushelyzet kialakítására, mert ez nem szolgálja egyik fél érdekét sem.

## Létezhet 10 perces sztrájk is?

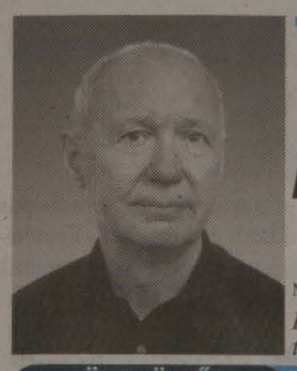
Nem kizárt, hogy a munkavállalók egyedileg, vagy a szakszervezetektől független csoportokban sztrájkoljanak, természetesen nem egyedi munkáltatói döntéssel szemben, vagy egyedi munkaügyi vita helyett. Könnyen belátható, hogy ebben az esetben már erősen megkérdőjelezhető a Legfelsőbb Bírósági döntés és a sztrájktörvény szabályozatlansága is. Elképzelhető, hogy egy munkavállaló eseti, 10 perces sztrájkja – csak mert azonos időre esik több szakszervezet egyeztető tárgyalásaival – elveszi a figyelmeztető sztrájk lehetőségét a munkavállalók döntő többségű csoportja elől?!

A sztrájktörvénynek a jogeset kapcsán ismertetett hiányosságain túlmenően számtalan megválaszolatlan kérdés adódott a gyakorlati alkalmazásokon túlmenően, amelyre nem a bírósági gyakorlatnak, amely egy ügyben is élesen eltérő álláspontokat alakított ki, hanem a jogalkotónak kell mielőbb választ adni.

A Vasutasok Szakszervezete és a Mozdonyvezetők Szakszervezete a Legfelsőbb Bíróság döntésével nem tehet mást, mint a Strassburgi Nemzetközi Bíróságnál megtámadja azt.

*(Vége)*

***Budapest, 2000. június 13.***



MOTTÓ:
*Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.*

# Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

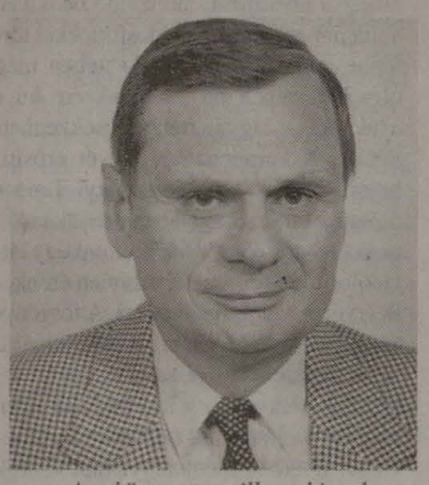
KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÜTKÖZŐ

KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

## Egy évtized kellett a csatabárd elásásához

AZ ELEMZŐ, VÉLEMÉNYFORMÁLÓ:
***VÁRNAI FERENC*** ÜGYVEZETŐ
A KÖZSZOLGÁLATI SZAKSZERVEZETEK SZÖVETSÉGÉTŐL



*– Az előzetes megállapodásunk szerint kezdjük azzal, hogy honnan is indultunk?*

– Az eredet: a rendszerváltás. Lebénult az agyaglábú óriás, amely a megelőző rendszerben a SZOT keresztnevet kapta. Abban, hogy ez így történt, külső és belső tényezők játszottak közre. Erős leegyszerűsítéssel a belső ok, hogy – néhány kivételtől eltekintve – még az MSZMP-nél is később kezdődött a SZOT megújulása. Nem volt reformmozgalma a szakszervezeteknek, hiszen nem is készült évekig a belső átalakulásra, mint ahogy a belső ellenzék a rendszerváltásra. A külső tényezők: a színre lépő politikai erők szándékosan szigetelték el, illetve diszkvalifikálták a régi iparági-ágazati szakszervezeteket, illetve az utódszervezeteiket. Ennek két oka volt: az egyik inkább ideológiai jellegű, vagyis politikai ellenfeleket láttak bennük, féltek, hogy a tehetetlenségi nyomaték, a hajtószíj tovább működteti őket, államszocialista utóvéd harcosokká válunk. A másik (racionálisabb) ok: gazdasági természetű. A piacgazdaság kiépítésének, a gazdasági rendszerváltásnak, a vagyonszerzésnek, a tőkeátcsoportosításnak az ellenfeleit látták bennük.

A következmény: bekerítés, semlegesítés, testvérharc, rivalizálás, egymás elleni perek, anyagi ellehetetlenülés. Természetesen törvényes eszközökkel, a jog segítségével. Egy évtized kellett a csatabárd elásásához. A végeredmény: elmulasztott történelmi lehetőség, s talán létező történelmi felelősség. Közismert, hogy az átalakulás roppant terheit a bérből és fizetésből élők viselik. A kérdés ugyan már történelmietlen, de ettől még feltehetem: szervezett és erős érdekvédelem esetén vajon szükségszerűen ekkora lett volna-e, járt volna-e ekkora fájdalommal? Talán egyszer a történészek, a kutatók segítik a válasz objektív megfogalmazását. Ami megállapítható: legújabb kori történelmünknek. a munkavállalók szempontjából igen kritikus időszakában hullottak szét a szakszervezetek és kezdték meg kínkeserves újjáépítésüket.

*– Az általad megjelölt kiindulópontól a felrajzolt folyamatban hova jutottunk?*

– A szakszervezeti mozgalom elveszítette anyagi eszközeinek döntő hányadát, ingatlan vagyonát, kiadóit, újságait. Jórészt fölélte készpénzvagyonát, minimalizálta működését, elveszítette tagsága többségét., megcsonkították jogait, s ez a folyamat még jelenleg is tart. Beszűkítették működési területét, elvesztette a mozgalom szakértőit, munkástanácsainak többségét, kiüresedett szellemileg, meggyengült kutatói háttere, egyes vezetői kétes ügyekbe bonyolódtak s ez erkölcsi hitelvesztéssel járt. Elérte a széttöredezett szakszervezeti mozgalom a mélypontot, amikor egy atomizálódott társadalom hű tükörképe lett.

*– Jelenleg hol tart ez a folyamat?*

– Hajszál híján túl a mélyponton. Megszületett a felismerés: végérvényesen a magyar közélet operett szereplője a magyar szakszervezeti mozgalom, ha a szembenállás helyett nem az együttműködést választja. A konföderációk vezetőinek mátraházai és balatonfüredi találkozói, az aláírt együttműködési megállapodás optimizmussal töltheti el a szakszervezeti tagságot. Lassan, de képes erőt mutatni. Jelzi ezt az egészségügyi dolgozók június végi demonstrációja is. Mutatkoznak a szolidaritás halvány jelei a munkavállalók között, amit a legutóbbi vasutassztrájk is bizonyít. Talán hamarosan rendeződik a szakszervezetek által használt ingatlanok vagyonjogi helyzete. Szikrányit nőtt a szakszervezetek befolyása, presztízse. Példa lehet erre az aláírt közalkalmazotti bérmegállapodás.

*– Merre van a kiút, hogyan tovább?*

– Biztos recept nincs, csak tippek lehetnek kockázatokkal és mellékhatásokkal. 1. A konföderációk szövetségének a megszilárdítása, az együttes fellépés, az egymás elleni kijátszás megakadályozása. A szakértői háttér együttes működtetése. 2. Egy stabil, makroszintű érdekegyeztetési struktúra létrehozása. 3. A nemzetközi kapcsolatok hatékonyabb kihasználása. 4. Stratégia a kis- és középvállalkozásoknál dolgozók megnyerésére. 5. Szövetségesek keresése más társadalmi szervezetekkel, törvényhozókkal, esetleg pártokkal. (Ez utóbbi óvatos, felelős megközelítést igényel) 6. A jog igénybevétele. Érdemes lenne egy érdekvédelmi szakszervezeti törvény megalkotásán gondolkodni. 7. Fel kellene eleveníteni a kétkamarás parlament gondolatát. 8. Általánossá kellene tenni a kollektív szerződéseket és az ágazati megállapodásokat a közszférában is. 9. El kellene érni, hogy a törvénymódosítások a kiszolgáltatottabbak, a munkavállalók javára történjenek. 10. Javítani a szakszervezeti munka nyilvánosságán, kommunikációs készségén, felkészültségén. 11. Mélyponton van a szakszervezeti tisztség presztízse. Korábban a káderkiválasztás működött, ma pedig az önjelölés. 12. Szembe kellene nézni a változtatásokkal járó és a szakszervezetek újjáépítését befolyásoló olyan tényezőkkel, mint amilyenek a társadalomlélektani hatások: félelem a véleménynyilvánítástól, a szolidaritás vállalástól. Foglalkozni kell(ene) az olyan szociológiai problémákkal, mint a közösségek széthullása, a profitorientáltságból fakadó magatartásformákkal mint az egoizmus, az elszabaduló individualizmus, az erkölcsi értékrend olyan torzulásával, mint a versenyt jellemző kiemeltség, gátlástalanság. Ezek ugyanis befolyásolják a tömegakciók sikerét és a tisztségek elvállalását. 13. Ügyvivőként, a személyi érintettség okán is szólok a szakszervezetek „piacszerű" működéséről. Ma már követelmény a gyors reagálás, a termékeny időkihasználás, a világos cél- és feladatmeghatározás, a korszerű tárgyalási technikák alkalmazása. Jó lenne tudomásul venni végre, hogy minden percnek értéke van.

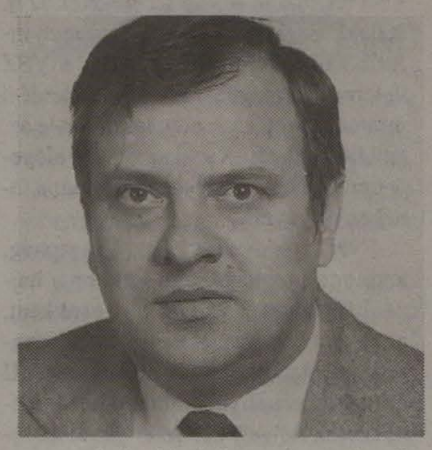
***- kárpáti -***

## Vonzóvá válni azok számára, akiket képviselünk

– HANGSÚLYOZZA ***SZALAY GYULA***, A GABONA- ÉS MALOMIPARI DOLGOZÓK SZAKSZERVEZETÉNEK TITKÁRA

*– Egy iparági titkár hogyan látja – saját gondjai és feladatai tükrében a magyar szakszervezeti mozgalom jelenét és jövőjét?*

– A gabonaiparban most folyik erőteljesen a tőke koncentrációja, amely azzal jár, hogy csökken a munkahelyek száma. Ez egy-egy területen főként az adminisztratív munkakörben dolgozókat érinti, de a termelés visszaesésének következményeként és egyes üzemek kapacitásának növelése eredményeként is szűnnek meg munkahelyek. Az iparágunkban folyó tevékenységből adódóan a keveréktakarmány gyártás, a hús és baromfi ipar visszafogottsága miatt is kevesebb a munkahely.



*– Mit tehet a szakszervezet?*

– Ezekben az esetekben szakszervezetünk nem tehet mást, mint jól szervezett információk alapján felkészítjük a munkavállalókat a várható következményekre. Egyrészt követeljük a munkahelyek felkutatását, a dolgozók továbbképzésének megoldását, másrészt pedig a két szociális alapítványunk igénybevételével igyekszünk segíteni. Ez utóbbi folyamat egy évig is eltarthat. Ágazati kollektív szerződésünk támogatást nyújt a korengedményes nyugdíjak igénybevételére. Mindezzel együtt készülünk az Európai Unió követelményeinek a fogadására, teljesítésére, a vállalati menedzsmenttel együttműködve.

Munkánkat megnehezítette az, hogy az ágazati érdekegyeztetést befagyasztották. Az MSZOSZ közreműködésével sem tudtuk elérni, hogy A munka törvénykönyve által biztosított lehetőségével élve, az eddigieknél könnyebben lehessen ágazati kollektív szerződést kötni. A munkaadók szervezeténél ugyanis nem jött létre az a fórum, amely szentesítené a megállapodásokat.

*– Említetted az MSZOSZ-t. Mi a véleményed annak a konföderációnak a munkájáról, amelyhez tartoztok?*

– Tagságunk kritikusan ítéli meg az MSZOSZ tevékenységét, mert A munka törvénykönyvén keresztül is érzékeli annak hatását. A jelenlegi törvénykönyv úgyszólván kiszolgáltatja a munkavállalókat a munkáltatóknak. Ezen némileg csak a kollektív szerződésekben rögzítettek enyhítenek. Az utóbbi időben azért az érdekvédelemmel összefüggő vezetői megnyilatkozások reményt adnak arra, hogy a szakszervezeti munka feltételei valamelyest javulnak.

*– Mit szólsz ahhoz, hogy közelednek egymáshoz az egyes szakszervezeti konföderációk, erősödnek az egységtörekvések?*

– Helyeseljük, támogatjuk. Jónak tartjuk, hogy a magyar szakszervezetek vezető képviselői keresik azt a közös nevezőt, amely közelebb hozza a konföderációkat. Ezen értjük a szakszervezeti oktatást, a szakértői munka összehangolását, a nemzetközi kapcsolatokat, a közös ügyért kiálló szervezetek szolidaritásának erősítését. Tagságunk szorgalmazza a konföderációk egybeolvadását, hiszen ez teremthetné meg, erősíthetné fel az ágazatoknál is meglévő egyesülési folyamatot, az egységszakszervezet létrejöttét. Természetesen az egység megteremtésénél nem feledkezhetünk meg a szakmai sajátosságokról, azok érvényesítéséről. Az ennek megfelelő struktúra kialakításával képzelhető el részünkről az egységszakszervezet.

Ebbe a gondolatkörbe tartoznak a személyi kérdések is. Az ágazati szakszervezeti vezetőknek elsősorban a semleges magatartás, a munkavállalói érdekvédelem s ennek megfelelő érvényesítése lehet a legfontosabb feladat. Személyileg pedig az alapvető feltétel, követelmény a szakmai tudás; az, hogy az emberi tulajdonságok révén is vonzóvá váljanak azok számára, akiket képviselnek. Szakszervezetünk tisztségviselői ezen elvek szellemében végzik munkájukat.

***-kárpáti-***

## A fiatalok hangja

AKI „KIHANGOSÍTJA": ***KORDÁS LÁSZLÓ***, A SZAKSZERVEZETI IFJÚSÁGI SZÖVETSÉG (SZISZ) ORSZÁGOS TITKÁRA

*– Kérlek, mutasd be dióhéjban a Szakszervezeti Ifjúsági Szövetséget.*

– Elméletileg a SZISZ Magyarország egyetlen szakszervezeti ifjúsági konföderációja. A hozzánk tartozó fiatalok az ágazatoknál, illetve a konföderációknál (MSZOSZ), (ÉSZT) aktív tagok. S ezen kívül vannak a konföderációkhoz nem tartozó ifjúsági szakszervezetek, amelyek hasonlóképpen önállóak. Ilyen például a Paksi Atomerőmű, vagy a Dunaferr ifjúsági szakszervezete.

Gyakorlatilag a legszorosabban az MSZOSZ-hez kötődünk. Ebből következik, hogy meghatározó, mi és miképpen történik az MSZOSZ-ben, de az sem mellékes, milyen állapotban van a többi szakszervezeti szövetség.

*– Ugyanakkor, feltehetően a SZISZ munkája és hatással van a konföderációk tevékenységére.*

– Így van. Nem mindegy például, hogy milyen szervező, közösségformáló szabadidős programot tudunk kínálni a fiataloknak. Itt nem pusztán a szakmunkástanulókra vagy az ifjúmunkásokra gondolok, hanem az egyetemi, főiskolai hallgatókra is. Ezt azért is említem, mert nemrégen alapítottuk meg a Hallgatói Ifjúsági Szakszervezetet (HISZ), amely az egyetemi, főiskolai hallgatókat egyesíti.

*– Milyen gondokkal küszködtök?*

– A legfőbb gondunk a programok szervezéséhez szükséges pénzügyi források biztosítása. Jelenleg pályázati lehetőségeket tudunk igénybe venni. Ezek viszont keményen politika-függők, ami azt jelenti, hogy mint baloldali szervezet „nem vagyunk elkényeztetve".



A mások problémánk, hogy az ágazatoknál folyó ifjúsági munka nem jelenik meg, nem összegeződik országos szinten. Ezért a sok kicsi ifjúsági struktúra fenntartása többe kerül, mint egy nagyé.

Ugyancsak fejtörést okoz a megyei ifjúsági szervezetek létrehozása és működtetése, mert ha adódik egy probléma, azt ott helyben kell megoldaniuk a fiataloknak, vagyis érdekképviseletet kell ellátni, érdekegyeztetést kell végezni. Ez annál is inkább fontos lenne, mert felálltak a Regionális Ifjúsági Tanácsok (RIT), melyeknek ez a feladatuk, hogy a helyben születő önkormányzati határozatokat megvitassák az ifjúsági szervezetek képviselőivel. Tehát ott kell lennünk ahhoz, hogy megjeleníthessük a sajátosan ifjúsági érdekeket.

*– Hogyan tovább, miben gondolkodtok, mit terveztek?*

– Üdvözöljük a hat szakszervezeti konföderáció közeledését annál is inkább, mert a konföderációs ifjúsági képzéseinken ez már korábban is igényként jelent meg a fiatalok részéről. Mi több: tovább lehetne gondolni azt, hogy létesüljön egy konföderációk melletti közös ifjúsági szervezet, amely tömöríthetné a szövetségek fiataljait, megteremtve ezzel a konföderációk közötti hosszú együttműködés alapjait, feltételeit. Ez koncentrálná a szükséges anyagi, technikai, személyi erőket, lehetőségeket, biztosítva a hatékonyabb szakszervezeti munkát.

*– Személyesen te hogy érzed magad mostanában?*

– Köszönöm jól, mert egyre több a munkahelyeken az aktív munkát vállaló fiatal. Ugyanakkor a tanulók, a hallgatók között felemás a szakszervezetek megítélése, mert még nincsenek munkahelyeken, ezért nem tudják hova tenni a szakszervezeteket a társadalomban. Itt és ebben a SZISZ-nek jelentős szerepe van a tájékoztatásban, a fiatalok felkészítésében. A dolgozó fiatalok viszont, akik már szembesültek a munkahelyi problémákkal, azok meglehetősen kritikusak a szakszervezeti vezetőkkel szemben, jóllehet nekik is tudomásul kell venniük, hogy együtt alkotjuk a magyar szakszervezeti mozgalmat.

***– Kárpáti –***
***Fénykép: Kordás László***

JOGHARMONIZÁCIÓ MINT TETSZETŐS HIVATKOZÁS

# Nyári meglepetés a munkavállalóknak

*(Folytatás az 1. oldalról.)*

Az MSZOSZ vezetői arra is felhívják a figyelmet, hogy az EU irányelvek szerint „a belső piac (az EU belső piaca) létrehozásának a munkavállalók élet- és munkafeltételeinek javulásához kell vezetnie" és a „harmonizációnak a már elért eredmények fenntartásával és a munkavállalók munkafeltételeinek javulásával kell járnia". Továbbá „egy-egy irányelvnek a végrehajtása nem szolgálhat érvényes alapot ahhoz, hogy csökkentsék (a tagállamok) munkavállalóinak számára biztosított általános érdekvédelem szintjét", valamint „figyelembe kell venni azt az általános elvet, hogy a munkát a munkavállalóhoz igazítsák".

Úgy tűnik, a kormányzati oldal módosító szándékai ezen kritériumokkal ellentétesek, így a jogharmonizációra történő hivatkozás sem állja meg a helyét.

A sajtóközleményben az MSZOSZ helyi képviselője, *Horváth Csaba* azt is kifejti, hogy a „szakszervezetek különösen elfogadhatatlannak tartják a munkáltatók javára tett egyoldalú kezdeményezéseket akkor, amikor a magyarországi összehasonlító, egybevető előnyök már anélkül is a tőkemegtérülés magas szintjét eredményezik, és a gazdasági fejlődés elismerten javuló eredményei sem indokolják a munkavégzés feltételeinek rontását".

A képviselet a sajtóközlemény kiadásával egyidejűleg sajtótájékoztatót hívott össze, amelyen a vasi média munkatársainak *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke, az Országos Munkaügyi Tanács Munkajogi Bizottságának tagja számolt be a szakszervezetek álláspontjáról.

## Kommunikációs hidegháború

*Márkus Imre* elsőként a MÁV Rt. és a szakszervezetek közötti viszonyról informálta a megjelenteket. Elmondta, hogy a hároméves megállapodás időarányos teljesítését áttekintve egyedül a munkaügyi kapcsolatok területén akadnak hiányosságok. Amíg a papírforma szerint béke honol, addig a gyakorlatban kommunikációs hidegháború zajlik a két fél között. A szakszervezetek az rt. átalakításáról nem kapnak elegendő információt. A reformról pedig a VSZ véleménye megegyezik a közlekedési miniszterével, azaz nem lassulhat le az, ami helyben áll. A szakszervezet elégedetlen a MÁV vezetésének stratégiai tevékenységével.

Nehezményezi, hogy manapság, amikor a munkavállalói létszám a hajdani 120 ezerről 55 ezer főre csökkent, a vállalat felső vezetésével (VIG) duzzad a foglalkoztatottak száma. Az EU csatlakozás irányába mutató kezdeményezések helyett a „vízfej" átmentésére irányuló törekvések érhetők tetten. Az intézkedések viszont azt tükrözik, hogy hiányzik a jövőkép. A mellékvonalak „bezárásának" ügyében is elfogadhatatlan a MÁV vezetésének koncepciója. A menetrendben a vonatcsatlakozások megoldatlansága alkalmas arra, hogy az utasok leszokjanak a vasúti közlekedés igénybevételéről. Ha kevés az utazó, gazdaságossági szempontokra hivatkozva indokoltnak látszik majd a járatok, s a vonalak megszüntetése. A kocsitakarítás színvonala ugyancsak elriasztja a vasúttól a partnereket. A privatizáció csupán azt eredményezte, hogy az rt. 3,5-ször több pénzt fordít e tevékenység elvégeztetésére, mintha saját alkalmazottai takarítanák a szerelvényeket. A tisztasággal kapcsolatos problémák a munka átvételének hiányosságaira utalnak. Felvetődik a kérdés, hogy ha a pénz nem a munkavégzésre fordítódik, akkor hova tűnik?

A szakszervezetek a Záhony térségében zajló, a MÁV tulajdonú ingatlanok telekspekulációra emlékeztető eladása ellen ugyancsak szót emelnek. Az „állami javak jogellenes magánosítása" a vevőknek egynéhány év múlva, amikor a terület az unió határává válik, hatalmas hasznot hajt majd.

## Izmosodó szakszervezetek

A VSZ elnöke a sajtótájékoztatón azt is megemlítette, hogy a szakszervezetek ellen indított harmadik támadás sem járt sikerrel. A SZOT felosztása, a vagyonmegosztással kirobbantott ellentétek után a munkáltató részéről a szakszervezeti tagdíjlevonás megtagadása ugyancsak a munkavállalói érdekképviseletek gyengítésének célját szolgálta volna. Ezen EU konformnak nem nevezhető intézkedés azonban nem vezetett a szakszervezetek szétbomlásához. Április óta a tagok 80 százaléka fizeti a tagdíjat. A tagsági nyilatkozatokat tekintve 95 százalékos az arány, amely a nyári szabadságok utáni szervezéssel tovább fog emelkedni. A munkavállalók felismerték, hogy ha érdekeiket senki sem képviseli, rendkívül kiszolgáltatottá válnak.

A munkáltató viselkedése egyeseket félelemmel töltött el, s visszaléptek. Másokat viszont éppen a barátságtalan intézkedés ösztönzött arra, hogy szakszervezeti tagok legyenek. Az újonnan belépők tisztán látják az erős érdekvédelem nélkülözhetetlenségét. A szándékokkal ellentétben erősödött a vasútnál a mozgalom.

Márkus Imre a tények tükrében hangsúlyozta, hogy amennyiben a szakszervezetek a kétoldalú tárgyalásokon eredményeket nem értek volna el, a vasutasok legalább 42 százalékkal alacsonyabb bérért dolgoznának. A mostani 55 ezerrel szemben 30 ezer körüli létszámmal végeznék feladataikat. Egy kapitalizálódó országban ezek a vívmányok értéket jelentenek.

A három reprezentatív szakszervezet közötti ellentétre sem építhet a továbbiakban a MÁV vezetése. Az együttműködés kiegyensúlyozott. A jövőben együttesen és harcosabban lépnek fel a munkavállalók érdekeit sértő jelenségek, döntések ellen. A minimálbér emelés eltérő értelmezése máris konfliktushelyzetet szült. A 2000. évi béremeléseknél a szakszervezetek a prognosztizált értéket és a minimálbér mértékét külön kívánják kezelni, míg a munkáltató úgy véli, a minimálbér-emelés a prognosztizációba beszámítható.

Márkus Imre tájékoztatója során a kormányzati oldal MT módosítási csomagjával kapcsolatosan kifejtette, hogy az abban kidolgozott paragrafusok a jogharmonizáció követelményeinek teljes körűen nem felelnek meg. A jelenlegi vívmányok csonkítása több szempontból is elfogadhatatlan. Nem csupán a munkavállalói érdekekkel ellentétesek, hanem a polgárokat is elidegenítik a csatlakozástól.

## Fedőnév: EU-harmonizáció

Népszavazás esetén a jelenlegi 60 százalékos támogatási arány a tervezett változtatások bevezetésével akár 20 százalékkal is csökkenhet. A beterjesztés hátterében pedig egy alku fedezhető fel. A kormány nemrégiben egyoldalúan bejelentette, hogy a minimálbért a jövő év elejétől negyvenezer forintra emeli. A munkaadók cserébe „számla kiegyenlítést" kértek, amely a liberalizált munkaidő beosztás, valamint egyéb MT módosításokkal történne meg. Ennek következtében még olcsóbbá válik a magyar munkaerő ára, s a túlóradíjak nagymértékben csökkenhetnének. A kompenzálás tényét erősíti, hogy az Országos Munkaügyi Tanács ülésein a tervezet vitájában a munkaadók nem vesznek részt. *Márkus Imre* úgy látja, ölbe tett kezük egyértelműen érdekeik érvényre jutását jelképezi. A törvénytervezet a kollektív szerződések jelentőségét ugyancsak aláássa.

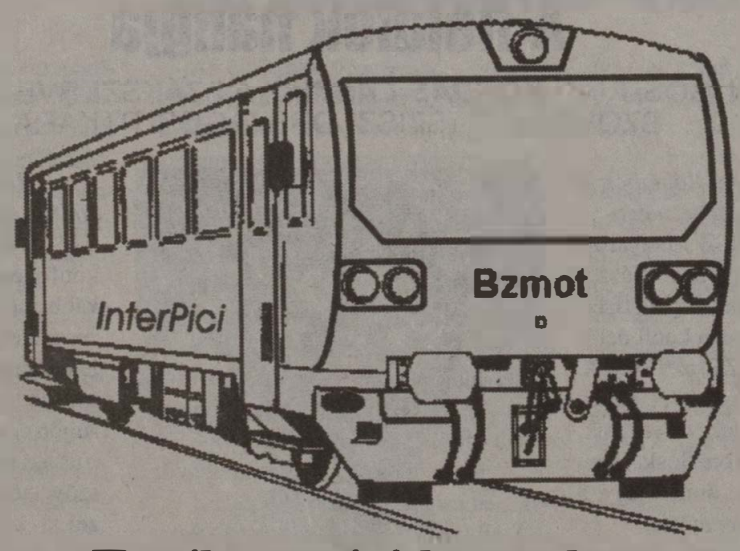
A kollektív alku intézménye ellen ható lépések, s a hosszú távon konfliktusokkal terhelt munkaügyi kapcsolatok az EU köreiben elfogadhatatlanok. A munkavállalók kiszolgáltatottságának növelése sem az EU harmonizáció irányába hat. A tendencia a nemzet felemelkedését nem szolgálja, ez az út csupán az EU „szegényházába" vezethet.

A kialakult helyzet ellensúlyozásaként a hat szakszervezeti konföderáció együttműködési tanácsot hozott létre. Offenzivitással és megoldási javaslatokat tartalmazó programokkal az érdekképviseletek egy harmadik alternatívát fognak megjelentetni.

***ódri***

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

KÓPÉSÁGOK (2)

MOTTÓ: *Vannak olyan kópéságok (csínytevések) melyeken egyesek nevetnek, másoknak torkán akad tőlük a falat... (a szerző)*

# Szabadságkérelem

A Magyar Államvasutak Rt. az ország – de talán Közép-Kelet-Európa, vagy az egész világ – legdemokratikusabb munkáltatója. Ne hitetlenkedjen a kedves olvasó, mert ez tény. Erről a MÁV-nak papírja is van. Úgy hívják, hogy „Szabadságkérelem".

Ezt a formanyomtatványt használják a MÁV-nál ősidők óta. Ezt jó esetben a munkavállaló tölti ki egy példányban, hogy azután soha többé ne lássa. Általános gyakorlat szerint a dolgozó aláírja előre, vagy utólag, és persze vagy akkor megy szabadságra amikor akar, vagy amikor lehet. Hogy hány nap szabadságra megy, az majd csak a bérfizetés alkalmával kapott „keresztrejtvényből" fejhető meg. De ez nem fontos. A lényeg, hogy papír van róla, hogy bármikor volt a vasutas szabadságon, azt mindig ő kérte és kérése mindig teljesült.

Nem oly régen azonban egy kis homokszemcse került az olajozott fogaskerék-rendszerbe. A MÁV tájékoztatta a reprezentatív szakszervezeteket a munkaidőalap felhasználásról, a létszámhelyzetről. És itt az hangzott el, hogy a sztrájk ideje alatt a bérköltség csökkentése céljából sok-sok dolgozót szabadságra küldtek. Tetszenek ezt érteni? Küldtek. Hát ki hallott már ilyen? Nosza, érdeklődtünk, hányat és összesen hány napra? A válasz kiszámítható volt: nincsenek pontos adatok. Hát persze, hogy nincsenek! A vasutas kitöltötte a szabadságkérelem című nyomtatványt – pontosabban fogalmazva, jobbára utólag aláírattatták vele – így visszaállt a régi rend a szabadságolásban. „Önök kérték, mi teljesítjük!" – Ja, hogy van a világon munka törvénykönyve, az meg olyan szabályokat ír, hogy a munkáltató 30 nappal korábban köteles a szabadság időpontját közölni, az csak a kutyát érdekli, a MÁV-ot nem. Végtére is papír van róla – gondolom, hogy több tonna tartalék –, hogy mindig minden szabadságot a dolgozó kér és mindig kapja is, amikorra és amennyit kér!

Kedves Demokratikus MÁV Rt.! Ez a rendszer bizonyára még abból az időből származik, amikor „a szakszervezetek irányították a MÁV-ot". Most, midőn írva vagyon, hogy visszakerült a hatalom a MÁV kezébe, ideje lenne új papírokat (is) gyártani. Olyat, amelyikre rá lehet vezetni az igazat is. Ez még demokratikusabb lenne a mostani rendszernél. Azt már félve javaslom, hogy legyen a kérelem kétpéldányos és egy maradjon a kérelmezőnél. Mert bizony a bizalom nagy dolog, ha van, de mivel ez mostanában hiányzik, így értéke felbecsülhetetlen.

***Orosz Péter***

SZABAD TÉR

# „Ha egy sejt kiszárad”

## SZÁNDÉKOS ELSORVASZTÁS AVAGY REFORMTÖREKVÉSEK?

A közlekedési útvonalak területfejlesztő hatása éppoly közismert, mint felszámolásuk következményei. Az Európa Unió felé igyekezve a környezetbarát utaztatási formák elterjesztésére érdemes törekedni. Az is köztudott, hogy a vasút e tekintetben milyen előnyöket hordoz a közúti szállítással szemben. Éppen ezért keltett megdöbbenést az a hír, mely szerint a MÁV közel háromezer kilométernyi vasúti pályaszakasz megszüntetésére, illetve üzemeltetésre történő átadására kényszerül. Az érintettség okán, különösen Zalaszentgrót térségében támadt komoly visszhangja ezen intézkedéstervezetnek, hiszen a Zalaszentgrót–Zalabér–Patyk közötti hat kilométer hosszú szakasz sorsának alakulása az elmúlt hónapokban felborzolta a kedélyeket. A környékbeliek által „zsákutcás vágánynak” nevezett vonal megtartásának ügyében még Zala megye közgyűlésének elnöke, *Varga László* is összehívott egy tanácskozást. Zalaszentgrót polgármestere, *Császár József*, ugyancsak intenzív tárgyalásokat folytat a területi igazgatóság képviselőivel, hiszen a vasúti közlekedés helyzete a településen élők körében több problémát is felvetett. Reménykednek abban, hogy a leágazó mellékvonal ügyében az eszmecserék nem torkollanak zsákutcába.

### No, és ki veszi át?

Időről-időre felvetődik a kérdés, milyen valós törekvések lapulnak a döntés hátterében? Az illetékesek szerint a közhiedelemmel ellentétben nem a vonalszakaszok megszüntetését, hanem a forgalom lebonyolításának más módon történő ellátását tervezi a vasúttársaság. Amennyiben a helyi érdekeltséget is hordozó vonalakon mégis módosulna az üzemeltetés formája, a feladat ellátására alakítandó önálló társaságokban az önkormányzatok részvételére is számít a MÁV. A gazdasági csoportok megalakulásának részletei ugyan nem ismertek, de a képviselőtestületek minden bizonnyal felismerik a vasúti összeköttetés meglétének előnyeit. A munkába jutás biztosítása alapvető érdek, hiszen hiánya a munkanélküliek számának emelkedését idézheti elő.

E gondolatsor realitása azonban néhány ponton megkérdőjelezhető. A vasút belső életét mélyen ismerők szerint a tervezett reform, azaz a vonalrészek üzemeltetésre átadása a mai gazdasági körülmények közepette egyet jelent azok elsorvasztásával.

Egyelőre arra sincs pontos válasz, hogy az átvétel miként zajlik majd le. Megalakíthatók-e ilyen típusú társaságok? Akad-e elegendő vállalkozó? A hazai önkormányzatok anyagi helyzetének tükrében lehet-e a települések pénzügyi forrásaira számítani? S ha mégis létrehozhatóak, vajon meddig maradhatnak gazdaságilag életképesek? Meggyőző érvek hiányában találgatások kaptak szárnyra. Egyesek úgy vélik, a vasúti pályát leépíteni kívánó határozat hátterében az EU által nem támogatott autópályák megépítésének szándéka áll.

A közúti és vasúti szállítás évtizedek óta tartó versenyében pedig e helyzetben úgy tűnik a VOLÁN kerülhet kedvezőbb pozícióba. Ha a vasúti közlekedés lehetősége ritkul, illetőleg az megszűnik, az utazni kívánók buszokra szállnak.

### Redők a vasút arculatán

„Amennyiben ezt a közlekedési szálat elvágják, üzletpolitikailag is kedvezőtlen helyzet teremtődik, mivel kevesebb jegyváltóra számíthat a MÁV. A vonalak elsorvasztása nem csupán a környező települések életére nyomja rá a bélyegét, a vasút arculatán is változtatni fog. Ha egy sejt kiszárad...” – hallhattuk.

Amíg a tehervonatok sűrűsége változatlan maradt, addig a személyvonatok száma ritkult a térségben. Az idei menetrendi változás például a Zalaszentgrót–Zalabér–Batyk szakaszon két járatpár kiesését hozta magával. További probléma, hogy a csatlakozó járat korábbi megszűntetése miatt a hétvégeken Zalaszentgrótot Budapestről vasúton megközelíteni már nem lehetséges. Arról nem is szólva, hogy a Zalaegerszegről induló IC szerelvényeken a környékbeli településeken élők ugyancsak szeretnének helyet foglalni. A folyamatos munkarendben dolgozók helyzete sem rózsás, hisz a hét utolsó napjaiban csak busszal tudnak a munkahelyükre eljutni. Mindenesetre a VOLÁN egy percet sem késlekedett. A hétvégi vonatkimaradás gondját orvosolva, járatokat iktatott menetrendjébe. Az állomások előtti tereken táblákon hirdették meg új szolgáltatásaikat.

A hétvégi vonatszám csökkentéssel kapcsolatosan az igazgatóságon megtudtuk, hogy közel tíz vonalon az ún. diszkós vonatokat szüntették meg csupán, amelyeket gyér utasszám és komoly károkozás jellemzett. A piacvesztést azonban e területen is szeretnék elkerülni.

A közeljövőben majd kiderül, hogy a vonatok helyébe lépett buszjáratokat a VOLÁN képes lesz-e gazdaságosan megtartani? A VSZ tagsága azonban ezen a vonalon a szolgálati rend tervezett megváltoztatása okán a létszámcsökkentési elképzelések miatt is aggódik. Hosszú távon pedig a tervezett üzemeltetési módosulás kapcsán felvetődő munkahelyvesztések okozhatnak majd problémát.

### Voks letéve

*Császár József* egyetért a vasúti közlekedés reformtörekvéseivel, hisz a hatékony működtetés manapság mindenütt kulcsfontosságú tényezőnek számít. A helyi polgárok 180 aláírást gyűjtöttek össze annak érdekében, hogy a vasúti menetrend igényeikkel összhangban módosuljon. Jelenleg is tárgyalnak a területi igazgatóság vezetőivel arról, hogy az IC járatokat a zalaszentgrótiak is igénybe vehessék.

A polgármester a hétvégi menet-párok megszüntetését annak ellenére megértően fogadta, hogy a lakosság tiltakozott. A MÁV utaslétszámra vonatkozó kimutatása a döntés helyességét látszik alátámasztani. Mivel a VOLÁN próbaidőre „pótló járatokat” iktatott be, a helybeliek utazási problémája átmenetileg megoldódott.

*Császár József* kijelentette, hogy a „zsákutcás vágány” megléte a település érdekeit szolgálja, így a MÁV területi vezetőivel folytatott tárgyalásain a jövőben is megmaradása mellett teszi le voksát.

***ódri***

HOZZÁSZÓLÁS A CIVIL ORSZÁGJELENTÉSHEZ

# Ismeretterjesztő kampány indul Vas megyében

Mostanáig úgy tűnt, az EU-csatlakozás előkészítése közben megfeledkeztek a döntések következményeit majdan viselni kénytelen dolgozók hatalmas táboráról. Azért is örvendetes, hogy hat szakszervezeti konföderáció napvilágra hozta Civil országjelentés elnevezésű tanulmányát, amely az országjelentés alulnézetből alcímet kapta. A Vas megyei képviseletek vezetői sajtótájékoztatón mutatták be a kiadványt, hangsúlyozva, hogy a vitairat szerepét csak akkor töltheti be, ha a benne rejlő információk és megoldási javaslatok az érintettek minél szélesebb köréhez eltalálnak.

A hazai gazdaság minden bizonnyal kiállítja majd az EU versenyképességi követelményeit. „Ugyanakkor szembetűnő, hogy a magyarországi bérek, jövedelmek, szociális ellátások, a foglalkoztatás körülményei és biztonsága, a társadalmi párbeszéd messze elmarad az EU normáktól” - olvasható a komoly felkészültséget türköző anyagban. E speciális jelentés a szociális dimenzióból megvilágítva szól a vasutasságot is érintő napi gondokról. A jelen viszonyait veti össze az EU normákkal, miközben minden témakör vizsgálatánál megoldási javaslatokkal is szolgál.

Aki most arra gondol, hogy ez is csak egy unalmas olvasmány, örömteli „csalódásban” lesz része, ha a sorokat átböngészi. Az érdekképviseletek által életre keltett anyag közérthetően feszegeti azokat a problémákat, melyeket tagjaik a bőrükön érezhetnek. Az első fejezetben a foglalkoztatás, a bérek, és a munkajövedelmek, a társadalombiztosítás, a munkavédelem és foglalkozás-egészségügy, a szociális ellátások, a munkajogi szabályozás, valamint a társadalmi párbeszéd és a kollektív szerződések körüli, napjainkra eluralkodott tendenciákat ecsetelik a szerzők, majd pontszerűen felsorolják a belőlük levonható következtetéseket, s az azokból adódó feladatokat.

Aligha akad olyan munkavállaló, aki kétkedéssel kóstolgatná a benne foglalt eszméket. Ha mégis, akkor a statisztikai adatok címet viselő fejezet összehasonlító táblázatai további elmélkedésre késztetik. Érdemes megnézni, hogy például az egy lakosra jutó GDP, vagy a nettó éves átlagkereset vásárlóerő paritáson mérve milyen értéket képviselnek az Unió államaiban és hazánkban. Ugyancsak elgondolkodtatóak a nyugdíjak, a nettó átlagkeresetek és a fogyasztói árak alakulásának adatai. A szakmai részanyagok pedig bővebb információkat nyújtva taglalják az előző fejezetekben ismertetett területeken a tényeket, valamint a szakszervezetek álláspontját a magyar fél teendőiről. A kiadvány egy olyan svédasztal, amelyről mindenki igénye és étvágya szerint vesz. A színvonalas tanulmány remélhetőleg a szociális párbeszédet is kilendíti a holtpontról, hisz manapság „... a társadalom nagyobb része és a képviseletükre jogosult szakszervezetek, civil szervezetek is kirekesztettnek érzik magukat, s joggal vélik úgy, hogy fejük felett, megkérdezésük nélkül, sőt, akaratuk ellenére születnek kormányzati, parlamenti döntések.”

Így azon sem kell csodálkozni, hogy a közélettől egyre nagyobb szögben elforduló munkavállalók többsége éppúgy nem ismeri az uniós felkészülés körülményeit, mint ahogy a csatlakozás várható hatásait sem. A jelennel pedig szinte mindenki elégedetlen. Az sem kétséges, hogy elszegényedett, kirekesztett, leszakadó emberek tömegével modern társadalmat létrehozni nem lehet. Az EU-normákhoz csak akkor közelíthetünk, ha megteremtődik a foglalkoztatási biztonság. Ha a teljesítményekkel arányos magasabb vásárlóerejű bérek terjednek el. Ha ebben az országban is lesz kiszámítható és nyugodt öregkort garantáló nyugdíjrendszer. Ha az egészségmegőrzés esélye mindenkinek megadatik és betegség esetén tisztességes ellátásra, gyógyulásra számíthat az egyébként magas járulékot fizető biztosított. Ha a hazai szociálpolitika a rászorulóknak olyan érdemi segítséget nyújt, amely emberi méltóságukat nem sérti. Ha a munkajogi szabályozás reformja majd munkavállalók biztonságát és védettségét helyezi előtérbe. Ha a kollektív szerződések megszaporodnak, s a munkavállalók kiszolgáltatottsága kisebb mértűvé válik a szerződéskötéskor.

Mindenesetre a keresetek terén Magyarország relatív lemaradása jelentősebb, mint az ország gazdasági fejlettségét tekintve. Hazánkban az idén a minimálbér nettó átlagkeresetekhez viszonyított aránya várhatóan csupán 36,9% körül alakul, az Európai Szociális Karta által megfogalmazott 60% helyett. A tisztes életszínvonal elérése még távolinak tűnik.

***Ódri***

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

**STRASSENREITER ERZSÉBET**
történész



# A szociáldemokráciáról 8. rész

## Szociáldemokraták a fasizálódás és a háború éveiben

### Harc a fasizálódás, a háborus készülődés ellen

Hitler hatalomra kerülése 1933-ban, Németországban, nagy megrázkódtatást okozott a szocialista munkásmozgalomban is. A magyar kormányok bel- és külpolitikája fokozatosan németbarát és fasiszta vonalra állt át.

A harmincas évek közepétől a munkásmozgalom minden területén tért hódított a felismerés: a szocialista, a kommunista, a hazafias antifasiszta, németellenes erőknek össze kell fogniok, ha a fasizmus ellen hatékonyan akarnak fellépni. Franciaországban hatalmas tömegek mozdultak meg a népfrontpolitika jegyében a demokrácia védelmében, Spanyolországban polgárháború tört ki a köztársaság mellett. A szociáldemokrata–kommunista ellenségeskedés pusztító voltát a kommunista mozgalomban is felismerték. A Kominternben a harmincas évek derekán (Dimitrov kezdeményezésére) átértékelték a szociáldemokráciáról addig vallott szélsőséges nézeteket (pl. elvetették a legdurvább véleményt, miszerint „a szociáldemokrácia a fasizmus ikertestvére”).

Az MSZDP (SZDP) vezetése a korábbinál bátrabban tolerálta a kommunisták részvételét a legális párt, ifjúsági és szakmai szervezetekben, amennyiben azok tevékenységükkel, propagandájukkal nem veszélyeztették a párt és a mozgalom legalitását. Vallották, hogy a szűkre szabott legalitás is több lehetőséget rejt magában az ellenállási mozgalom megszervezésére, még a kommunisták tevékenységére is, mint ennek hiánya. A párt stratégiája a szociáldemokrata mozgalom átmentése volt a háború és a fasizmus utáni időkre. Ettől kezdve bizonyos összedolgozás alakult ki a szociáldemokraták és kommunisták között: pl. a munkásszervezetek pozícióinak védelmére, a szakszervezetek államositásáról szóló törvénytervezet meghiúsítására, sztrájkokat indítottak, az 1940 novemberében valamennyi szénmedencében lezajlott munkabeszüntetés nagy visszhangot váltott ki.

A háború kitörése 1939. szeptember 1-jén Lengyelország lerohanásával, majd a Szovjeunió megtámadása 1941. június 22-én, és ezt követően Magyarország hadba lépése a fasiszta Németország oldalán újabb retorziókat hozott a kommunisták (közel nyolcszázat tartóztattak le Észak-Erdélyben) és a szociáldemokrata párt és szakszervezeti mozgalom ellen. A kormányzat a kivételes törvények sorával tovább korlátozta a baloldali, antifasiszta, németellenes mozgalmak működési lehetőségeit.

Az SZDP vezetői, a kommunisták, a polgári antifasiszták, németellenesek támogatását bírva, a háború ellen a függetlenségi mozgalommal tiltakoztak.1941 október 6-án antifasiszta tüntetéssel egybekötve megkoszorúzták a Batthyány-emlékmécsest, november 1-jén hasonló megmozdulásra került sor Kossuth Lajos és Táncsics Mihály mauzoleumánál, ahol több ezren jelentek meg, köztük az irodalmi és a politikai élet, az SZDP és a polgári ellenzék hivatalos szereplői is. A Népszava 1941 december 25-i karácsonyi számában a függetlenségi mozgalomban résztvevő pártok és haladó gondolkodású politikusok (Szakasits Árpádtól, Bajcsy-Zsilinszky Endrén, Móricz Zsigmondon át a neves történész Szekfű Gyuláig) első nagy demostrációja volt a háború ellen. 1942. február végén megalakult a Magyar Történelmi Emlékbizottság, amely több antifasiszta, németellenes akciót (pl. a Petőfi szobornál március 15-én) szervezett, és amelynek működésében kiemelkedő szerepet játszottak a szociáldemokraták és a velük együttműködő kommunisták. Többeket, pl. Szakasits Árpádot, 1942 közepén letartóztattak a függetlenségi mozgalomban való részvétel miatt. Peyer Károly és Kéthly Anna támogatja az angolok felé kiépülő illegális ellenállási szervezkedést is, amelyet a svájci magyar követségen keresztül építettek ki. A különleges állapot körülményei között, a legális lehetőségek kihasználásával, a sajtó, a szóbeli propaganda útján a párt igyekezett minden módon a magyar társadalom tudtára adni, hogy ellenzi mindazt, ami az országban és azon kivül történik. A háborús évek legnagyobb béke melletti tüntetése a borsodi gyárakban zajlott le, amelyben szintén számos szociáldemokrata vett részt.

### Készülődés a háború utánra

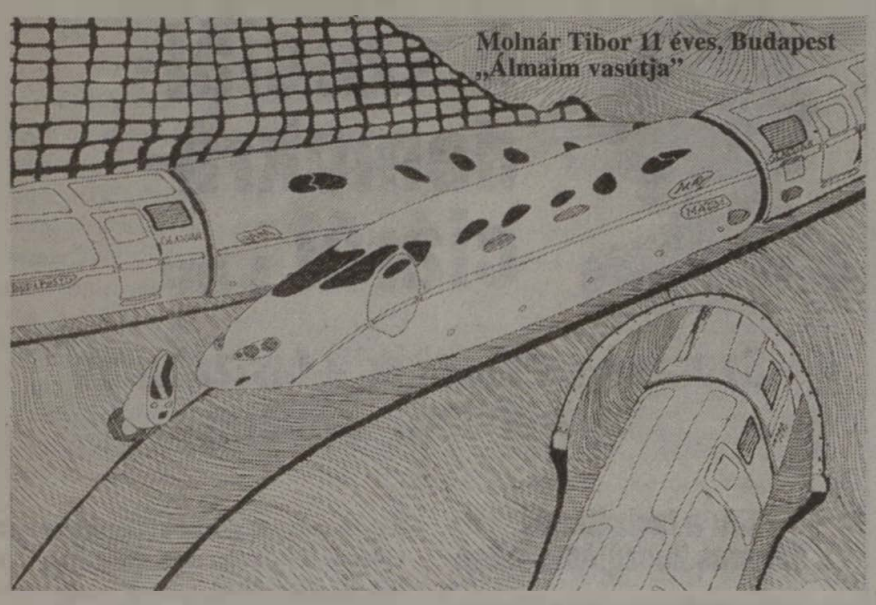
A pártvezetőség, a szimpatizáns értelmiségiek bevonásával, az európai szocialista pártok huszas, harmincas években kidolgozott új programjait szem előtt tartva 1942-1943-ban elkészítette a háború utánra szóló munkatervét, amely – az 1903-as elvi nyilatkozatot érvényesnek tekintve – abból a reális feltételezésből indult ki, hogy a párt a politikai életben fontos szerepehez jut majd, a hatalom részeseként közreműködhet a magyar tásrsadalom átalakításában. A munkaterv célul tűzte ki az ország társadalmi viszonyainak demokratizálását, a demokratikus szabadságjogok bevezetését, a köztársaság kikiáltását, a nagybirtokrendszert felszámoló földreformot, az antikapitalista gazdaságpolitika bevezetését, stb. Szövetségeseket keresve 1943. augusztusában együttműködési megállapodást kötött a Kisgazdapárttal.

1944. március 19.-éig, a német megszállásig, maradt fenn ez a felemás-legális állapot. Ekkor szakadt meg a munkaterv véglegesítésének munkálata is. A pártot és lapjait betiltották, vezetőinek egy részét a Gestapó letartóztatta és haláltáborokba hurcolta, a többiek illegalitásba kényszerültek. A féllegálisan működő szakszervezetekkel együtt azonban hamarosan kisebb-nagyobb illegális csoportokat alkotva a párt tagjai és vezetői (Szakasits Árpád, Schiffer Pál, Bán Antal, Marosán György, Száva István és sokan mások) bekapcsolódtak az antifasiszta ellenállási mozgalomba, mentették az üldözötteket, szervezték az ellenállást, széles körű antifasiszta, német- és háborúellenes propagandát folytattak. Tavasszal a szociáldemokraták, a kommunisták, a németellenes polgári és katonai vezetők közreműködésével létrejött a Magyar Front, az ellenállási harc központja, amelynek szeptemberben Szakasits Árpád lett az elnöke. Ő közreműködött a sikertelenül végződött Horthy-féle kiugrás előkészítésében is. Nem a szociáldemokratákon múlott, hogy az ország szinte a háború utolsó percéig kitartott Németország oldalán.

***– folytatjuk –***

MÉLTÓ MEGÜNNEPLÉS – 50. VASUTASNAP

# Vasútjövő gyerekrajzokon




Közel hatszáz rajz érkezett arra az országos pályázatra, amelyet a pécsi Vasutas Művelődési Ház írt ki gyermekek számára. „Milyen lesz a vasút, mire felnőtt leszek?" – tették fel a kérdést a szervezők, és igazán meglepő, sokszínű választ adtak óvodások, kisiskolások. Pasztellképek, tollrajzok, grafikák, akvarellek tükrözték a gyermekfantáziát Kisvárdától Szombathelyig. Az ezredforduló és az idei vasutasnap rajzolódott ki a kis kezek munkáiból.

Kemény feladatot kapott a szakértő zsűri, hiszen a helyezésekről és a kiállításra szánt munkákról kellett dönteni a rengeteg kép közül. Július 12-én, a pécsi főpályaudvar „Márvány" várótermében ötven gyerekrajz került a falakra és *Sülle Ferenc* területi igazgató megnyitó szavai bizakodóak voltak: a rajzokról tükröződött a vasút iránti szeretet. Talán a jövőben is így éreznek majd, amikor erre a „kötött" pályára lépnek.

A vasút jövőjét megálmodni gyermekfantáziával persze szabadon lehet. Napelemes mágnesvonatok, űrbéli szerelvények, víz alatti pályák, radar irányította villámvasutak futnak a képeken. Szószerint ez már nem is „vas-út", nincsenek vágányok, vasutasok; – állat- és gyümölcsformájú szerelvényekből integetnek egy boldogabb jövő elégedett utasai.

Többen persze alig rugaszkodtak el a valóságtól és „csak" tiszta, szép, környezetbarát, gyors-pontos vasutat álmodtak meg, ami a kirándulásra, no meg a nagyihoz utazni alkalmatos. A rajzokban elmesélt jövőkép sikerélmény a gyerekeknek és biztatás a vasutasoknak, utasoknak egyaránt. Közös remény, hogy mire felnőnek a kis alkotók, mi egyre többet megvalósítunk álmaikból – nekik.

Köszönjük gyerekek a szép rajzokat, és külön gratulálunk a három korcsoport első helyezettjeinek. Az 5 éves *Riba László* rakétavonatot képzelt Ajkáról, napfényexpresszt rajzolt a 7 éves *Fenyvesi Máté* ajkai iskolás és bolygóközi szerelvényt álmodott a 12 éves *Ihász Szilvia* Kisvárdán.

***Németh Tibor***

SZÁMÍTÓGÉPES FUVARKÖVETÉSI RENDSZER, NÖVEKVŐ FUVAROZÁSI IGÉNY

# MÁV-mérleg félidőben

## A MÁV valamennyi többletbevételét a szolgáltatások fejlesztésére fordítja

A MÁV Rt. első félévi vesztesége 4,5 milliárd forint, ami a tervezettnél 6 milliárd forinttal kedvezőbb - jelentette be Kukely Márton vezérigazgató július 21-én pénteken a vasúttársaság sajtótájékoztatóján. Az eredmények az előirányzotthoz képest fokozatosan javulnak, ennek oka a 4,7 milliárd forintos bevételi többlet, illetve az 1,3 milliárd forintos költség és ráfordítás elmaradása.

| A MÁV főbb mutatói | 1999. I-VI. hó tény | 2000. I-VI. h terv | 2000. I-VI. hó tény |
|---|---|---|---|
| Utasfő (ezer) | 76033 | 75734 | 74511 |
| Utaskm (millió) | 4374,4 | 4437,7 | 4478,3 |
| Árutonna (ezer) | 19116 | 19563 | 19563 |
| Árutonnakm (millió) | 3250,3 | 3346,6 | 3510,7 |
| Bevétel (Mrd forint) | 73652 | 80925 | 85627 |
| Költség (Mrd forint) | 81738 | 91368 | 90115 |
| Eredmény (Mrd forint) | -8087 | -10443 | -4488 |

Az utasok és fuvaroztatók bizalma lehetővé tette, hogy a vasúttársaság szigorú gazdálkodással, a vagyonhasznosítási program folytatásával növelje bevételeit. A terven felüli pénzeket a MÁV a személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások fejlesztésére fordítja.

### Árufuvarozás

Az áruszállításban a MÁV már jó ideje sikeresen alkalmazza a számítógépes fuvarkövetési rendszerét, ez jó alapot teremt arra, hogy komplex fuvarozási szolgáltatást nyújtson a vasúttársaság. Ezt segíti az országos kereskedő hálózat, az áttekinthető üzletszabályzat, a piaci viszonyokat figyelembe vevő tarifapolitika kiépítése, a kocsipark felújítása, 2000 és 2005 között a MÁV összesen 260 milliárd forintos járműfejlesztést tervez. Ebből az összegből vontatójárművekre 80 milliárdot, személykocsikra 150 milliárdot, teherkocsikra 30 milliárdot szán a társaság, egyebek mellett harminc nagyteljesítményű, óránként 200 km-es sebességre képes villanymozdonyt kíván vásárolni.

### Személyszállítás

Belföldi forgalomban 73,6 millió utast szállított el a MÁV, amelyből 56,7 millió volt a fizető utas, növekedett a teljesárú menetdíjjal utazók száma. A nemzetközi forgalomban elszállított utasfő teljesítmény is meghaladta a tervezettet. A fizető nemzetközi utasforgalomban az előző évitől 20 ezer utasfővel, a tervtől pedig 41 ezer utasfővel szállított többet a MÁV.

A MÁV folyamatosan újabb InterCity és InterPici járatokat indít szerte az országban. Törekedik arra, hogy a nemzetközi és bizonyos elővárosi forgalomban közlekedő vonatok minél komfortosabbak legyenek. Az elektronikus menetrenddel, különböző személyszállítási kedvezmények bevezetésével, az elővárosi forgalom eszközparkjának felújításával, sínbuszok beszerzésével a MÁV bizonyítani kívánja, hogy szolgáltatásait az utasok igényei alapján alakítja.

A szolgáltatási színvonal növeléséhez szükséges fejlesztések finanszírozásához a MÁV megkezdte értékesítő vagyonrészeinek mobilizálását, a befektetői tőke bevonását és folyamatosan pályázatot nyújt be az európai uniós segélyekre.

Az Európai Uniótól eddig közel 50 millió euró támogatást kapott a vasút. Ebben az évben 15 millió euro PHARE támogatásra adott be pályázatot a MÁV, információnk szerint ezekről augusztusban döntenek Brüsszelben. Októberben várható döntés az ISPA programok elfogadásáról. A MÁV három vasútvonal rehabilitációjához kér támogatást az Európai Uniótól. Az első évben 44 millió euró segélyt kíván felhasználni a páneurópai vasúti folyosók korszerűsítésére.

A vasúti pályák felújításához mintegy 60 millió eurós EIB hitelt használ fel a vasúttársaság a Felsőzsolca-Hidasnémeti; a Budapest-Újszász-Szolnok vonalakon. A hatvan kilométeres Cegléd-Kiskunfélegyháza pályaszakasz átépítését, ahol – jelentős RO-LA, vagyis kombinált fuvarozás zajlik – 2002-től szintén EIB hitelből tervezi a MÁV (40 millió euro). PHARE támogatásból valósulnak meg a záhonyi átrakókörzet fejlesztési és korszerűsítési munkái.

***Budapest, 2000. július 21.***
***MÁV Sajtószolgálat***

# A kollektíva is kapta

## Egy vezérigazgatói dicséret nyomában

Baranyai Imre állomási vezénylőtiszt Nyíregyházán. A vasútnál, a szabolcsiak fővárosában 1967-től keresi a kenyerét; már 18 éves korában „elszegődött" a MÁV-hoz. Nemrég az 50. Vasutasnap alkalmából a legmagasabb fokú dicsérettel honorálták, ismerték el szakmai hozzáértését, de úgy is lehet mondani, eddigi pályafutását. A VSZ-nél is szép előmenetellel is jeleskedik, hiszen volt bizalmi, főbizalmi, jelenleg szb elnök, s úgyszintén Nyíregyházán üzemi tanácsi elnök. Ráadásul, de nem púpként, a hátára vette a debreceni területi és jóléti szociális bizottság elnöki teendőit.

* * *

*– Ilyenkor illik megállni, visszatekinteni az előrehaladás lépcsőire.*

– Vonatfékezőként kezdtem. Majd állomási szolgálatra osztottak be kocsirendezőnek másfél évre. Onnan „kivettek" a vezénylők, mert talán láttak bennem egy kis fantáziát. Így lettem naplózó. Aztán megszerezve a szakvizsgákat elvégeztem a tisztképzőt, később Budapestről mármint külsős forgalmi szolgálattevő kerültem vissza...

*– Alig győzöm írni vasúti foglalkozásait, meg kell adni, jó néhány van belőlük.*

– Voltam még rendelkező forgalmi szolgálattevő, állomásirányító, térfőnök. Való igaz, hogy én a munkakört végigjártam a forgalomban. Ki is tanultam minden csínját-bínját, még fiatalon. Nem túlzok, de Nyíregyháza állomásán nőttem fel.

*– Így hát a dolgozókkal csakugyan megértette magát. Alig hiszem*, hogy csak hivataloskodott velük.

– Hát a nagy átszervezésig főleg mint térfőnök alaposan „összeösmerkedtünk".

*– Kéznél a kérdés. A vasúti hierarchiában a középvezető (úgy is mint állomási vezénylőtiszt) összeegyeztethetőnek tartja-e pozícióját a szakszervezetben elfoglalt helyével? Sokszor hallani ugyanis, hogy vasúti vezető ne legyen szakszervezeti tag se.*

– Szerintem – válaszol határozottan Baranyai Imre – ez a szakmai tisztség nem gátol meg a munkafeladataim kötelező megoldásában. Sőt! Az emberi kapcsolatok segítik munkámat. Különben is! A szakszervezeti elfoglaltságokra én a munkámon kívül áldozok időt.

*– Cövekeljünk le egy pillanatra (még ha derűt fakaszt is) a jóléti és szociális nevezetű bizottságnál. Vagyis mit lehet szétosztani napjainkban, noha a vasutas aligha lubickol a jólétben.*

– Munkabér-előleget és a rászorulóknak segélyt. Természetesen ez a munkáltató pénze, azért is osztjuk el közösen. Az én partnerem dr. Berki Lászlóné osztályfőnök asszony, ő képviseli a munkáltatót. Hozzá kell tennem, hogy mi úgymond a kis állomások pénzét osztjuk, vagyis azokét, akik nem rendelkeznek önálló üzemi tanáccsal.

* * *

*– Váltsunk! Örömmel vettem észre a nevét a Vasutas Hírlapban a sok kitüntetett között. A vezérigazgatóság szintén kiválóra értékelte munkáját.*

– Úgy gondolom, a szakmában valamit csak letettem az asztalra, ez domborodott ki a dicséretben, de azt a kollektíva is kapta.

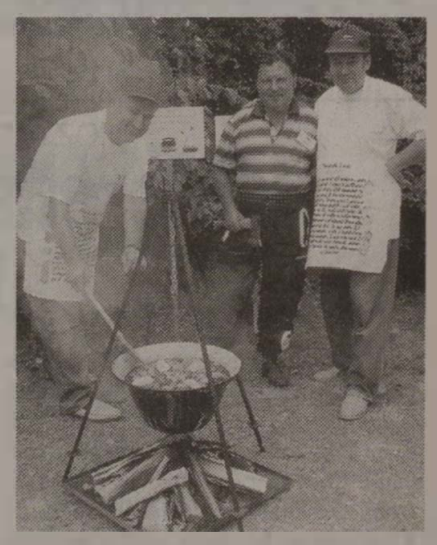
***Sz.Cs.***
***Fotó: Seres István***



**Benczédi Mihályné vezérigazgató-helyettes az Aranybika Hajós Alfréd termében adta át a megkülönböztető elismerést, a vezérigazgatói dicséretet Baranyai Imre állomási vezénylőtisztnek.**

# Hatezer vasutas a Hegyalja kapujában

2000. július 15-ike minden bizonnyal emlékezetes dátum marad nemcsak a szerencsi vasutasoknak, de az ott élő emberek számára is, hiszen ezen a napon az ország vasutasainak fővárosa, központja, vendéglátója volt a város. A Hegyalja kapujának nevezett helység háromévi türelemmel viselt megpróbáltatások után végre méltó „indóházat" vehetett birtokba, külsejében megőrizve az 1800-as évek építészeti stílusát. Belső tereiben, kiszolgáló létesítményeiben már a legmodernebb technikát vonultatta fel a kivitelező, melyet az Ornament 2000 Kft. munkatársainak köszönhetünk. Az önkormányzat és a Volán vállalat anyagi hozzájárulása tette lehetővé, hogy ne csak az állomásépület, de a környezete is méltó legyen a miliőhöz. A különvonatokkal az ország minden részéből érkeztek vendégek – mintegy 1300-an – az 50. Vasutasnap kiemelt rendezvényére. Bár az ünnepélyes átadás kezdetekor eleredt egy kicsit az eső, az időjárás-felelős kegyes volt a szervezőkhöz és a mintegy 5-6000 részvevőhöz, akik vállalták a „kockázatot" és ellátogattak Szerencsre. Míg a protokolláris rész zajlott, az emberek nagy része a várkert felé vette az útját. A szervezők igazán gazdag, pergő ritmusú műsort állítottak össze. Két helyen szórakoztatták a nézőket: a fedett sportcsarnok színpadán, és a várkert kisszínpadán. Szinte minden körülmény ideális volt, az egész várkert egy zsibongó méhkashoz hasonlított. Étel, ital, s mi szem-szájnak ingere, minden adott volt az önfeledt szórakozáshoz. 11 órakor, a vasutas vezetők fórumán, a hűvös idő ellenére igencsak megizzadtak a pulpituson ülők a közönség kérdéseitől, de mégis a könnyed szórakozásé volt a főszerep (Ihos, Mikroszkóp kabaré, operett, pop- és klasszikus zene, tűznyelő, bábszínház, nosztalgia zene stb.). A várkert külső részén állították fel bográcsaikat a pörköltfőző verseny ízmesterei, akik összesen



majd egy mázsa húst, és hozzávalót rotyogtattak a nyolc kondérban. Az idő előre haladtával egyre több „szakértő" fordult meg a bográcsok körül, kóstolgatva az amatőr szakácsok főztjét. A sport sem maradt ki a sorból, kispályás foci, női és férfi tenisz emelte a rendezvény rangját. Talán az ebédért való sorban állást kihagytuk volna a programból, de ettől eltekintve egy kellemes garden partynak volt mondható az összesereglés. Régi ismerősökkel is találkozhatott az ember, az ország másik részéből. Beszélgetéseink során az is szóba került, hogy az ilyen fajta összejövetelek, találkozások hiányoznak a kollégáknak. A mindennapok darálója után jólesnek a dumapartik, a sörözések. Volt még egy pozitívuma ennek a napnak, tudniillik nem láttam egy részeg embert sem. A záróra közeledtével mindenki elnyerte méltó jutalmát, a versenyek győztesei a kupát, mi pedig egy kellemes nap élményét. Szerencs városa, a rendező MÁV Rt. Miskolci Területi Igazgatósága és a Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza munkatársai kitettek magukért, méltó házigazdának bizonyultak.

***Miskolc, 2000. augusztus 1.***
***Orosz Tamás***

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

# A GySEV-nél is méltó módon ünnepelték meg...

Szerte az országban megünnepelték az 50. Vasutasnapot. A GySEV Rt. meghívottjai a hagyományokhoz híven (úgy 250-300-an) a Hotel Sopronban gyűltek össze. A vendégek közt helyet foglalt Nógrádi László KVM miniszter, Sztojanovics Iván helyettes államtitkár, Szalai Béla főosztályvezető (GySEV Rt. Igazgatósági tagja) Szalai Tibor humánpolitikai főosztályvezető, valamint a határrendészet és a vám- és pénzügyőr-parancsnokság, és önkormányzat helyi képviselői.

Nógrádi László, a KVM minisztere méltatta a GySEV eredményeit, de nagyobb lelkesedést várt el a kapcsolatteremtésben Nyugat-Magyarország és Kelet-Ausztria között. Szorgalmazta a vasutak közötti szövetségi rendszer ápolását, különösen az ÖBB-vel. Természetesen kitért néhány konkrét és igen sürgős feladatra is, mégpedig a kétáramnemű villamos-mozdonyok nélkülözhetetlenségére. Dr. Berényi János GySEV vezérigazgató is jobbára a cég feladatait ecsetelte, de azt is megfogalmazta, hogyan képzelhető el a GySEV-nél a pálya és a kereskedő vasút szétválasztása. Egy cégen belül! Ez az a fókusz, amin belül elképzelhető a szakosodás. Nem hallgatta el az érdekképviseletek és a cég között működő kapcsolat jobbító értelmezését sem. (Közös együttműködés, közös megoldások!)

A július 13-i ünnepségen, mint annyiszor, sor került a kitüntetések átadására. Nógrádi László miniszter a három minisztériumi kitüntetést nyújtotta át. Elnöki-vezérigazgatói elismerésben a GySEV-től 17-en részesültek. A GySEV Rt. Szolgálatáért kitüntetés is gazdára talált. A soproni vasútigazgató, dr. Józan Tibor 23 vasutast részesített dicséretben kiváló munkájáért.

A jókedv és vigalom késő délutánig honolt az 50. Vasutasnap alkalmából a Hotel Sopronban.

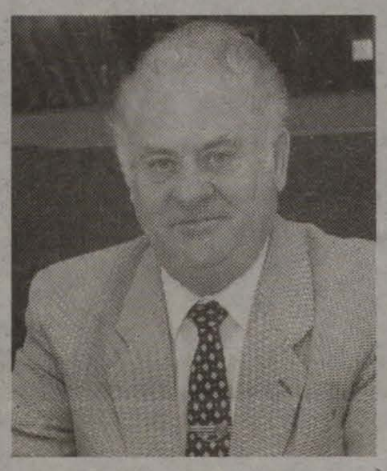
*Sz. Cs.*

# Elmentek ...

A Vasutas Segélyező Egyesület Választmánya mély megrendüléssel tudatja, hogy **MOLNÁR LÁSZLÓ**, az Egyesület ügyvezető elnöke, életének 67. évében, 2000. július 30. napján váratlanul elhunyt. Az elhunytat a VASE saját halottjának tekinti. Búcsúztatása és temetése 2000. augusztus 9-én szerdán 10 óra 30 perckor volt a Fiumei-úti temető vasutas parcellájában.

Eltávozott közülünk egy régi, tisztelt és szeretett munkatársunk. Ismét kevesebben vagyunk egy, a vasutat és a vasutasokat mindennél jobban szerető szakemberrel.

Molnár László 1978. április 1. napjától haláláig, 22 éven át töltötte be a VASE ügyvezető elnöki tisztét. Közel negyedszázados pályafutása alatt fáradhatatlanul és következetesen tevékenykedett céljai megvalósításában. Eredményesen törekedett a tagság és a vasutasok szociális problémáinak megoldására, a vasutasok gondjainak enyhítésére. Fő célja volt, hogy az Egyesület megfeleljen a kor követelményeinek és kihívásainak.



Egész ügyvezető elnöki pályafutása alatt kiváló munkakapcsolat fűzte a vasút vezetéséhez, a humánpolitikai és egyéb területek munkatársaihoz, a vasutas sajtóhoz.

Félbemaradó elképzelései megvalósítására a helyére lépőknek a vasutasság és az egyesületi tagság érdekében jelentős erőfeszítéseket kell tenni, azonban helytállása, embersége, színes egyénisége pótolhatatlan marad.

Mindannyiunknak hiányozni fog.

---

Távozott a földi létből **SZABÓ BÉLA**, a MÁV nyugalmazott vezérigazgató-helyettese.

Mély űrt, bánatot és fájdalmat hagyott a család lelkében, ahol pótolhatatlan – hiszen ő volt az „Apa".

Hernád völgyi kis faluból indult, hogy meghódítsa maga számára a világot. Csúcsra indulása a miskolci gimnáziumi érettségivel kezdődött. A vasút vonzó pályaképpel csábította magához, amely vonzásának haláláig nem tudott – és nem is akart – ellenállni. Szakvizsga, gyakorlat. Első vonatindítását követően feltárult előtte egy színesen érdekes világ. Forgalmistaként végig helyettesített – anno – Uzsoktól Beregszászig minden állomást, a szakma elismerte képességeit. 1949/1950-ben kitűnően végezte el a tisztképzőt, sajnálatosan az 50 éves találkozón már nem vehetett részt.

Jövőjét képességei alakították, melynek értékét élete igazolta pályaívének állomásain: Miskolc-Tiszai pu. állomásfőnök-helyettes, forgalmi osztályvezető-helyettes, osztályvezető, Debrecen, igazgató-helyettes; Szombathely, vasútigazgató, és Budapest, a vasút vezérigazgató-helyettese, ahonnét érdemei elismerésével vonult nyugdíjba!

Ember volt a szó nemes értelmében, megértő, humánus és határozott



vezető. Kitűnő szakember! Tenni akarása kiváló képességgel társult, nem az önösség vezette, hanem a vasút érdeke. Munkatársait megbecsülte. Fegyelmezettsége és fegyelmet váró magatartása vezetői elismertséggel járt együtt.

Személye példát hagyott maga után. Személyisége része a vasút történetének.

Sorsa beteljesedett. Sírját beborították a kegyelet és a tisztelet virágai.

Szabó Béla élt 79 évet. Egy gazdag, eredményes világot zárt le, s abban a család szentélye mellett a vasút – egyedül csak a vasút – nyújtott számára mély emberi örömöt.

Jó reá emlékezni. Emlékezzünk!

# Új sportfogalom a tótávkör

## I. Amatőr Vasutas Futóbajnokság Tata, 2000. július 8.

Csodálatos környezetben és ideális futóidőben, második alkalommal rendezte meg 2000. július 8-án a tatai Megalódusz Sportegyesület a Flóra Futófesztivált, amely egyben az I. Amatőr Vasutas Futóbajnokság is volt. A futófesztivált a tatai Építők parkjában tartották meg.

A Vasutas Futóbajnokságon indulóknak 7,2 km-es (1 tókör) távot kellett teljesíteni, ahol különböző korcsoportokban díjazták a rendezők a résztvevőket. A versenyen a vasutas dolgozók egy másik távon is felmérhették tudásukat, amelynek hossza 30 km (4 tókör) volt, itt abszolút 1-3 vasutas díjazták. A versenyen közel 250 induló vett részt, amelyben szép számmal szerepeltek vasutas dolgozók.

A díjátadáson részt vett Magyar László, a MÁV Rt. Vasutas Sportközpont titkára. Díszvendégként ott volt Hetényi Tamás, Tata polgármestere és Magyarország egyik futólegendája, a Római Olimpia 3. helyezettje, (1500 m) és a hétszeres világcsúcstartó Rózsavölgyi István. Az első helyezettek a MÁV Rt. Vasutas Sportközpont kupáit kapták, és a többi helyezett versenyző a szponzorok által felajánlott bőséges ajándékokkal térhetett haza.

A 7,2 km-es táv abszolút győztese Bartos György, a Ferencváros Gépészeti Főnökség dolgozója, míg a 30 km abszolút győztese Földi Mihály, a Békéscsabai Anyaggazdálkodási Főnökség dolgozója lett. A megfáradt versenyzők a verseny után gulyással pótolhatták az elveszett kalóriákat.

A rendezők remélik, hogy a vasutas dolgozók körében egyre népszerűbbé válik a futófesztivál, és a következő években egyre többen vesznek részt rajta, amely egyben családi programmá is válhat.

A Vasutas Futóbajnokság eredményei:

**7,2 km**

| *Férfi* | *Helyezés* | *Név* | *Idő* |
|---|---|---|---|
| 19-39 év: | I. | Szekeres Péter | 29.34 |
| | II. | Szüle Ferenc | 31.57 |
| | III. | Nagy József | 32.41 |
| 40-49 év | I. | Bartos György | 25.03 |
| 50-59 év | I. | Vass Sándor | 35.32 |
| 60 év felett | I. | Tumpek Sándor | 33.27 |
| | II. | Hoffmann Ádám | 35.39 |
| | III. | Domokos István | 39.47 |
| Női | | | |
| | I. | Brózik Annamária | 52.54 |

**30 km**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Abszolút | I. | Földi Mihály | 2:03:22 |
| Férfi | II. | Fejes Attila | 2:49:22 |
| | III. | Boros Géza | 2:51.38 |
| Női | I. | Németh Ildikó | 2:30:38 |

*Pekár Zsolt*

# Árvízkárosult magyar vasutas gyerekek üdültek Lengyelországban

A Lengyel Vasutasok Szakszervezetének meghívására 2000. június 3-tól június 16-ig, árvízkárosult magyar vasutasok gyermekei nyaralhattak Lengyelországban. Tóth Lajosné Magyar Erzsébet szentesi állomásfőnökségi VSZ szb-titkárasszony szavait idézve a cseppségek, a két kísérő és a tolmács, Borzsák László izgatottan indultak útnak, s vonatukon, a Kárpáty-expresszen Muszyna-ig, célállomásukig nagyrészt ismerkedéssel töltötték az időt. A lengyel város pályaudvarán már várta a csoportot a szakszervezet két alelnöke, akik miután segítettek a csomagok cipelésében és az üdülőben való elhelyezkedésben, körbevezették a magyar vendégeket, s bemutatták nekik az üdülőt. A gazdag programkínálatnak és a tartalmas kikapcsolódásnak köszönhetően hamar elfeledték a picik a magyarországi árvízi eseményeket. Nem is csoda, hogy hamar elrepült a két hét, s bizony ez idő alatt a gyerekek szavaival élve „nem értek rá hazagondolni sem". S hogy mi is volt a gazdag programkínálat?

Voltak Zakopanéban, ahol látták, hogy még nem olvadt el a hó. Látták, hol tartotta miséjét II. János Pál pápa. Megjárták Krakkót, végigsétáltak a gyönyörű lengyel város Óvárosán s annak 70 templomából többet belülről is megcsodáltak. Kirándultak a közeli hegyekben és kanyonban, strandoltak az üdülő medencéjében és a közeli patakban. Utaztak Kolej Gondolával s részt vettek egy 2,5 órás folyami tutajtúrán. S végül, de nem utolsósorban kolbászt sütöttek nyárson egy lovardában s megkóstáltak a helyi ételínyencségeket. A legfontosabb azonban az szb-titkárasszony szerint, hogy nagyon sok szeretet kaptak vendéglátóiktól és, hogy mindannyian nagyon jól érezték magukat.

*Berta Sándor*

DOKUMENTUMAINKBÓL

# Tolatási rádió kéretik, most is!

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK Rt.
Állomásfőnöksége
Somogyszob
Torma Zoltán állomásfőnök úr

Tisztelt Állomásfőnök Úr!

Somogyszob állomás dolgozói nevében az alábbi problémával, észrevétellel fordulunk ismételten Önön keresztül a szolgálati felsőbbséghez:

Somogyszob állomáson a váltókezelői, valamint az állomási kocsirendezői munkakör megszűnése után a nappali és az éjszakai szolgálatban egyaránt egy fő állomási tolatásvezető teljesít szolgálatot.

Az utóbbi időszakban, nagy mértékben megnőtt a fent nevezett munkakör leterheltsége. Különösen jelentkezik ez most az un. „gabonaszezonban" /határforgalmi kisegítés, gabonás kocsik gyűjtése, vonatok összeállítása, mérlegelési feladatok, Kaposvár fogadási és mérlegelési nehézségei, érkező vonatok nem megfelelő összesorozottsága, elejébe, közepébe, végébe besorozott kocsik /11.28. 80207 - 11.29.8024-2/.

Beleg és Jákó-Nagybajom napi kiszolgálása sokszor elmarad, Nagyatád állomás kiterjedt iparvágány-hálózatának kiszolgálása az említett hiányosságok miatt nehézkes, balesetveszélyes.

A jelentkező elegymennyiséget nem tudjuk elszállítani a kijelölt vonatokkal a tolatómozdony csekély teljesítőképessége miatt. Ez végül is örvendetes jelenség, mert van munka bőven. A mennyiség mellől viszont hiányzik a minőség. Ez a minőséghiány nem az elvégzett munkára értendő, hanem a megfelelő minőségű technikai háttér hiányára. Nevezetesen egy megfelelő teljesítményű, jól működő mozdonyrádióval felszerelt tolatómozdony, valamint az állomási személyzet részére kellő számú tolatási rádió. Enélkül a jelentkező feladatokat csak nagy nehézségek árán tudjuk megfelelő minőségben elvégezni.

Ezt a problémát már 1998. dec. 1-én írott levelünkben jeleztük, de arra azóta sem kaptunk érdemi választ, így hát kérésünket megismételjük.

Mindkét levelet és az aláírásokat megküldjük szíves intézkedés és válaszadás végett a Csomóponti Főnök úrnak, a Forgalmi Osztályvezető úrnak, valamint szíves tudomásul vételre az érdekképviseleti szervek vezetőinek

Időrendben, Somogyszob, 1999. december 14.

*Molnár László* vezető ügyvivő — *Hajdú Ferenc* SZB titkár

# Rekordsebesség

10 évvel ezelőtt, 1990. május 18-án érték el Franciaországban az eddigi legnagyobb sebességet a vasúton. Ezt a csúcssebességet azóta sem tudta túlszárnyalni a világ egyetlen vasútja sem.

Erre a napra állították össze az öt kocsiból álló szerelvényt. Ezek a kocsik nagy átmérőjű kerekekkel készültek és az akkori csúcstechnológia felhasználásával került gyártásra a mozdony is. A kísérletet a Párizstól délnyugatra, Tours irányába vezető új építésű vonalon, Vendome állomástól délre tervezték végrehajtani.

A kísérletben résztvevő szerelvény mozdonyának vezetésére azt a mozdonyvezetőt jelölték ki, aki már több sebességi rekord elérésében vett részt. A TGV-vel (nagy sebességű vonat) elértek már 482,4 km/óra sebességet és most arra készültek, hogy ezt a sebességet is túlszárnyalják, éspedig 500 km/óra fölé.

A kísérlet időpontjában kilenc személy tartózkodott a vezetőállásban de csak Mishel Massinon mozdonyvezető részére volt ülőhely. Tíz percre volt szükség, hogy megtegyék a kb. 50 km-es távolságot Dangean állomástól Vendome állomás kijárati jelzőjéig, a kísérlet megkezdésének helyéig. Ezután újabb 50 km távolságot tett meg a szerelvény 515,3 km/óra sebességgel. A széljárás kedvező volt, nem volt ellenszél. A mozdonyvezető így nyilatkozott: „Úgy éreztem magam, mintha rakétában ültem volna".

Erről az eseményről televíziós adásban számoltak be. A csúcssebesség elérését egyenlő értékűnek tartották a Formula 1 versenyautók által elért teljesítménnyel és nagydíjjal tüntették ki.

*Hajós Béla*

POSTALÁDÁNKBÓL

# Magas a peron, bontson más!

Budapest-Déli Állomás felújítási munkálatai során a 4-5. vágány közötti peron díszkő burkolatot kapott. Ünneplésre még sincs okunk, mivel a régi szint megemelésével a felszállás nehézkessé vált. A peron magasabban és messzebb van, mint a kocsik alsólépcsője, így azokra fellépés helyett valójában lelépni kell, mint valami gödörbe. A szegély távolságát is elméretezték, mert csak öles lépéssel lehet feljutni a vonatra. Aki ezekre a csapdákra nem figyel, az könnyen a lábát törheti. Egy esetleges baleset során tetemes összegre lehetne perelni a céget. A problémát jelezték a kivitelezőnek, de eddig úgy látszik még nem talált módot a hiba kiküszöbölésére. Sokak véleménye szerint meghagyhatták volna az aszfaltos burkolatot és az így megtakarított összeget lerobbant Bhv kocsi felújítására költhették volna.

* * *

Négy évvel ezelőtt a Polgárdi-Ipartelepek állomáson a feleslegessé vált víztorony bontásáért egy helyi vállalkozó 150 ezer forintot fizetett volna, de ezt nem fogadták el. Valakik úgy döntöttek, hogy inkább a vasút fizessen ezért 350 ezer forintot. Az eset hasonlóan ismétlődött meg tavasszal a szomszédos Polgárdi állomáson. A bontott anyag nem került értékesítésre, így a munkálatok költségei megint a vasút veszteségeit növelték. A dolog elgondolkodtató, hogy kinek, milyen módon előnyös az ilyen üzlet.

*Székács*



**A Vasút a Gyermekekért Alapítvány óvodájának csöppségei az idén hajózhattak is a szünidőben. Felvételünkön Zamárdiban keltek útra a Balatonon.**

# „Fogas" kérdés

## A helyzet változatlan (Milyen lesz az új évezredben?)

Van annak már esztendeje, hogy „szükség" okán tettem fel megfelelő indoklással illetékeseknek a fogas kérdést. Miért nincs a vasutas intézmények toalettjeiben ruhaakasztásra, egyúttal kézi eszközök számára kitalált fogas? Természetesen válasz nélkül is hallom a magyarázatot. Nehéz helyzetben van az ország. No, és a páciens, aki szintén „nehéz helyzete" miatt kereste fel a műintézményt? Ő sincs könnyű helyzetben.

Annak idején isteni szikra hatására eszembe jutott a százas szeg, gondoltam közkinccsé teszem. Sajnálatosan az ország még mindig nehéz helyzetben van, úgy tűnik annyira, hogy a szögek sem léphetnek akasztói rangra. Gondoltam, ez a csúcs, ennél már csak jobb jöhet. Nem így van.

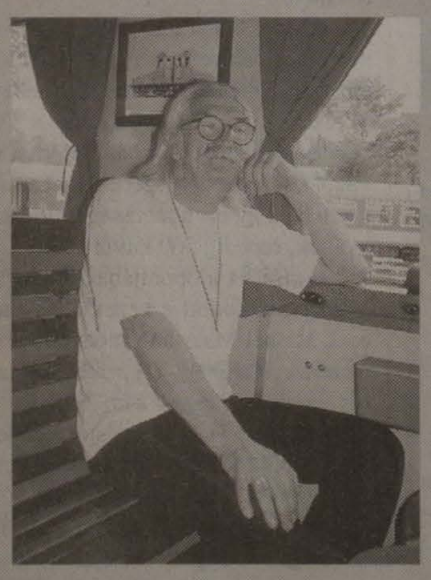
Ugyanott egy újabb témába ütköztem, ott hevert illetve lógott a falon. Dolgom végeztével a mosdócsap elé álltam, ismerve a tábla figyelmeztetését, miszerint „Használat után moss kezet". Jó, jó, de hogy jussak vízhez? Ugyanis a falon lógó mosdókagyló csapjai nem adnak vizet, hiányzik az elzáró fogantyú. Elzárták, vagy már azt is elvitték? Pedig a csapok hideg-meleg vizet adnának. Így a dolog a papírmunkával befejeződött.

Ugyancsak csodálkoztak ismerőseim, miért vonakodok parolázni. Hát aki ilyenkor elfogadja ismerőse kézfogását, olyanná válik, mintha ő is dolgát végezte volna.

A helyzet tehát változatlan. Sajnos.

*Hegedűs Károly*

# Nosztalgiázni jó!



A Vasúttörténeti Park népszerűsége már mérhető. Szendrei András, a Nosztalgia KFT vezetője nem is titkolja, hogy már az első napokban, a megnyitás után, tízezren látogatták meg a parkot. Felnőttek és gyerekek egyaránt. Mint kiderült, igen sokan szeretnek gőzmozdonyt vezetni. Természetesen nem ingyen. A hajtányozás olcsóbb. Egyébként egy családi jegy (két felnőtt és két gyerek számára) 1600 forintot kóstál. Az ingavonat is korabeli. Hűen idézi föl a fapadosok hangulatát. Felvételünkön éppen Tolcsvay Béla, a közkedvelt zeneszerző utazik, fapadoson.

*Foto: Sz.Cs.*

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

## Elhurcoltak, szóljatok!

Keressük mindazokat a túlélőket, akiket az ötvenes években a vasúttól hurcoltak el Recskre, vagy Hortobágyra. Kérjük, címüket adják meg, s levélben küldjék meg szerkesztőségünknek. Emlékeikből, hogy ne feledjünk, összeállítást teszünk közé. Köszönjük. Címünk:

Magyar Vasutas szerkesztősége
1068 Budapest, Benczur u. 41.

# Hatáskör-átadó

Az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság főigazgatója a méltányossági nyugdíjemelési és méltányossági segélykérelmek elbírálási hatáskörét a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatóságtól megvonta. A beérkezett kérelmeket – a kérelmezők tájékoztatása mellett – az Országos Nyugdíjfolyósítási Főigazgatóság Méltányossági Ellátások Osztályára továbbították elbírálás és további ügyintézés céljából. 2000. június 13.-át követően a következő címre kell küldeni a kérelmeket: Nyugdíjfolyósító Igazgatóság, ONYF Méltányossági Ellátások Osztálya, Budapest, XIII. Váci út 73. Postacím: 1820. Budapest. A kérelmek eddigi elbírálásával a rászoruló vasutas nyugdíjasaink elégedettek voltak. Nyugtalansággal várják a hatáskör ismételt elvonásának utórezgéseit. Az időtakarékos elbírálás érdekében kérjük olvasóinkat és a nyugdíjas szervezeteket, hogy a kérelmeket közvetlenül az új címre küldjék.

*HK.*

ARANYSZÁJ

## JÁTÉK

Két unatkozó vasutas kitalálós kérdésekkel múlatja az időt.

– Na Jóska, ha ezt kitalálod, én fizetem a rumot.

– Jó, akkor kérdezek – mondja Péter a győzelem biztos tudatában:

Tárgy? – teszi fel az első kérdést.

– Nem – feleli a társa.

– Jó, akkor fogalom?

– Ase – kapja ismét a választ.

– Hát akkor személy?

– Nem biza.

– Akkor csak gyors lehet.

*HK*

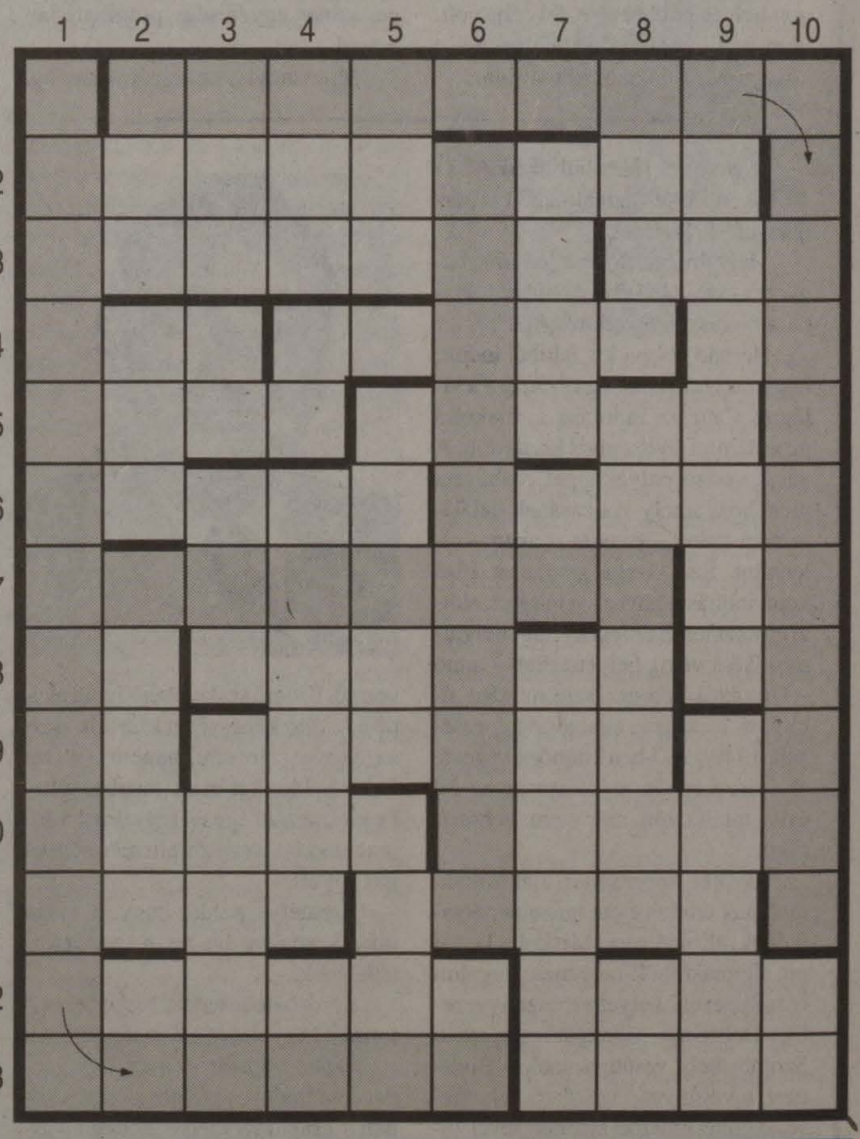
# Keresztrejtvény

**250 éve halt meg a zene német géniusza: (függ. 1.), aki 1985. március 21-én született (vízsz. 7.)-ban. 1723-ban nyeri el és tölti be haláláig a (vízsz. 1. ) kántori állását. Itt hangzik el 1729. év nagypénteken először a (függ. 6.).**

VÍZSZINTES:
**1.** János - ***Megfejtendő*** **2.** Olvasnivaló - Méter **3.** Előrejutás - Állomásrész! **4.** Nem eléggé alapos! - Nagyon elég - Utóirat (lat. Röv.) **5.** Részére - Mászást segíti - Tonna **6.** Simmeringben van - Sőt (lat.) **7.** ***Megfejtendő*** - Molobdén v. j. (vissza) **8.** Némán búg! - Keleti vallás - Nitrogén, Foszfor v. j. **9.** Alap hangzói - USA egyik állama - Szovjet repülőgép típ. **10.** Kaszált fű - Vályu **11.** Tibor - Kedves medves fajta - Római szám **12.** Színt játszik - Lajos (bec.) **13.** Figyelmezteti.

FÜGGŐLEGES:
**1.** ***Megfejtendő*** **2.** Allah része! - Leíróban van! - Valódi - Radon v. j. **3.** Római számok - Akta fele - Néma Miska! - Virág részei (vissza) **4.** USA légiforg. Társ. - Utóirat - Bánk bán-beli olasz család - Zab része **5.** Csehszlovák MÁV - Nitrogén - V. I. Uljanov - Jól mézelő fa **6.** Kén v. j. - Megfejtés - Léha páratlanjai **7.** Etel - Álmos teszi - Néma Laci! - Francia női név **8.** Kileng - Tetejére fekszik - Szovjet repülőép típ. **9.** Épületdísz - Innivalót **10.** Római kettő

Készítette: ***Bánszegi József***



Az előző szám megfejtése:
Civil országjelentést
Könyvet nyert:
Pál Zoltán Imre, Kiskunhalas

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 XLIV / 10. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. SZEPTEMBER



Eszmecsere a Törekvésben. Idevág József Attila mondata: *„...a hozzáértő, dolgozó nép okos gyülekezetében hányni-vetni meg száz bajunk...”* Fotó: Orosz Tamás

### Országos titkári értekezlet

## Lelkesítő tisztségviselői hozzáállás

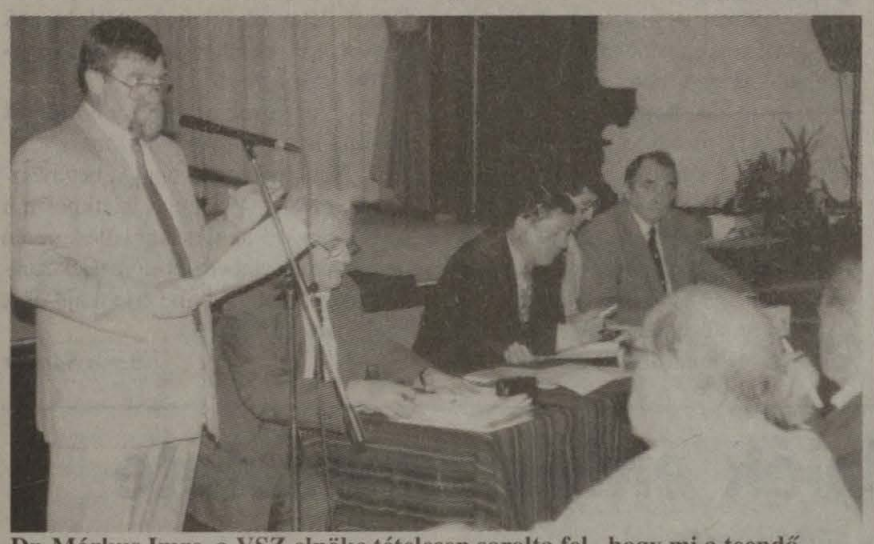
A Vasutasok Szakszervezete 2000. szeptember 6-án a Törekvés Művelődési Központban közel háromszáz alapszervezeti titkár részvételével országos értekezletet tartott. A rendezvény napirendjén az új tagdíjfizetési rendszer tapasztalatai, az érdekvédelem és a szervezetpolitika aktuális kérdései, és a folyamatban lévő munka törvénykönyve módosítási tárgyalások jelenlegi állása, valamint a „Civil” országjelentés szerepelt. A képzés jelleggel megtartott tanácskozáson természetesen a hallgatóság kérdéseket is feltehetett, illetve számos felszólaló kihasználva a jó lehetőséget megosztotta tapasztalatait a jelenlévőkkel.

Fél tizenegykor, pontosan a kezdésre meghatározott időpontban *Németh Tibor*, a rendezvény házigazdája köszöntő szavai nyitották meg a tanácskozást. A napirendi pontok ismertetése előtt két elhunyt tisztségviselő kolléga, *Eszenyi László* és *Szabó Sándor* emléke előtt tisztelegtek a jelenlévők egyperces néma felállással. A megható pillanatok után dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke kapott szót.

*(folytatás a 3. oldalon)*



Közel háromszáz SZB-titkár vitatta meg a Törekvésben a VSZ jövőjét.



Dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke tételesen sorolta fel , hogy mi a teendő.

## Sürget az idő!

### Egy szabad szombat napirendjén A munka törvénykönyve elleni merénylet

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége augusztus 26-án tájékoztató és konzultációs értekezletet tartott tagszervezetei és a megyei képviseletek tisztségviselői, valamint szakértői részére az Mt. módosításának tervezetéről.

A tematikus rendezvény célja a tervezet szigorító intézkedéseinek részletes megismertetése, értelmezése és annak kritikájára felkészíteni a meghívottakat. Az országos tanácskozást a Vasas Szakszervezet székházának dísztermében – „a munka templomában”, ahogy a vasasok nevezik joggal színháztermüket – tartották, ahol mintegy kétszázötven tisztségviselő volt jelen.

Az értekezleten részt vett *Sándor László*, az MSZOSZ elnöke, *Wittich Tamás* és *Rabi Ferenc*, alelnökök, *dr. Tálas Miklós*, az MSZOSZ jogi bizottságának szakértője és *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke, utóbbiak mint az értekezlet előadói. Az értekezletet mint házigazda, *Szőke Károly*, a Vasas Szakszervezet elnöke köszöntötte.

*(folytatás a 2. oldalon)*

AKTUÁLIS

## Méltóság, erő, érték

Közel fél év telt el azóta, hogy a MÁV Rt. – tagadhatatlan romboló szándékkal – megszüntette a szakszervezeti tagdíjak levonását. Az első megdöbbenés nem tartott, nem tarthatott sokáig. A Vasutasok Szakszervezete tisztségviselői „ismét” hangyaszorgalommal láttak neki az új feladatnak. Természetesen, mint az ilyenkor szokás, keringeni kezdtek a mendemondák. Repkedtek az egymást alulmúló százalékok, bár a dolog jellemzője az is, hogy ezeket is az ellendrukkerek terjesztették.

Kemény munka közben jó, ha a az ember néha megáll egy pillanatra és felméri, mennyivel készült el, és mennyi van még hátra. Ezt tette szeptember hatodikán a Vasutasok Szakszervezete is, amikor országos titkári képzés keretében adott számot – elsősorban tagjai számára – helyzetéről. De, hogy mi se kezdjünk számháborút, mert még elfogultsággal vádolnának meg, nem a nyolcvan százalékos tagmegtartási arányról szólnék. Sokkal inkább arról a méltóságról, ahogy a VSZ tagjai és tisztségviselői viselik az őket érő újabb megpróbáltatásokat.

A hatodikai összejövetelen megjelent szb-titkárok nevében jelenthetjük (minden érdeklődőnek), hogy megint nem sikerült elsöpörni a Vasutasok Szakszervezetét.

Az erő, ami összetartja nem semlegesíthető kicsinyes, adminisztratív eszközökkel. Ez az erő a vasutasokban rejlő önbecsülésből táplálkozik, amelyet a rajta ejtett sebek inkább edzenek, mint sem rombolnak. Ez az erő azonban nem tehet bennünket elbizakodottá, mert – valljuk be – vannak veszteségeink. A tisztségviselőink elkötelezettsége, hozzáértése és kitartása viszont pótolja a kiesett forrásokat. Ők azok, akik kudarcként élik meg akár egyetlen tag kilépését is, és ezért meg akarják értetni mindenkivel, hogy tagnak lenni ma már nem kényszer, hanem minden munkavállaló egyéni gazdasági és szociális érdeke.

A szakszervezetben rejlő erő sohasem akart, és nem is igazgatott senkit, de mindig betöltötte a kontroll szerepét, amely a szélsőségekre hajlamos menedzsmentek csoportérdekeket kiszolgáló törekvéseinek szab gátat.

A Vasutasok Szakszervezete tagjának lenni ma a méltóság, az erő értékének felvállalását jelenti. Aki az elmúlt hónapokban megerősítette tagságát, vagy új tagként belépett, európai léptékű emberi élet esélyeit teremti meg társai, önmaga és gyermekei számára. Mint bebizonyosodott, a vasutasok ez alkalommal sem engedték megfélemlíteni magukat.

Hlavaty Lex

## Közlemény

*A Vasutasok Szakszervezete 2000. szeptember 6-án Budapesten a Törekvés Művelődési Házban továbbképzést tartott, melyen közel háromszáz alapszervezeti titkár vett részt.*

*Az ország minden részéből érkezett szakszervezeti tisztségviselők véleménye szerint:*

*– A vasút reformja 2000. szeptember 6-án nem több, mint szólam, mivel a MÁV Rt. átalakításáról nincsenek információk, dokumentumok.*

*– Az újabb, ötödik vezérigazgató-helyettes és apparátusa létrehozását, az adminisztratív létszám emelését a VSZ elutasítja.*

*– A munkáltató együttműködési kötelezettségének formálissá válása egyre általánosabb a vasútnál.*

*– A vasút átalakításával és az üzletrész értékesítésekkel érintett tagjaink számára kiemelten fontos a foglalkoztatás biztonsága, jóléti-szociális ellátása, a szerzett jogok biztosítása.*

*– A vasútegészségügy átalakításával érintett munkavállalók munkajogi helyzetét a Vasút-egészségügyi Kht. megalakításához hasonlóan rendezni kell, valamint szükséges az új kollektív szerződés mielőbbi megkötése.*

*– A MÁV Rt. vezetésével kötött hároméves megállapodás első komoly próbája a személyi alapbérek 2000. évi inflációs szintre történő korrekciója során lesz.*

*– A munka törvénykönyve tervezett módosítása a széles körű, jelenleg jogellenes foglalkoztatást fogja legalizálni.*

*– A minimálbér emelésének fedezetét a kormány a munkavállalók zsebéből veszi ki. Nem ellentételezi a rugalmasabb foglalkoztatást a munkaidő csökkentésével, az alapbérek intenzív emelésével és a munkaügyi, munkavédelmi ellenőrzések szigorításával. A jogharmonizációra hivatkozott módosítások növelik a munkavállalók kiszolgáltatottságát, hátrányos helyzetüket fokozzák. A kormányzat az Mt.-módosítást EU-követelménynek tünteti fel, ezzel a munkavállalókat az Európai Unió ellen hangolja. A hatalom fokozott szakszervezet-ellenessége a hazai munkavállalói érdekvédelmi szervezetek együttműködését ösztönzi.*

*– Mivel a MÁV Rt. a szakszervezeti tagdíjlevonást felmondta, ezért szakszervezetünk érintett alapszervezetei a tagdíjat közvetlenül szedik be. A tapasztalatok szerint az új tagdíjfizetési forma erősíti tisztségviselőink és a tagjaink kapcsolatát, egymás iránti bizalmát. Az elmúlt fél évben a Vasutasok Szakszervezete szervezettsége a vártnál kedvezőbben alakult.*

*Budapest, 2000. szeptember 6.*
*Vasutasok Szakszervezete*

### Tiltakoztak a „ruhások”

## Visszatért a titkár

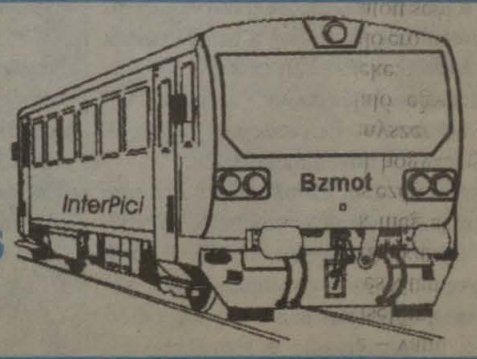
**A sztrájk miatt elbocsátott 12 dunaújvárosi munkavállaló és a helyi szakszervezet bizottság titkára ügyében eredményre vezetett a Ruhás Szakszervezet és a társszakszervezetek közös fellépése.**

**Az szb. titkár elbocsátását megvétózó szakmai-ágazati szakszervezetet arról értesítette a tulajdonos REDITUS Kft. vezetője, hogy visszahelyezik munkakörébe *Horák János* szakszervezeti titkárt, akit társaival együtt Magyarországon eddig példátlan módon, a sztrájkban való részvételért akartak elbocsátani.**

**A Ruhás Szakszervezet megelégedéssel veszi tudomásul, hogy a munkáltató visszatért a törvényes útra. A többi elbocsátott dolgozó esetében néhány napon belül döntenek arról, hogyan szerezzenek érvényt jogaiknak és jogos követeléseiknek.**

***Hernádvölgyi Andrea***
***alelnök***

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



# Sürget az idő!

## Egy szabad szombat napirendjén A munka törvénykönyve elleni merénylet

*(folytatás az 1. oldalról)*

*Sándor László*, az MSZOSZ elnöke megindokolta a szokatlan időben – szombatra – összehívott tanácskozást. Mint mondotta, nem várhat tovább az Mt. módosítása tervezetének széles körű bemutatása, annak a munkavállalók számára hátrányos következményei miatt. A tervezett intézkedéseket tőkebarát, munkáltatócentrikus tartalmúnak minősítette. Ellensúlyozni tartja szükségesnek a kormánynak a munkavállalók megtévesztésére irányuló propagandáját.

Megjegyezte, hogy mind e súlyos, megszorító szándék akkor jelentkezik, amikor az eloszthatók javak a helyzet javítására is lehetőséget adnának. Hangsúlyozta, hogy az Mt. módosítására az EU irányelveinek átvétele okán kerül sor, de mindenképpen fölösleges azt túlteljesíteni. Jelentősen ronthatja csatlakozás melletti kiállást, vélekedést, ha a jelenleginél kedvezőtlenebb helyzet emiatt alakul ki. Felhívta a figyelmet arra, hogy a szakszervezetek határozatlansága, gyengesége kedvezőtlenül befolyásolja az érdekvédelem hatékonyságát, ezért is kell javítani a tagság orientálását.

Sándor Lászlót követően dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke megállapította: a kormány szándéka, hogy a jogharmonizáció ürügyén szűkítse a munkavállalói jogokat. Javasolta, hogy a tisztségviselők tanulmányozzák az EU kívánalmait tartalmazó jogharmonizációs normafüzetet annak jobb megismerése érdekében. A kormány bírálható magatartásának illusztrálására példaként említette a minimálbérrel kapcsolatos közismert taktikázását. Márkus Imre figyelmeztetett arra, hogy a munkáltatók a számukra előnyös elgondolásokat elégedetten veszik tudomásul és "nevető harmadikként" figyelik a szakszervezetek kemény harcát, próbálkozásait. Keményen fogalmazott a szakszervezet-ellenes törekvések, hangulatkeltés és cselekvés miatt, követelvén az egyeztetést, együttműködést, a megállapodásokat. Épp azért a szakszervezetek ne riadjanak vissza a nyomásgyakorlástól sem. Szükségesnek tartja, hogy a szakszervezeteknek legyenek jól indokolható ellenjavaslataik a jobb megoldásra. Bérreform kidolgozását sürgeti munkaidőcsökkentéssel együtt akár nyolcról hét órára.

Rögzíteni kell a munkaidő-kedvezményt - és annak megváltását a szakszervezetek érdekvédelmi munkájának, működőképességének megőrzéséért. A jelen - mint mondta - nem túl biztató.

A tervezet széles körű, mindenre kiterjedő elemzését *dr. Tálas Miklós*, az MSZOSZ jogi bizottsága tagja végezte el. Sorra vette - ízekre bontotta - a tervezet minden szakaszát, szinte mondatról, mondatra. A közel kétórás előadásban megtudhattuk, hogy az 1992-ben hatályba lépett Mt-nek ez a negyedik és minden eddiginél nagyobb méretű módosító elhatározása. Az egészet politikai színezetű akaratnak minősítette.

Az előadó többek között kiemelt fontosságú kérdésként taglalta a kiküldetés, kirendelés, kölcsönadás, idénymunka pontos meghatározását.

Az előadók minél hamarabb sürgetik a résztvevők, a tagság tájékoztatását. Ennek fontosságára utalván jegyezte meg *Wittich Tamás*, az MSZOSZ alelnöke: alig két hónap múlva az országgyűlés elé kerül a tervezet, s hosszú időkre meghatározó jó vagy rossz döntés fog születni.

Rajtunk is múlhat.

***HK.***

# Őrzők a strázsán

## A debreceni példa

Hogyan kell a tagot megtartani 2000-ben? A kérdéssel hivatásszerűen foglalkozik *Takács József* debreceni instruktor is. Ha mostanában, az irodatatarozás és a nyár kellős közepén belépek hozzá, iróasztala fölé hajol, adatokat egyeztet, kartonoz tagdíjbefizetési módok szerint. Mióta?

– Rég. Hónapokkal ezelőtt, amint a MÁV Rt. vezetősége úgy döntött; a tagdíjlevonást megszünteti, rákényszerültünk arra, hogy „kézi és gépi" úton nyilvántartási rendszert hozzunk létre. Így hát bekértük alapszervezeteinktől a személyi adatokat. A VSZ-központnak első kézből továbbítottuk, hitelesen.

– *S van-e olyan alapszervezetünk, amelyik nem „enged" a fölkérésnek?*

– Sajnos egy igen. A karcagi. Ott a titkár nem tudta kézben tartani a dolgokat, de a tagok nem tűntek el, csak éppen átléptek a VDSZSZ-be.

– *Hányan pártoltak át?*

– Nem sokan.

– *A kimutatásokból viszont az derül ki, hogy a debreceni területen küzdenek minden tagért.*

– Igaz, mert a februári létszámhoz képest több helyütt is gyarapodott a létszám. Vagy stagnál.

És Takács József végigfut ujjával a kimutatáson: Mátészalka, vontatás; Nyíregyháza-csomópont; Hajdúsági körzet; a biztosító berendezési szakszolgálat; a területi igazgatóság; anyaggazdálkodási főnökség. Főleg a helyi titkárok törekvésén, no és a helyi kis vezetőségen múlik az eredményesség – mondja ki végül bizakodva. És összegez: tagságuk kétharmadát bőven megőrizték.

Ám ez nem csupán a precíz, napi adminisztrációnak köszönhető. Kiss Tibor titkár személyesen is, szervezetről szervezetre járva beszélget a tagsággal. No meg a levelezésben is új hangot ütött meg. Visszaigazolja a tényeket saját elemzésük, vizsgálódásuk adataira hangszerelve. Jelezve – név szerint! –, ki az, aki a fizetéssel hadilábon áll. Vagyis nem pusztán udvariaskodó sorokkal intézik el, hogy az alapszervezet létszámában mekkora változás állott be.

Szívós, türelmes munka, s nem is hiábavaló.

***Sz. Cs.***

## A visszanyert bizalom

# Olajos munkaruhában a plüssfotelekben?

A piciny helyiségbe lépve azonnal szembetűnik, hogy az asztalnál ülő *Váradi Lászlóné*, Valika, Budapest Nyugati-pályaudvar VSZ alapszervezetének titkára igencsak harcias kedvében van. A telefonban hosszasan érvel, hogy miért, hamar kiderül.

– *Mi volt a baj?* – kérdezem az energikus titkárasszonyt, miután a telefonkagyló a helyére kerül.

– Most épp a pénzintézetekkel hadakoztam a tagdíjbefizetések ügyében. Azt akarták, hogy a dolgozók saját maguk menjenek be tagdíjbefizetésüket rendezni. Az ajánlottam, hogy egy ember rendezze az összesét. Az felelték: ez nem megy. Mondtam: jó, akkor majd a munkaidő letelte után, az összes kocsivizsgáló, meg lakatos úgy, ahogy lesznek, olajosan, szutykos munkaruháikban be fognak menni a csillogó-villogó bankba, s helyet foglalnak majd a csinos kis plüssfotelekben. Erre döbbent csend, majd a vonal túlsó felén az ügyintéző megadóan beleegyezett az általam javasolt megoldásba. A tagdíjak befizetése tehát folyamatos, még ha kicsit döcög is.

– *Jelenleg hány tagjuk van?*

– Most mintegy 420.

– *S milyen a légkör?*

– Jó, közösségi.

– *Ez minek tulajdonítható?*

– Az év eleji sztrájknál azt tapasztalták az emberek, hogy a VSZ betartja, amit ígér. Ma már nem kell győzködni az embereket a tagságért, jönnek maguktól. A dolgozók tudják, hogy mi minden ügyet egyformán kezelünk, s nálunk mindenképpen kapnak valamit a tagdíjukért cserébe. Ha mást nem is, egy pár jó szót és megértést minimum.

A gépészet után most már az üzemvitelnél is kezd kialakulni egy jó, közösségi légkör. Az eredményeink, mint például a helyi függelékek megkötése pedig csak tovább emelik az ázsiónkat. Az emberek hálásak a velük való törődésért, s ez sok mindenben megnyilvánul. Idén először minden fordást megajándékoztunk a Vasutasnap alkalmából üdítővel, virslivel, mustárral, kenyérrel. Mindenki akkor ünnepelhette meg e jeles ünnepet, amikor gondolta. Ez nem volt valami nagy dolog, de nemrég egy csapat VSZ-tag jött oda hozzám, hogy ők bizony kibérelnék magunknak a nagytermet, mert szeretnék megtartani a maguk kis vasutasnapját. Egy másik csapat kirándulni ment, egy harmadik focitornán járt.


*Valika*

Meggyőződésem, hogy ezt a kollektívát az év elejei sztrájk kovácsolta össze, amikor is rádöbbentek a dolgozók arra, hogy igenis szükségük van az érdekképviseletre. Most, hogy a tagdíjbefizetéseket kell intéznem, s ezáltal megnőtt az adminisztrációs munka, kevesebbet lehetek kint a területen, így most az emberek jönnek fel a VSZ-irodába a problémáikkal. A velük való törődéssel, a nyitottságunkkal és a szavahihetőségünkkel értük ezt el. Az emberek látják, hogy akarunk rajtuk segíteni. Ha pedig helyi szinten nem tudjuk megoldani az adott problémát, továbbadjuk a VSZ-központba, de a lényeg, hogy egyetlen ügyet sem söprünk a szőnyeg alá.

– *Gondolom, a megoldott munkahelyi gondok is hozzájárultak a szakszervezet népszerűségéhez?*

– Valóban. A pénztárosok ezentúl már megkapják a védőitalukat, de folyamatban van régi monitorjaik lecserélése is. Reméljük, hogy hamarosan megoldódik a II. toronyba a központi fűtés bevezetése. Sikerült elérnünk, hogy egy hónap elteltével újra lehet zuhanyozni az új szociális épületben, ahol korábban csak 1 méter 60 centiméterig csempézték le a falakat, így a csempék mögé befolyt a víz. Keressük a megoldást az üzemvitel hatáskörébe tartozó, de a műszak dolgozóit érintő problémára is, mert az új, fedett 1-6. vágányokon nem lehet dolgozni, nincsenek karbantartó utak sem.

– *Hogyan ért szót a főnökökkel?*

– A gépészeti főnökkel például kifejezetten jó a kapcsolatunk, mondhatni példaszerű. Ha jelzünk neki egy problémát, akkor intézkedik, és – ha tudja – megoldja. A többi főnökkel is általában sikerül közös nevezőre jutnunk.

– *Kik a segítői?*

– Tavaly augusztusban kialakítottam egy 11 főbizalmiból és bizalmiból álló hálózatot, ami egyre bővül. Egyre több tag jelzi ugyanis, hogy szívesen végezne szakszervezeti tisztségviselői munkát. Az is fontos, hogy másfél éve még alig tudták az emberek, hogy ki a bizalmijuk, ma már pontosan ismerik őket. A munkaidőnket egyébként az emberek problémái határozzák meg. Nálunk nem számít, hogy valakinek egészségügyi, családi, szociális, lelki vagy jogi gondjabaja van, a lényeg, hogy megpróbáljuk enyhíteni.

– *Mi az, amit még fontosnak tart megemlíteni?*

– Talán azt, hogy a tagok megtanultak önmaguk is harcolni az igazukért. Ma már nem legyintenek a gondokra, és nem söprik a szőnyeg alá. Az összetartozásról pedig csak annyit, hogy nemrég szerettem volna felvenni valakit a VSZ-be, de az érintett „forda" tagjai odajöttek hozzám és azt mondták: ne vedd fel, nem kollegális szellemű. Ma már tehát a széthúzókat, a bomlasztókat kivetik a többiek maguk közül. Nagyon fontosnak tartom megemlíteni azt is, hogy a területen egyre többször jelennek meg a VSZ felsőbb tisztségviselői, így például Simon Dezső alelnök, Király Károlyné területi titkár, Varga Gyuláné közgazdasági és jogi osztályvezető, Pszota Árpád és Orosz Péter IB-titkárok. A dolgozók nagyon örülnek e látogatásoknak, s egyre többször igénylik..

– *Végül csak annyit kérdeznék: A munka törvénykönyve, változtatás?*

– Nem tudhatjuk, hogy a beterjesztett módosító törvényjavaslatkból mit fogad majd el az Országgyűlés, de én igyekszem az embereket előre tájékoztatni, felkészíteni, hogy ne érje majd őket váratlanul meglepetés.

***Berta Sándor***

# Pályavasúti munkavállalók érdekképviselete

## (Az első félév történései)

Mindenki által ismeretes, hogy a reprezentatív vasutas szakszervezetek és a MÁV Rt. közötti konfliktushelyzet lezárását követően kialakult új helyzetből adódóan más munkastílust kellett felvenniük az érdekképviseleteknek. A hosszúra nyúlt tárgyalások, az ezekkel járó nyomásgyakorló vasutas sztrájkokkal összefüggésben felmerült szakszervezeti kiadások és nem utolsósorban a MÁV Rt. vezetésének – eddig még példa nélküli - diszkriminációja a szakszervezetek irányába (pl. a tagdíjlevonás felmondása, stb.) alapvetően új helyzetet teremtett a munkáltató és az érdekképviseletek munkaügyi kapcsolatrendszerében. A jövőben az érdekképviseleti tevékenység csak nehezebb körülmények között lesz gyakorolható, mint ez idáig!

Mindezeken túlmenően a VSZ Pályagazdálkodási Intéző Bizottsága illetékességi körébe tartozó (pályagazdálkodási főnökségek és pályás kft-k) munkavállalóinak helyzetét fogja a legjobban befolyásolni a kormány által elfogadott vasútreform intézkedéseinek hatása. 2000-ben tehát intéző bizottságunknak is e távolról sem optimális körülmények között kellett megkezdenie a munkát! Ezt mindenképpen előre kellett bocsátani ahhoz, hogy értékelhessük az IB-nek, az év eddig eltelt időszakára vonatkozó tevékenységét.

Több hónapos sikertelen tárgyalássorozat után sikerült megállapodni a munkáltatóval (PHM szakigazgatósággal) a szakági érdekegyeztetés (SZÉT) működtetéséről. Ettől kezdődően a pályás szakágnál is a MÁV Rt. kollektív szerződésében foglaltaknak megfelelően folyik az érdekegyeztetés. E megállapodás megkötésében intéző bizottságunk SZÉT tárgyaló delegációjának oroszlánrésze volt.

Ez évben öt alkalommal volt SZÉT ülés, ahol intézőbizottságunk több napirendi pontra tett javaslatot. Ezek alapján tájékoztatást kértünk és kaptunk az alábbiakról:- a teljesítmény és balesetmentességi jutalom alkalmazásáról; – a teljesítménybér-keret időarányos felhasználásáról; – a bérköltség és az átlagbér alakulásáról; – a pályagazdálkodási főnökségek telephelyeinek korszerűsítéséről (intéző bizottságunk hatékony közreműködésének is köszönhetően indult be a Győri Pályagazdálkodási Főnökség komáromi hidász főpályamesteri szakaszán az épületkorszerűsítés előmunkálata). Ezen túlmenően SZÉT-szintű intézésre vittünk olyan problémákat, amelyek a pályás munkavállalók nagyobb csoportjait érintik: – a pályagazdálkodási főnökségek sok esetben elégtelen TVG (tehervágány gépkocsi) ellátottsága; – a PHM Szakigazgatóság által kiadott „gépjármű koncepció" és az azzal kapcsolatos „A MÁV tulajdonát képező, vagy használatában lévő közúti gépjárművel üzemeltetéséről" szóló utasítás – szolgálati főnökségek szintű – végrehajtásának nehézségei. A PG IB hívta fel a figyelmet arra, hogy az egyvágányú fővonali pályáknál gyakran szükséges éjszakai munkavégzésnél a PGF dolgozói (érvényes szakági függelék hiányában) csak a KSZ szerinti 40%-os éjszakai pótlékot kapják a szakági függelékben korábban elfogadott 80% helyett. (A problémát a szakág vezetése ezt követően úgy rendezte, hogy a 80%-ot visszamenőleg is kifizették.)

Az alapszervezeti szb-titkárok nagy többsége megértette és fegyelmezetten tudomásul vette a megváltozott helyzetből eredő nehézségeket. Ennek is köszönhetően munkaszüneti napon (szombaton) is sikerült olyan határozatképes titkári testületi ülést tartanunk, ahol felelősségteljes döntések születtek az intéző bizottság további működéséről.

Itt kerültek kijelölésre azok az aktuális feladatok, amelyek a jövőbeni pályavasúti leválással kapcsolatos döntéseknél lesznek majd fontosak a szakmai érdekérvényesítés vonatkozásában. Ezen állásfoglalás alapján hozta meg a VSZ választmánya azon döntését, mely szerint a jövőben a PHM szakág intéző bizottságai részére (PG IB és TEB IB) teljes szakmai önállóságot biztosított az Érdekegyeztető Bizottság megfelelő átalakításával ( Pályavasúti ÉB és Vállalkozó Vasúti ÉB).

Intéző Bizottságunk – alkalmazkodva a működés csökkenő lehetőségeihez – oly módon alakította át a Szervezeti- és Működési Szabályzatát, hogy a sürgős és rövid határidejű döntések meghozatalára (a titkári testület jogosítványainak meghagyása mellett) egy kisebb létszámú testület (MÁV Rt. tagozat ügyvivő testület) részére adott felhatalmazást.

Elkészítettük véleményünket a MÁV Rt. legutóbbi bértarifa tervezetéhez, továbbá leadtuk javaslatainkat a VSZ vezetésének a pályavasúti munkavállalók jövő évi foglalkoztatásával és bérezésével kapcsolatos tárgyalásokhoz.

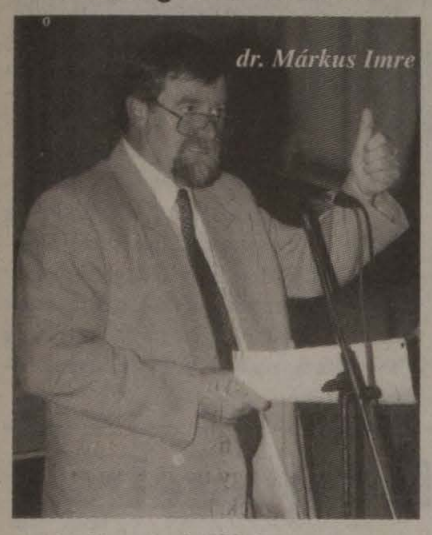
***-Vida Péter-***
***Pg.IB titkár***

## Országos titkári értekezlet a Törekvésben

# Lelkesítő tisztségviselői hozzáállás

*(folytatás az 1. oldalról)*

### Szükség volt az alkura


dr. Márkus Imre

A Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Rt.-nél működő legnagyobb reprezentatív szakszervezet – kezdte beszédét Márkus Imre –, amely a legutóbbi sztrájk idején Európában is értékelhető magatartással vívta ki számos külföldi és nemzetközi szakszervezet és szövetség szolidaritását és gratulációját. Tévesek azok a vélemények, miszerint a küzdelem helyett a megalkuvás hozott volna számunkra jobb eredményt. A MÁV Rt. vezetésének, és az őket irányító politikának egyértelmű szándéka volt, hogy mindenképpen megszüntetik a tagdíjak levonását. Ha alku és konfliktus nélkül aláírtuk volna a munkáltató által előterjesztett kollektív szerződést, akkor az ma nem tartalmazná a foglalkoztatás szociális és gazdasági garanciáit. Összességében negyven százalékkal lenne kevesebb ma a vasutasok bére, ha az elmúlt tíz évben nem folytatunk bérharcot.

### A többség tag maradt

A legutolsó – márciusi – még a MÁV Rt. által levont tagdíjkimutatásokhoz képest, az elmúlt hat hónapban a tagjaink nyolcvan százaléka fizeti a tagdíjat. Ez összességében szép eredmény, de nem lehetünk teljesen elégedettek, mert számos adminisztrációs gond nehezíti a munkánkat – tájékoztatta a jelenlévőket az elnök. – Az adatlapok pontos kitöltése számos jogi, gazdálkodási és szervezetpolitikai döntés és kötelezettség alapja. Így például ezek nélkül lehetetlen az adóigazolások kiadása, annak megállapítása kit illetnek meg a szakszervezeti juttatások, és kinek a védelmét vállalja fel a Vasutasok Szakszervezete. Természetesen többletfeladatot jelent a központ számára az adatlapok feldolgozása is.

### A tagdíjbeszedés módjairól

A három lehetséges tagdíjfizetési mód közül (készpénzes, csekken történő és átutalásos) mindegyik gyakorlattá vált VSZ-ben. Márkus Imre felhívta a figyelmet arra, hogy nem elég befizetni a tagdíjat, ügyelni kell arra is, hogy a pontos könyvvehetőség érdekében a befizető mindig azonosítható legyen. Ezt mindegyik befizetési mód lehetővé teszi, de nagyon fontos, hogy készpénz átvétele esetén azonnal rögzítve legyen a befizetés ténye, csekken történő feladás és számláról való átutalás esetében pedig olyan adatokat tüntessenek fel a bizonylatokon – méghozzá olvashatóan –, amelyek alapján egyértelműen azonosítani lehet a befizetőt.

### A VSZ gazdálkodásáról

A Vasutasok Szakszervezete költségvetés alapján működik, amelynek alapját a tagdíjak képzik. A féléves tagdíjbevétel kismértékben ugyan, de elmarad a tervezettől, ami szigorú költséggazdálkodást követel. A VSZ nem engedheti meg, hogy működése felélje a felhalmozott tartalékokat (például sztrájkalapokat), ezért számos megszorítást kellett bevezetni, ami elsősorban a személyügyi kiadásokat érinti. Sajnos ez azt is jelenti, hogy csökkenteni kellett a szakértők számát is. Elkerülhetetlen a szervezet korszerűsítése. Az eddiginél jobb csapatmunkára van szükség, mert a szűkülő feltételek ellenére a tagok eredményes érdekvédelmet várnak és érdemelnek. A VSZ erejét az alapszervezeti titkárok teljesítménye alapvetően befolyásolja. Ha egy alapszervezet jól működik, azt meg kell becsülni és meg kell köszönni, de ha nem, akkor a felelősségünk közös – hangsúlyozta Márkus Imre.

### Szervezetpolitikai változások

*Simon Dezső*, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke – kapcsolódva Márkus Imre által elmondottakhoz – tájékoztatójában kitért a központi szervezetre háruló többletfeladatokra. A tagnyilvántartás naprakész vezetése jelenti a legnagyobb kihívást. Mivel – az említetteken túl, adóigazolás, szolgáltatások igénybevétele – ez az alapja a tisztségviselőket megillető munkaidő-kedvezménynek és a képzésre felhasználható időnek, igyekeznek minél előbb és pontosan megoldani a feladatot. A két főre csökkent szervezési osztályra hárul a május elsejei és a vasutasnapi központi rendezvények kivitelezése is. A gondnoksági dolgozók áldozatos többletmunkáját mindkét eseményen dicséretesnek minősítette az alelnök. A lecsökkent munkaidő- és költségkeret nem mehet a jobb szervezési és propagandamunka rovására, ezért a területi bizottságok munkatársait a jövőben mind jobban be kívánják vonni a központi feladatok ellátásába is, úgy, hogy a területi munka színvonala sem romolhat. Ez mindenkitől sokkal hatékonyabb munkavégzést követel – fejezte be mondandóját Simon Dezső.

### Az érdekvédelem feladatai

*Dr. Bíró Tibor*, a VSZ érdekvédelmi alelnöke összefoglalójában kitért MÁV Rt-nél a sztrájk óta megváltozott munkaügyi kapcsolatokra. Míg korábban a kiegyensúlyozott kapcsolatoknak köszönhetően a megállapodások voltak a jellemzőek, addig ma a MÁV Rt. vezetősége egyre inkább az egyoldalú szabályozásokat helyezi előtérbe. Mindez nem töltheti el túlzott bizakodással a szakszervezeteket az őszi tárgyalásokra, amelyeknek a fő témája lesz a szociális és jóléti intézmények jövője, a humánstratégia, illetve a hároméves megállapodás végrehajtása részleteinek kidolgozása. A MÁV Rt. átalakítása két részvénytársasággá, illetve a vasúttörvény módosításának véleményezése is számos feladatot ró a szakszervezet közgazdasági és jogi osztályára. Az előadó kiemelte az önsegélyező pénztárak (nyugdíj- és egészségpénztár) jelentőségét, és azt is, hogy a Vasutasok Szakszervezete ezen intézmények fejlődésében érdekelt. *Dr. Bíró Tibor* felhívta a figyelmet az egyéni munkaszerződések módosításában rejlő veszélyekre is. A VSZ szakértői csak akkor tudnak segíteni, ha a tagok a szerződésmódosítás aláírása előtt kérnek a segítséget.

### A gazdasági társaságokról

*Kis Tamás*, a VSZ alelnöke elmondta, hogy a vasúti tevékenységet ellátó gazdasági társaságokban mintegy nyolcezer tagja van a szakszervezetnek. Érdekükben három megállapodást is sikerül kötni az elmúlt nyolc év során. Egy múlt év végi kormányhatározat, amely a MÁV Rt. vezetését arra kötelezi, hogy a vasúttársaság működéséhez szorosan nem kapcsolódó társaságok üzletrészeit értékesíteni kell, veszélyezteti ezen szerződések érvényességét. Erre utal az a tény is, hogy a MÁV Rt. július 15-i hatállyal egyoldalúan felmondta az 1993-ban megkötött megállapodást, amely többek közt a gazdasági társaságokban foglalkoztatottak menetkedvezményéről is garanciákat tartalmazott. A Vasutasok Szakszervezete az ügyben bírósághoz fordult. Az alelnök kitért a vasút-egészségügyi közhasznú társaságok helyzetére is. Ezekben az intézményekben, a közelmúltban lezajlott üzemi tanácsi választásokon a VSZ megszerezte a szavazatok több, mint ötvenegy százalékát, így reprezentatív lett. Ennek is köszönhető, hogy hamarosan megkezdődnek a kollektív szerződések megkötését előkészítő tárgyalások.


Palotai Árpád

A tájékoztatókat követően az első felszólaló, *Palotai Árpád* arról beszélt, hogy nehéz ma tisztségviselőnek lenni. Mint elmondta, neki erőt ad az, hogy a VSZ több mint százéves fennállása során néha még véráldozatokat is követelt a mozgalom, ennek ellenére fenn tudott maradni.


Bodnár József

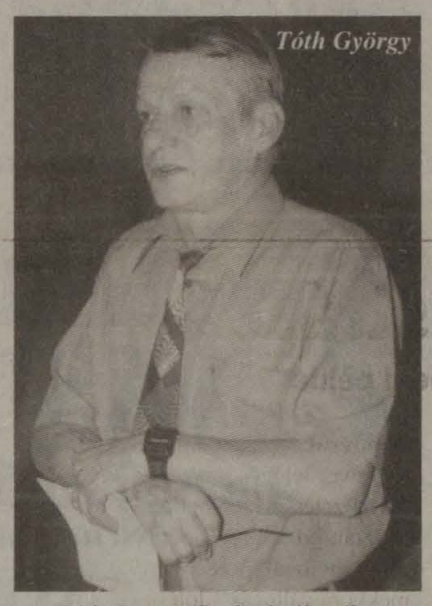
Miskolcról *Bodnár József* szerint kemény munkával sikerült megtartani a tagság többségét. Bár a taglétszámcsökkenést nehéz elviselni, de a munkavállalókra naponta nehezedő nyomás ellenére bízik abban, hogy a szervezettség nem romlik tovább. A feladatokról szólva kiemelte: a negyvenezres minimálbér bevezetését követően tenni kell a fizetési osztályok egymásra torlódása ellen.

*Hollik Miklós* szerint nem kell szégyenkezni a jelenlegi taglétszám miatt, hiszen kemény munkával sikerült elérni a nyolcvanszázalékos tagmegtartást. És bár a főnöke szerint ma „bűn"szakszervezeti titkárnak lenni, mindenkit kitartásra szólított fel.

*Kőrösi Györgyné* Szegedről a vasutas gyermekintézményeket fenyegető veszélyre hívta fel a figyelmet. Majd segítséget kért az intézményekben foglalkozatottak bérhelyzetének javítása érdekében.


Kőrösi Györgyné

*Polgár József* beszámolt a szombathelyi területen évek óta jól működő területi könyvelési rendszerről. A központi könyvelés jelentős terhet vesz le az alapszervezetekről azzal, hogy a pénzkezelés helyben hagyása mellett, a bizonylatok szakszerű könyvelését a közösen fizetett szakértőre bízták. E hatékony módszer bevezetését jó szívvel javasolta más területeken működő alapszervezeteknek is.


Tóth György

*Tóth György* Szolnokról méltatta a fórum kitalálóit és létrehozóit. Hiszen – mint elmondta – forradalmi helyzetben kell helytállniuk a tisztségviselőknek. Felhívta a figyelmet arra, hogy mindannyiunk kötelessége a bajban is kiállni a Vasutasok Szakszervezete mellett.

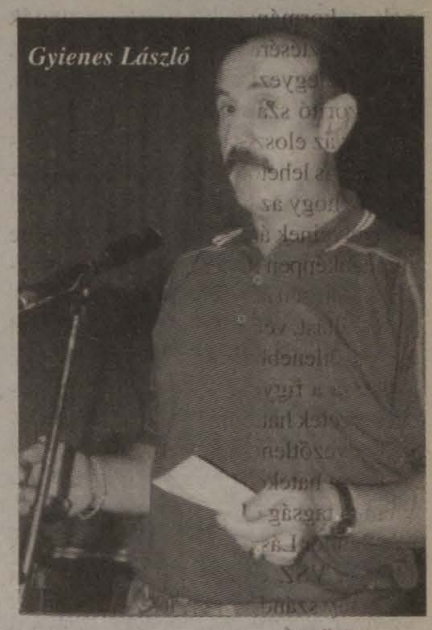
*Erdős Károly* szerint miután hagytuk, hogy a tag döntse el, milyen formában fizeti a tagdíjat, nem szabad erőszakkal áttérni az átutalásra, még akkor sem, ha azt könnyebb adminisztrálni.

*Decsi Istvánné* a központi adminisztráció pontatlanságainak kiküszöbölését sürgette.

*Nagy László* a tagok egyértelmű azonosítására a TAJ számok alkalmazását javasolta, illetve a képzési lehetőségek jobb propagálását kezdeményezte.


Szabadi László

*Szabadi László* hozzászólásában kifejtette, hogy a vasutas szakszervezetek tevékenységének köszönhetően a vasutasok immár tíz éve „inkubátorban" érezhetik magukat. Mint mondta, elég kitekinteni a piaci szférába. Felhívta a figyelmet a tervezett új bértarifa-rendszer részleteinek szakágakkal történő alapos egyeztetésére.


Gyienes László

*Gyienes László* számos, a gyakorlatban is működő tippel szolgált titkár kollégáinak. Bemutatta, hogy alapszervezeténél milyen egyszerű és pontos kimutatást vezetnek a készpénzzel fizetőkről. A tagdíjmegosztásról szólva az alapszervezeteknél maradó részt ugyan szűkösnek, de jó beosztással elegendőnek ítélte.

*Váradi Lászlóné* a Nyugati pályaudvaron működő alapszervezet munkáját és eredményeit ecsetelte. Őket is megviselte a tagdíjlevonás megszűnése, de úrrá tudtak lenni a helyzeten. Ebben jelentős részt tulajdonít az évek alatt kialakított közösségi légkörnek.

*Dr. Márkus Imre* megköszönve a felszólalók értékes gondolatait válaszolt a felvetődött kérdésekre. Az elnök hangsúlyozta, hogy a tagszervezést nem szabad feladni. A szolgálati helyeken tapasztalható nyomást csak még nagyobb összefogással, és kitartással lehet ellensúlyozni.

A szoros program rövid szünet után A munka törvénykönyve jogharmonizációs módosítása tárgyában folytatott tárgyalásokról szóló tájékoztatóval folytatódott. *Dr. Bíró Tibor* beszédében részletesen kifejtette, megokolta, hogy a tervezett Mt. módosítás milyen – immár tagadhatatlan – negatív hatásokat gyakorol a MÁV Rt. dolgozóinak foglalkoztatási és jövedelmi viszonyaira. (A témáról a Vasas Székházban augusztus 26-án megtartott tanácskozásról szóló írásunkban olvashatnak, illetve lapunk következő számaiban bővebben tudósítunk.)

*Palotai Árpád*nak arra a kérdésére, hogy az Mt. munkavállalókat hátrányosan érintő módosítása ellen a szakszervezeti tagok mit tehetnek, dr. Márkus Imre a tárgyalások pillanatnyi állása alapján a munkavállalók tájékoztatását tartotta a legfontosabb feladatnak, (ezen belül a „Cívil" országjelentés megismertetését és megvitatását is kiemelt feladatként minősítette). Tekintettel arra, hogy a további lépésekről a szakszervezetek és konföderációjuk még nem döntöttek, arra kérte a jelenlévőket, hogy folyamatosan kísérjék figyelemmel az eseményeket.

Megköszönve a fegyelmezett és felelősségteljes részvételt, *Németh Tibor* minden résztvevőnek jó munkát kívánt és a találkozót befejezettnek nyilvánította.

***Karácsony Szilárd***
***Fotók: Orosz Tamás***

# A privatizáció csak hamis ürügy

## Ijesztően görbék az egészségügyi reform kérdőjelei

DR. KUN DEZSŐ:

*Tiszteletreméltó az az erőfeszítés, ami az egészségügyi miniszter részéről tapasztalható a gyógyszerárak féken tartása terén. Ugyanakkor sajnálatos szélmalomharcnak is tekinthető, mert a privatizáció szellemét könnyebb a palackból kiengedni, mint a hatósági árak zárt üvegébe a gyógyszerárakat visszaimádkozni. Ha egyes gyógyszerek árát, pl. 7 %-al csökkentik, a többi árának 9 %-os emelkedése ezt kiegyenlíti.*

A gyógyszergyártás magánosítása az előállítástól az eladásig – tetézve a hazai gyógyszeripar érdekeit aláásó gyógyszerimport felszabadításával – alapvetően meghatározta a résztvevők mozgásterét. Itt egyértelműen a profitérdek az elsődleges, függetlenül a beteg pénztárcájától, akár egy csontritkulás elleni tablettáról, akár egy fogkrém megvásárlásáról is legyen szó. Önmagában talán ez nem is lenne baj, ha egy erős állami akarat ezt az érdekeltséget a „tisztességes polgári haszon" keretei között tudná tartani. Visszaemlékezve erre a háború előtt tanult fogadalomra, akkor ezt 20%-ban határozták meg. Persze nem mindegy, hogy az alapanyag-felvásárlótól kezdve, a marketing menedzsereken keresztül a reklámszakemberekig, a nagykereskedelemtől a gyógyszertár tulajdonosáig, ugyanarról a rókáról hányan akarják ezt a 20%-os bőrt lehúzni. A 400 Ft-os fogkrém árában benne van a tv-reklám – sok esetben hamis illúziókat keltő – tetemes költsége is. A lakosság egészségi állapotát nemcsak az orvosok által receptre felírt gyógyszerek befolyásolják, hanem a gyógyhatású egyéb áruk, közöttük a higiéniai termékek is. A betegségeket megelőző egészséges életmódhoz ezek is hozzátartoznak. Naív politikusok azt hiszik, hogy az egészségügyi reform csodaszere csak a privatizálás lehet. Ez egyszerűen nem igaz.

Az egyéni vásárlási szelekció ezen a piacon nem érvényesül, mert nincs annyi fizetési hajlandóság (lásd pl. higiéniai szerek), vagy fizetőképesség (pl. a gyógyszerek esetében), hogy ebből a piac minden szereplője megéljen. A társadalombiztosítás pénzeszközei úgyszintén korlátozottak, ily módon csak akkor fogadhat be új szolgáltatást, ha valamelyik bennlévőt kizárja a közpénzes finanszírozásból. Ezt tanúsítják a közgyógy-ellátási igazolványra adható gyógyszerek listájának utóbbi években bekövetkezett változásai.

Az egészségügy – beleértve a gyógyszergyártást – túl költséges ágazat ahhoz, hogy párhuzamos szolgáltatásokat egymással versenyeztetve tartósan fenn lehessen tartani. Márpedig valami újat kell kitalálni ezen a területen, mert Magyarországnak közegészségügyi válsággal kell szembenéznie, amely hosszú távú és mélyreható következményekkel jár, mind a lakosság, mind az államháztartás stabilitása, illetve a gazdaság összteljesítménye szempontjából.

Közismert, hogy hazánk mielőbb szeretne belül kerülni az Európai Unió kapuján. Ezt a belépést hosszú és alapos vizsgálat előzi meg, amely többek között kiterjed az egészségügyi ágazatra is. Ennek a vizsgálatnak eddig nyilvánosságra hozott adatai nem szívderítőek. Például ma a férfiak halandósága több mint kétszerese a 30 évvel ezelőttinek. A születéskor várható élettartam 6 évvel alacsonyabb az EU tizenöt országa átlagánál. Egy magyar dolgozó 16, 5 napot hiányzik a munkahelyéről betegség miatt. Ez a szám az Egyesült Államokban 5,2 vagy Hollandiában 5,5 nap. Az állami egészségügyi kiadások (GDP %-ban) 1994-ben 10,5%-ot tettek ki. Azóta folyamatosan csökken, 1998-ban már csak 6,9%-ot tett ki.

Az Egészségügyi Szakszervezet által szervezett országos jellegű tiltakozó gyűlések – amivel szerintem még az egészségügyi vezetők is azonosultak érzelmileg – ország-világ előtt nyilvánvalóvá tették, hogy az egészségügyben tűrhetetlenül alacsonyak a fizetések. A „hálapénzre" alapozott szolgáltatás nem „eurokonform" megoldás. Az egyszeri juttatások – amelyeknek jelentős részét a pénzügyi tárca visszaszivattyúzza a költségvetésbe – természetesen nem jelenthetnek tartós megoldást.

Az is szomorú megállapítás, hogy az egészségügyi beruházások halogatása következtében az infrastruktúra (a kórházak és az orvosi műszerek, berendezések) állapota jelentősen leromlott. A gyógyszerek és az egészséges életmódhoz tartozó termékek ára pedig az utóbbi tíz évben inflációt meghaladó mértékben növekedett.

A vasútegészségügy helyzete talán egy fokkal jobb az átlagnál, de az utóbbi években kialakult kaotikus állapotok, a „szokatlan" átszervezések itt is mély nyomokat hagytak a munkahelyi légkör alakulásában, illetve az előző évtizedek magas mércével mért vasútegészségügyi szolgáltatásainak színvonalában.

Mindenesetre csak remélni lehet, hogy az új felső vezetés az egészségügyi reform oltárán nem áldozza fel a vasutasság évszázados, anyagi áldozatokkal kialakított egészségügyi rendszerét, beleértve nemcsak a kórházakat, rendelőket, hanem a gyógyfürdőket és a preventív egészségügyi ellátást elősegítő vasutas üdülőket is. Lehet, hogy ez a kívülállók számára „diszfunkcionális" tevékenység, de a vasutas munkavállaló egészségi állapota elválaszthatatlan a hatékony üzemi teljesítménytől. Talán az sem szentségtörés, ha a 140 ezer vasutas nyugdíjas – akik sok évtizedes munkájukkal és jövedelmük fél százalékával hozzájárultak a vasútegészségügy megteremtéséhez – szintén igényt tartanak arra, hogy a privatizáció ürügyén ne fosszák meg őket saját egészségügyi és jóléti intézményeiktől.

# Szakági fejtörő az új bértarifa-tervezetről

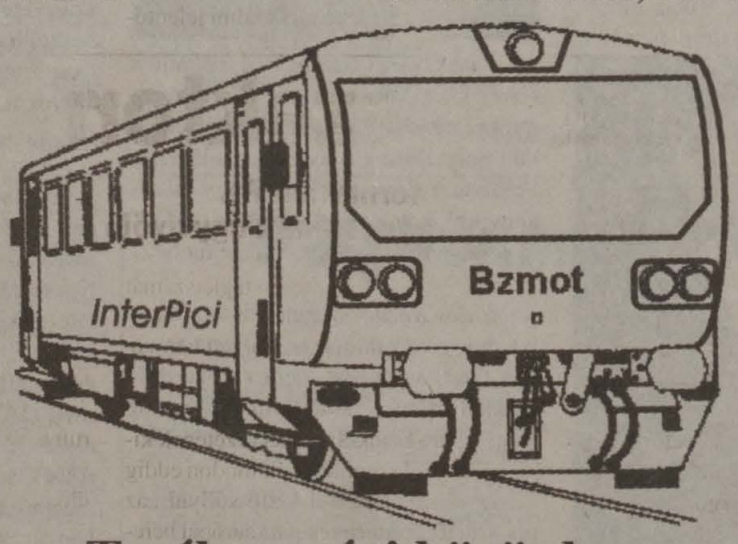
A MÁV Rt. augusztus elején átadta a szakszervezeteknek a 2001-ben bevezetendő bértarifa-rendszer legújabb változatát. Véleményezésre. Közölték ugyanakkor azt is, hogy amennyiben a szakszervezetekkel nem tudnak megállapodni a végleges formában – ezt már több fórumon is kijelentették a MÁV Rt. vezetői –, úgy a saját verziójukat fogják bevezetni. A TEB szakszolgálat intézőbizottsága is áttekintette, megvitatta az új tervezetet, melyről *Molnár Ákos* IB-titkár adott tájékoztatást vidéki körútja első állomásaként Miskolc TBF szakszervezeti bizottságának augusztus 9-én. Bár az új tervezetben megjelent néhány javaslata a TEB szakszolgálatnak, ez az eddigi leghátrányosabb változat – mondta bevezetőjében.

Az új bértarifa-táblázat leglényegesebb változtatásai: 40 ezer Ft-os minimálbér, az eddigi 4%-os háromévenkénti soros előléptetés helyett 1,5%, 21 helyett 18 fizetési osztály, a szakképzettség (iskolai végzettség) szerinti differenciálás eltolódott. A leglényegesebb változás szakszolgálatunk szempontjából, hogy a tervezet nem kezeli egységesen a szakképzettség és az iskolai végzettség, illetve szakmai gyakorlat alapján a különböző szakszolgálatoknál alkalmazott dolgozókat, ami érthetetlen és elfogadhatatlan. Az előző bértáblázatban évek alatt elért változtatások, finomítások – melyek csak azonos szintre hozták dolgozóinkat más szakszolgálat azonos felkészültségű kollégáival – ebben a változatban eltűntek, ismét hátrányos helyzetbe kerülnek kollégáink. A TEB szakszolgálat intéző bizottsága az alábbi javaslatokat tette, – kiegészítve természetesen az ezután felmerülő észrevételekkel: – soros előléptetés 2,5–3% legyen; – az összes szakszolgálati dolgozó besorolásától függően egy kategóriával feljebb kerüljön; a kategóriák minőségi ugrása egy szinttel lejjebb történjen meg; a termelésirányítók egy kategóriával feljebb kezdjenek; a bértáblázatot 3 év múlva vizsgálják felül és a szükséges módosításokat hajtsák végre; az átsorolások felülvizsgálata évenként legyen kötelező érvényű, ne csak lehetőség; a szakági függelékben legyenek szabályozva a szakszolgálati sajátosságoknak megfelelő kérdések; a végleges változat elkészítésébe vonja be a vasút vezetése a szakszolgálati szakértőit is.

Remélhetőleg a bértarifa tárgyalások konszenzussal érnek véget az érintett felek közös akaratának megfelelően.

*Orosz Tamás*

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

KÓPÉSÁGOK (3)

MOTTÓ: *Vannak olyan kópéságok (csínytevések), melyeken egyesek nevetnek, másoknak torkán akad tőlük a falat... (a szerző)*

# Amit szabad Jupiternek...

Történt, hogy kicsiny vasutunk, melyet napjainkban erőteljes fogyókúrára akarnak kárhoztatni, egyik állomásán figyelmetlen (mások szerint trehány, hanyag, majdnem útonálló) volt a forgalmi szolgálattevő. Megfeledkezett egy továbbítandó teherkocsiról, amely így továbbítási késést szenvedett. Ebből kár keletkezett (idegen kocsi bére). A munkáltató (aki e tekintetben nem volt figyelmetlen) kártérítési eljárást kezdeményezett. A bűnös, vétkét beismerve, várta a büntetést, melynek kiszabását elvben tudomásul vette.

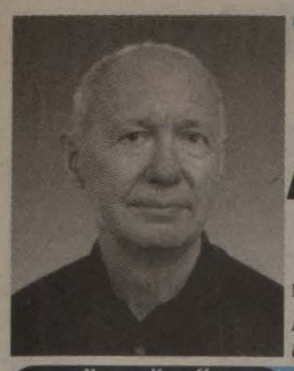
A probléma a részletekben rejlett. A figyelmetlenségből 32 óra túltartózkodás keletkezett. Ebből 24 óra üzemszünet, mely a mi forgalmistánk szerint nem az ő szüleménye, ezt az üzemszünetet mások rendelték el, miért ő viselje a kárt? A konkrét eset megoldódott, a probléma viszont marad. Aggódom azok anyagi egzisztenciájáért, akik üzemszünet, részleges üzemszünet és ki tudja milyen - de vakációnak bizonyára nem nevezhető - szüneteket rendelnek el költségcsökkentés címén és ebből adódóan nő az idegen kocsik tartózkodási ideje, több a kocsibér, néha még némi kötbér is előfordulhat. Talán őket is kártérítésre kötelezik egyszer, vagy netán kimaradnak egy meglepetésszerű jutalmazásból? De lehet, hogy feleslegesen aggódom, hiszen ők nem figyelmetlenségükkel okoznak kárt. Nagyon is figyelmesek. Sőt, akik ezt tehetik még versenyeznek is egymással. Hadd szaporodjon a beírás a brigádnaplóban. Bocsánat! Mit beszélek. Az üzemszüneti naplóban. Egyesek ugyanis akkor kapnak sok prémiumot, ha jól megszervezik, hogy álljon a vasút, az áru, az idő meg majd csak nem áll meg.

Bizonyságul álljon itt egy közelmúltbeli példa: A MÁV Rt. egyik - szerencsére jelentős forgalmú - határállomásán a munkáltató úgy döntött, hogy az egyik munkakörben az eddigi 12/36-os munkarend helyett 7.8 órás nappalos munkarendet vezet be. Eddig rendben a dolog és természetes is, hiszen amióta egyre több vezető jövedelme szorosan összefügg a beosztottjaik által megspórolt bérköltséggel, ez sűrűn előfordul. A dolognak az a pikantériája, hogy a tervezett munkarend módosítás kb. 10.500 Ft ( + járulékai ) megtakarítást eredményezett volna, az ebből következő veszteség (idegen kocsik bére ) több százezres nagyságrendű. Igaz a nyereség a Forgalmi Szakigazgtóság eredménye lett volna, a veszteség az Árufuvarozási Szakigazgatóság kasszáját soványítja, amiért az előbbi nem felelős. Hja kérem, így dőzsöl a magyar (államvasutak)!

Kedves Figyelmesek! Az ember elgondolkodik. Ha bezárnák a vasutat, több lenne a bérmegtakarítás és még az ÁFU-nak sem lenne vesztesége! Ezt könnyebb lenne megszervezni és akkor azok a fránya figyelmetlen forgalmisták sem tudnának többé kárt okozni.

(Lapzártakor kaptam az információt, hogy a munkáltató - igaz, hogy megsértve az Mt.-t és a KSZ-t - mégis bevezette az új munkarendet megegyezésünk ellenére. Úgy látszik a kapzsiságnak, a hozzá nem értő szolgalelkűségnek nem szab határt sem a cég anyagi érdeke, sem a törvények és a jogszabályok.)

*OP*



MOTTÓ:
*Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.*

# Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

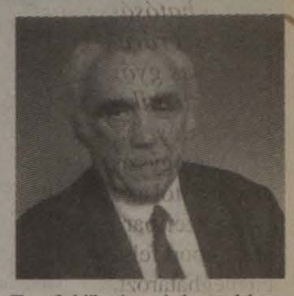
KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÜTKÖZŐ

KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

## Nemcsak a szakszervezetek ügye

**• hangsúlyozza Wirth Ádám filozófus, társadalomkutató**



Arra kértem az ismert baloldali gondolkodót, közéleti személyiséget, hogy „szálljon be" e lap hasábjain folyó – immár egy éve tartó – véleménycserébe, s mondja el gondolatait a szakszervezetek jelenlegi helyzetéről. A pozitív válasz csak a műfajban változott; interjú helyett a szerző leírta a maga állapotrajzát, amelyet az alábbiakban változatlanul közlünk.

– Rekord hosszúságú vasutassztrájk az év elején. Bányászok elkeseredett harca az újabb bányabezárások ellen. Pedagógusok és egészségügyi dolgozók küzdelme a méltányosabb bérekért, az elmaradott bérpótlékok kifizetéséért. Ezek és hasonló megmozdulások már önmagukban is jelzik, hogy a szakszervezetek eseménydús, forró időszakot élnek át.

Tévedés lenne azt gondolni, hogy egyszerű bérharcokról van csupán szó. A tét ennél jóval nagyobb. Maguk a szakszervezetek. Jogaik, érdekvédelmi képességük megvédése és érvényesítése. A rendszerváltás során drámaian csökkent a dolgozók érdekvédelmi képessége. A mesterségesen megosztott szakszervezetek meggyengültek. Anyagi eszközeik jelentős részét elveszítették, korábbi szervezeti struktúrájuk felbomlott, működési területük leszűkült, tagságuk összezsugorodott. A privatizált szektorokban sok helyen a szakszervezetek megszűntek működni. Az új tulajdonosok minden eszközzel, a hatályos törvényes szabályokat is felrúgva akadályozzák újjászervezésüket és működésüket, különösen a külföldi tulajdonba került cégeknél. Napirenden van szakszervezeti aktivisták zaklatása, törvénytelen elbocsátása. A dolgozók kiszolgáltatott tömegei védtelenné váltak.

A magát polgárinak nevező kormány a szakszervezetek jogainak további megnyirbálására törekszik. Ezzel a céllal oszlatták fel a társadalombiztosítási önkormányzatokat, szüntették meg az Érdekegyeztető Tanácsot. A kormány és a MÁV vezetése az elhúzódó vasutassztrájkot a vasutas szakszervezetek kivéreztetésére és megfojtására próbálta felhasználni. A szakszervezeti jogok további megnyirbálását célozzák A munka törvénykönyvének tervezett módosításai.

A munkájukból, bérből és fizetésből élők számára létkérdés a szakszervezetek megvédése a fokozódó munkáltatói és kormányzati nyomással szemben, a szakszervezetek megerősödése, aktivitásuk növekedése. A szakszervezeti mozgalom másfél évszázados története igazolja, hogy a munkaerejüket a munkapiacon értékesítő dolgozók külön-külön, egymástól elszigetelten, szervezetlenül erőtlenek és kiszolgáltatottak. Érdekeiket csak együttesen, szervezetten, a szolidaritás erejével tudják érvényesíteni és megvédeni. Ezért hozták létre érdekvédelmi szervezeteiket – a szakszervezeteket. Az, hogy a dolgozók érdekvédelmi képessége mekkora, mennyire tudják önmagukat megvédeni, helyzetük javításáért, a magasabb bérekért, a jobb munkakörülményekért eredményesen harcolni, elsősorban szervezettségüktől, a szakszervezetek erejétől függ. A történelmi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy ott és akkor, ahol és amikor a dolgozók szervezettsége csökken, a szakszervezetek gyengülnek, aktivitásuk visszaesik, a dolgozók még kiszolgáltatottabbá, védtelenebbé válnak, helyzetük romlik.

Ha valaha, hát akkor most, a dolgozóknak igazán szervezettségre és szolidaritásra, erős szakszervezetekre és a szakszervezetek egységes fellépésére lenne szükségük. Nélküle nem lehet megállítani a dolgozók helyzetének további romlását, nem enyhíthetők a nyomasztó megélhetési gondok, nem javíthatók az esélyek a biztos munkára és a tisztességes bérekre. Ezért létkérdés számukra a szakszervezetek megvédése és megerősítése.

A szakszervezeteket a 90-es években nem csak külső támadások, a szakszervezeti jogok megnyirbálása gyengítették, hanem a munkásszolidaritás csökkenése, a szakszervezetek belső megosztottsága, a munkavállalók szervezettségének visszaesése is. A rendszerváltás kezdeti szakaszán a munkásérdekek szervezett kollektív védelme helyett sokan inkább egyéni túlélési stratégiákkal próbálkoztak. Ellenállás nélkül, beletörődve a tömeges munkanélküliség terjedésébe, a korábbi szociális vívmányok nagy részének elvesztésébe, a munkabérek – és még nagyobb mértékben a nyugdíjak – reálértékének csökkenésébe, elsősorban saját munkahelyüket igyekeztek bármi áron megőrizni, s ha ez nem sikerült, kényszervállalkozásba, idő előtti nyugdíjaztatásba menekültek. Szórványos, elkeseredett tiltakozó akciókra, sztrájkokra, időleges üzemfoglalásokra csak végszükség (a munkabérek kifizetésének tartós elmaradása, üzembezárások, tömeges elbocsátások, stb.) esetén került sor.

Kiderült azonban, hogy sem az egyéni túlélési stratégiák, sem az elkeseredett szórványos és elszigetelt tiltakozó akciók nem vezettek eredményre. Feltartóztathatatlanul érvényesültek a dolgozókat sújtó negatív tendenciák. Másfél millió dolgozó veszítette el munkahelyét. A kényszervállalkozók jelentős része gyorsan tönkre ment, vagy éppen csak vegetál. A nyugdíjak reálértéke a munkabérek reálértékénél is nagyobb mértékben csökkent. A munkabérek reálértéke – a legutóbbi években tapasztalható lassú emelkedése ellenére is – még mindig elmarad a rendszerváltás előtti szinttől.

Valóságos esélyt a dolgozók számára érdekeik megvédésére és érvényesítésére csakis a szakszervezetek megerősödése és egységes fellépése nyújthat. Ehhez azonban minőségi fordulatra van szükség a szakszervezetek munkájában is. Fel kell hagyni a konfliktusok elől kitérő, óvatoskodó, passzív önvédelembe, „kettős fedezékbe" vonuló magatartással. Aktívabban, kezdeményezőbben, offenzívabb és konfrontatívabb módon kell fellépni a dolgozók érdekeinek védelmében. Több figyelmet kell fordítani az üzemi szervezetek építésére, és aktivizálására, új szakszervezeti tagok beszervezésére, a szakszervezeti aktivisták körének szélesítésére és felkészítésére. Nem utolsó sorban le kell küzdeni a szakszervezetek mesterséges megosztottságát. A tavalyi és az idei vasutassztrájk legfontosabb tanulsága, hogy akkor van esély a sikerre, ha az egy területen működő szakszervezetek összehangoltan és egységesen lépnek fel. Nem szabad engedni, hogy a kormányzat egymás ellen kijátssza és összeugrassza a különböző szakszervezeteket. A közelmúltban, éppen a vasutassztrájk során történtek konkrét lépések a szakszervezeti mozgalom egységének helyreállítására az összefogás irányába. Ebbe az irányba mutat, hogy az idei május elsejét a szakszervezeti konföderációk közösen ünnepelték meg. Ezek azonban csak az első kezdeti lépések. Határozottan tovább kell menni ezen az úton mind az üzemi, mind az ágazati szinten, mind pedig a konföderációk szintjén.

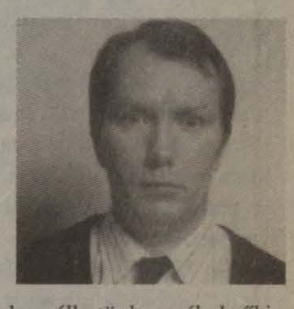
A szakszervezetek hatékonyabb működésének szélesebb társadalmi jelentősége is van. Egyfelől társadalmunkban magas a szociálisan elesettek és védtelen – munkanélküliek, létminimum alatt élők, hajléktalanok, reménytelenül leszakadók – száma. Társadalomkutatók óvatos becslése szerint a népesség kétharmada a vesztesekhez, a leszakadók az elesettekhez tartozik. Másfelől társadalmunkban fájdalmasan tapasztalható a szolidaritás hiánya és alacsony foka. Ez többek között a dolgozók szervezettségének gyengeségében is tükröződik. Nyugat-Európában a dolgozók 80-90 százalékát védi kollektív szerződés. Magyarországon csak 50 százalékát. A szolidaritást gyengíti, hogy a kormányzatnak nemegyszer sikerült egymással szembeállítani a különböző dolgozói rétegeket – aktív dolgozókat és munkanélkülieket, a közszféra dolgozóit és a privát szektor dolgozóit, pedagógusokat és egészségügyi dolgozókat, a viszonylag gyorsan modernizálódó ágazatok és a leszakadó ágazatok dolgozóit, sztrájkolókat és a lakosság egyéb rétegeit, stb.

Biztató, hogy egyre sürgetőbben fogalmazódik meg a nagyobb szolidaritás igénye arra, hogy közösen lépjünk fel a szegénység, a szociális igazságtalanságok ellen. Ez azonban egyelőre még nem vált összehangolt és egységes cselekvéssé. A szakszervezetek fontos szerepet játszhatnak a szolidaritás gondolatának és gyakorlatának térhódításában, érvényesítésében. A szakszervezetek megerősödése és hatékony működése ezért nemcsak a szakszervezetek ügye, szélesebb társadalmi ügy is.

***Kárpáti Sándor***

## Több figyelmet a szolgáltató szektorra!

**• szorgalmazza dr. Szabadkai Attila, a BCI Barter Clearing Informatien Rt. kereskedelmi vezetője, az Agrár Munkaadói Szövetség vállalkozó tagozatának ügyvivője**



*– Mi legyen beszélgetésünk tárgyának kiindulópontja?*

– Az, hogy a múltunk kötelez. Nem lehet ugyanis attól eltekinteni, hogy a kontinentális Európában nálunk alakult meg harmadikként a Magyarországi Szociáldemokrata Párt. S nem lehet figyelmen kívül hagyni az akkor hagyományokat sem, miszerint minden szakszervezeti tag egyben a szociáldemokrata pártnak is tagja volt. Ebből levonható az a következtetés, hogy a német és osztrák szakszervezetek után a miénk tudott megalakulni, a politikai küzdőtéren megjelenni és megmaradni. Ennek fényében kell megítélnünk a magyar szakszervezetek mai szervezettségét, politikai befolyását és tekintélyét.

Természetesen én kritikusan láttam egy multi „belső szabályait" a szakszervezetekkel való kapcsolatban, mert ugyanez a cég a vezető értelmiségieket, a menedzsereket kizárta a kollektív szerződés hatályából; hivatkozva arra, hogy velük egyéni, testre szabott szerződéseket köt. Vagyis a legmagasabb vezetői szint az üzemvezető lehetett. Én ezt disszonánsnak tartom, mert a magyar szakmai értelmiség túlnyomó része a rendszerváltás időszakáig tudatosan szolidaritást vállalt a szervezett dolgozókkal.

*– És a rendszerváltás után? Nézzük például az agrárgazdaság területét. Nem tekinthetünk el attól, hogy a rendszerváltás tíz évében alapvetően változott meg a Lássuk, milyennek ítéled ezt?*

– A szakszervezetek súlyát, tömegbázisát meggyengültnek, lassan a kritikus tömeg alá csökkenőnek tartom. Mondanék példát egy multinacionális vállalat életéből. Másfél-kétéves működése után az egyik legnagyobb multi humánerőforrás vezetője kezdte keresgélni a tárgyalópartnert a kollektív szerződés megkötéséhez. Megdöbbenve tapasztalta, hogy ennek még a csírája sincs meg egy viszonylag jól fizető, több ezer főt foglalkoztató, prosperáló cégnél. Én ezt a helyzetet úgy éltem meg, hogy ennél a cégnél felülről szervezték meg a szakszervezetet. Tették ezt azért, hogy a „kollektív szerződés kötelezően előírt tárgyalási fordulói" dokumentálhatóan „teljesítve legyenek". Nem kommentálom a történteket, csak jelzem, hogy ez 1992-ben esett meg, tehát nem beszélhetünk egy több éves hanyatlás vagy szétesés végeredményéről.

– Foglalkozási struktúra. Ennek következtében például az élelmiszer-ipar szinte teljesen a multinacionális cégek kezébe került, aminek hatása a szakszervezetek taglétszámára drasztikusan csökkenő. Vagy említsük a mezőgazdaság példáját, ahol a korábbi taglétszámnak a tizede sincs meg. (Hol vannak a téeszek, a melléküzemágak, az állami gazdaságok szakszervezeti tagjai?) A tulajdonosi szerkezet átalakulása sem indokolja ezeket a negatív következményeket, mert például egy kiegyensúlyozott gazdasági környezetben az önkéntes szövetkezetek taglétszámnövekedése ellensúlyozhatta volna ezt a folyamatot.

A mezőgazdasági kistermelők gazdasági helyzetének folyamatos romlása részben ezzel magyarázható. Jelentős érdekérvényesítési lehetőségtől esnek el a kistermelők százezrei, a működőképes gépszövetkezetek, beszerzési szövetkezetek és értékesítési-feldolgozói szövetkezetek hiányában. Természetesnek tartom azt, hogy a mikro- és kisvállalkozások ma még szinte kizárólag családtagokat foglalkoztatnak. A problémát abban látom, hogy az elmúlt 10 évben ebből a körből nem emelkedtek ki "idegen munkaerőt" rendszeresen foglalkoztató közepes vállalkozások, ahol már 10-50 foglalkoztatott lehetőséget kínálna szakszervezeti tevékenységre. Itt még járulékos problémának tartom, hogy a tőkeegyesítő társulási formák, például a káefték, a magán Rt.-k döntő többsége családi, jogi személyekből áll. Ebből következik, hogy szakszervezeti mozgástér is alig kínálkozik. További probléma, hogy a szakszervezeti mozgalom az élő hús-vér tulajdonosokkal való konfliktusokra sem készült fel, láthatóan nem képes ezeket felvállalni, kezelni és sikeresen megvívni. Ezek bizonyítására említem az állami tőkerészesedéssel működő vállalatok és intézmények szakszervezeti taglétszámát a magánszférával szemben.

*– Hogyan látod a közeljövőt? Merre tovább? Mit javasolsz?*

– Stratégiai mulasztásnak vélem, hogy a Vasutasok Szakszervezetének kivételével, jól kommunikált módon eddig senki nem vetette fel kellő súllyal „az európai teljesítményeket az európai bérekért" követelést. Itt jelentős presztízsveszteséget könyvelhet el az egész magyar szakszervezeti mozgalom.

*– Az európai bérekhez való közelítést felvetették mások is, ez hangsúlyos helyet kapott a szakszervezetek Civil Országjelentésében is.*

– Akkor ez nem jött át kellő erővel a sajtón, de én legalábbis nem értesültem róla. Mindenesetre szükségesnek érzem, hogy az ország teljesítőképességével arányosan és azzal azonos ütemben fogalmazzák meg a szakszervezetek a reálbérek növelésének igényét. Nem megfeledkezve az azonos értékű európai munkakörülmények követelésének szükségességéről sem.

*– Mire gondolsz konkrétan?*

– Mondanám a példát. A szolgáltató szektorban ma már számítógép nélkül nincs érdemi munkahely. De nem mindegy, hogy a képernyő korszerűtlen, vibrál, vagy a szemünket károsítja, vagy sugárzásmentes éles képet ad és fejfájás mentes 4-5 órás koncentrált munkát tesz lehetővé. De beszélhetünk a székekről is, amelyen ülve 5-6 órát kínlódunk, s elkerülhetetlenül gerincbántalmaink lesznek, vagy ergonómiailag tervezett kényelmes ülőalkalmatosságokon dolgozhatunk.

Állampolgári jogon teszem szóvá, hogy a hivatalok, éttermek, közintézmények légkondicionálása nincs megoldva. A légcsere és a hűtés a nyári időszakban lehetetlenné teszi mind az ügyfelek, mind az ott dolgozók tartós koncentráló képességét. Ezt a harmadik évezredben számon kell kérni a beruházóktól, a tervezőktől, a felújításokat finanszírozó tulajdonosoktól. S gondoljunk a postákra, az önkormányzatokra: egy tizedüknek sincs normális légcserét, hűtést biztosító berendezésük. Meggyőződésem: az említett példáknál maradva, a magyar munkaerő azonos munkahelyi körülmények – azonos szoftver, hardver, irodabútorok, légkondicionálás, ösztönző bérrendszer – mellett képes világszínvonalú teljesítményeket produkálni, s ezáltal az elvárható többlet- vagy extraprofitot a befektetőnek, a tulajdonosnak produkálni. De ne abból származzon extraprofit, hogy embereink méltatlan körülmények között és egynyolcados jövedelemviszonyok mellett európai teljesítmény-követelményekkel találkoznak.

***Kátpáti Sándor***

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

STRASSENREITER ERZSÉBET
történész

# A szociáldemokráciáról 9. rész

## Az SZDP a demokratikus szocializmusért

„Egy vonalnak, hosszú történelmi vonalnak vége szakadt, dicstelenül, szégyenletesen, vagy ha jobban tetszik, groteszkül véres tragikomédiában." – írja Szekfű Gyula „Forradalom után" című könyvében az 1944/1945 fordulóján Magyarországon kialakult helyzetről, amely nemcsak felszabadulást hozott a fasiszta tobzódás alól, hanem cezúrát is jelentett a magyar nép és nemzet történetében: lezárt egy korszakot, s utat nyitott az évszázados társadalmi problémák, szociális gondok megoldása előtt. Az úri elit, amely a nemzetet az évszázad közepéig másodszor sodorta háborús katasztrófába, eltűnt a politikai élet színpadáról, s új erők léptek a helyébe.

### „Ma a demokráciáért – holnap a szocializmusért"

A kormányzópárttá avanzsált SZDP vezetői és tagjai felismerték, hogy a történelmi fordulat lehetővé teszi évtizedek óta vállalt és hirdetett programjuk megvalósítását: a kapitaleista társadalom meghaladását, a humánközpontú társadalom (szocializmus) kiépítésének megkezdését. A párt az újraindulástól hirdette: „Nemcsak újjáépíteni, hanem új országot kell építeni", amivel a nagy tömegek egyetértettek, mert elegük volt a háborúkból, a nyomorból.

A mozgalom legalizálásával tömeg- és néppárttá alakulással párhuzamosan a vezetőség kialakította az adott helyzetnek megfelelő, a stratégiai célokat is magában foglaló elvi és gyakorlati programját, vezető gárdájával tisztázta a tennivalókat. A május 10-én, 17-én, 24-én lezajlott háromnapos értekezletsorozaton megvitatták és jóváhagyták a párt politikai programját, és kiadták: *„Ma a demokráciáért, holnap a szocializmusért!"* jelszót, amely tömören fejezte ki a szociáldemokrata mozgalom társadalmi törekvéseit, célkitűzéseit az új helyzetben. A párt XXXIV. kongresszusa (1945. augusztus 19-21) is elfogadta ezt a jelszót, s munkaprogamja részletesen ismertette a gazdaság, a politika, a kultúra, a külpolitika, a szociális élet stb.területére szóló konkrét javaslatait, követeléseit.

Az SZDP elsődleges feladatának tekintette tehát az ellenforradalmi, reakciós, úri Magyarország társadalmának demokratizálását, az ellenforradalmi diktatúra és az autokratikus intézmény rendszer felcserélését a jogállamisággal, a dolgozók több milliós tömegének egyenjogúsítását, az un. „történelmi" úri osztályok hatalmának felcserélését a nép hatalmával a törvényhozó és a végrehajtó hatalom minden szintjén; a köztársaság kikiáltását, a munkásság demokratikus szervezeteinek: a szakszervezeteknek, az üzemi- és a nemzeti bizottságoknak a tőkés termelést ellenőrző jogainak elismerését, stb.

Az SZDP azonban itt nem állt meg: a politikai demokrácia kiépítését összekapcsolta az un. „gazdasági demokráciával", azaz a termelőeszközök tőkés magántulajdonának fokozatos felszámolásával. A párt vallotta: gazdasági demokrácia nélkül nincsen igazi politikai demokrácia. Amíg a gazdasági életet a nagytőke, s a vele szoros szövetségben a földbirtokos arisztokrácia tartja kézben és uralja, addig nem létezhet politikai demokrácia sem, addig a dolgozó tömegek milliói, a szegények, mindig is jogfosztottak maradnak, még ha formálisan, a polgári jog szerint minden ember egyenlő is.

Az SZDP XXXV. kongresszusa (1947. január 31-február 3.) a gazdasági átalakítást (mezőgazdaság, ipar, három éves- és tizenötéves terv, stb), a szociális, kulturális, egészségügyi fejlesztést tartalmazó, javasoló határozatokat fogadott el, amelyek a társadalom és a közélet fokozatos, hosszú távú átalakításának feladatait tartalmazták, az új (szocialista) társadalom sokoldalú előfeltételeinek kialakítását célozták, a nemkapitalista társadalomhoz való átmenet idejére szóltak. Az SZDP ideálja továbbra is a profitcentrikus, tőkés társadalommal szemben a humánközpontú társadalom maradt, politikája ezt szolgálta, azt vallva, hogy ezt csak fokozatosan, és kb. 15-20 év alatt készíthetik elő.

A párt azzal is tisztában volt, hogy programjának megvalósításához szövetségesek kellenek, s nem volt kétséges: ebben a küzdelemben a hasonló társadalmi ideálokat követő kommunista mozgalomra számíthat, annak ellenére, hogy a két párt között számos elvi és gyakorlati kérdésben súlyos nézeteltérések is adódnak. Nem az SzDP vezetői, tagjai, és politikája vétkesek abban, hogy a partner, a közös érdekek és célok ellenére, nem ismerte fel a szociáldemokrácia történelmi jelentőségét és döntő szerepét a megváltozott helyzetben, s szektás, doktriner, elvakult szociáldemokrata ellenes politikájával súlyos, mondhatni jóvátehetetlen, károkat okozott, látszólag „csak" a szociáldemokráciának, valójában az egész magyar baloldalnak. A Rákosi vezette MKP-MDP hibás, és olykor bűnös, politikája azonban nem vonhatja kétségbe az SZDP reális és a társadalmi haladást szolgáló terveit, törekvéseit.

Az SZDP programjának, politikájának lényegét antikapitalista-szocialista tartalma adta, ettől volt az forradalmi, demokratikus és szociáldemokrata. A párt nem a „szovjet", az un. „bolsevik", modellt követte, hanem a sajátos magyar körülményekhez igazodott, figyelembe vette a kedvező nemzetközi helyzetet, azt, hogy „Európa balra tart", és mindenütt megerősödött az antikapitalista baloldal pozíciója. Emellett kiválóan ismerte az „örökséget": az úri és ellenforradalmi Magyarország társadalmi, politikai, szociális, kulturális, egészségügyi stb. viszonyait, a dolgozó tömegek helyzetét, s ezért tisztában volt azzal is, hogy az új társadalom felé haladás előtt milyen hatalmas akadályok tornyosulnak.

1947/1948 fordulójára romlottak az SZDP által tervezett szocialista irányú fejlődés nemzetközi és hazai feltételei. A tőkés hatalmak a II. világháborúban felerősödött antikapitalista-szocialista folyamatok megfékezése érdekében „leeresztették a vasfüggönyt", és átfogó gazdasági, politikai – s nem utolsósorban – katonai támadást indítottak saját baloldali, haladó erői, továbbá az új útra lépett országok ellen. A válasz: a kommunista hatalomátvétel volt, amelynek első áldozata az SZDP és a szociáldemokrácia lett. Ezzel a hagyományos magyarországi baloldali, haladó, szocialista mozgalom egyik tradicionális, politikai harcokban legjártasabb, legrégebbi mozgalmát tépték ki gyökerestől a hazai talajból, a szocialista társadalom bázisát szűkítették le. Ez az öngyilkos, a munkásmozgalmat lefejező hibás politika az értelmetlen „osztályharcba" torkollott, további áldozatokat követelve „az eszme jegyében.". Ez kompromittálta a történelmi léptékű és horderejű pozitív társadalmi változásokat, a humánus, szocialista eszméket, terveket, és gyakorlatot is egy időre.

*- folytatjuk -*

# Fordulat a munkavédelmi szigor módszerében is

Az MVSZ hatályba lépése óta a munkavédelmi szemlék hatékonysága javult, különösen jellemző ez a vezetői munkavédelmi szemlékre. Erről tanúskodik Miskolc Állomásfőnökségen, a Gömöri pályaudvaron és a Gépészeti Főnökségen 2000. július 27-én dr. Bajnai Gábor vezérigazgató-helyettes által tartott szemle. Célja: a munkavégzés, a munkakörülmények tárgyi feltételeinek fokozatos javítása, a munkakörnyezetből származó egészségkárosodások kockázatainak csökkentése. Ennek jegyében került sor a munkavédelmi szemlékre. Ezt megelőzte a munkabiztonsági szakemberek megelőző ellenőrzése, ami kiterjedt a szolgálati egységek létszámhelyzetének és a túlórák alakulásának vizsgálatára, a létszámtervre és a tényleges létszám alakulására.

A számadatok alapján megállapítható, hogy éves viszonylatban az egy főre eső túlórák száma nem éri el a 4 órát, de ez egyenetlenül jelentkezik a fordulószolgálatban és az utazó munkakörökben foglalkoztatottaknál. Az előzetes ellenőrzés kedvezőnek ítélte meg a bázis időszakhoz viszonyított munkabalesetek statisztikai adatait. 2000. március-április hónapban egyhatodára csökkent a balesetek és a kiesett munkanapok száma a csomóponton, ezen belül negyedére a kocsirendezőkkel történt balesetek száma, de javult a Gépészeti Főnökség statisztikája is.

Az előzetes ellenőrzés kiterjedt a munkabiztonsággal, foglalkozás-egészségüggyel összefüggő minden területre. A feltárt hiányosságok megszüntetésére a főnökségek vezetői intézkedéseket tettek. A hiányosságok egy része megszüntetésre került, azonban akadt még bőven tennivalója a tényleges vezérigazgató-helyettesi szemlebizottságnak is. A bizottság 63 olyan hiányosságot talált, amely munkakörnyezetben foglalkoztatottakra balesetveszélyt jelent, egészségkárosodással járhat. Felszámolásukat 29 esetben a PHMSZ, a TEB, a forgalmi szakigazgatóságok feladatává tette a bizottság, mert az ehhez szükséges pénzügyi kereteket és az elvégzendő munkákat nekik kell biztosítani előírt határidőn belül.

Néhányat ezek közül! Az utasaluljáró felvezető peronszintjén lévő korlátok burkoló elemeinek állékonysági hiányosságait meg kell szüntetni; az aluljáróban lévő fénycső armatúrák karbantartását el kell végezni, biztosítva az utas- aluljárókban a vészvilágítás és irányfények működését; a távírdában lévő T100 géptávírót korszerűbb rendszerrel kell kiegészíteni; programba kell venni a „dominóban" a forgalmi nyílászáróinak UV sugárzás elleni védőfóliázását; meg kell oldani a központi szociális épület nyílászáróinak, ivóvíz és szennyvíz hálózatának felújítását és így tovább. Nem lehet azonban szó nélkül elmenni amellett, hogy a bizottság kénytelen volt „sepregetni" és olyan hiányosságokat feltárni, amelyek megszüntetése a főnökségek feladata lenne. Ennek oka, hogy ma még mindig visszaköszön a megszokott munkakörnyezetre visszavezethető „üzemi vakság". Jellemző, hogy a vezetők, irányítók ellenőrzéseik során nem fordítanak kellő figyelmet azon balesetveszélyekre, amelyek egyértelműen szembetűnőek, pl. fedetlen aknák, szabálytalan hulladéktárolás, botlás, veszélyes állapotok, töredezett padozat, felszakadt linóleumpadló, stb.

A vezérigazgató-helyettesi szemle és az ezt megelőző tartalmas ellenőrzés során feltárt hiányosságok és ezek megszüntetésére hozott intézkedések végrehajtására biztosítandó pénzügyi ráfordítások igazolják a következőket:

A MÁV Rt. mint munkáltató saját felelősségét felismerve törekszik minden szükséges intézkedést megtenni a munkavállalók biztonsága és egészségvédelme érdekében, beleértve a foglalkozási veszélyek elhárítását, az informálást, a képzést, valamint a szükséges szervezést és a kellő eszközök biztosítását, amely kiterjed a vasúti technikára, technológiákra, munkafeltételekre, munkaszervezésre, a szociális kapcsolatokra és a munkakörnyezet tényezőinek kedvező befolyásolására, ám a szolgálati főnökségek vezetőinek is nagyobb sebességre illenék kapcsolni a munkavédelmi ellenőrzések területén, amelyek kedvező változásokat idézhetnek elő a munkakörnyezet károsító tényezőinek lesrófolásában.

*-Pásku Jenő-*

# „Gyomcsendőrt" a sínmezőkbe!

Tán két esztendeje, hogy a vasúti gyomirtás szomorú fejezetének históriájáról háromszor is hírt adtunk. Egy nagyon híres balatoni fürdőhelyen – ha jól emlékszem – a sínek mellett ősi platánfasort irtott ki az Arsenal nevű gyomírtószer, ami elsodródott.

S miért ezt újból felemlegetni? Az OMÉK hangosbemondós sajtótájékoztatóiból egy különösen megragadta figyelmemet. A MONSANTO nevű világcég vegyszerkészítménye: a ROUNDUP, amely mint gyomcsendőr mutatkozott be, a szó szoros értelmében gyökerestől megoldva a gyomproblémákat a sínmezőkben is.

Előbb azt hittem, hogy ez csak jól sikerült reklámszöveg.

Sínmezőkben?

Aztán az is fülembe csengett, hogy az új közlekedési miniszter bizony a feladatai közé rangsorolta a vasút környezetének ápolását. Kezdtek hát összerímelni a dolgok. Rá is kérdeztem *Krusóczki Tamás*ra, a MONSANTO magyarországi vegyszerképviselőjére, aki először is megnyugtatott. A ROUNDUP tökéletesen környezetbarát, s az élőlényekre teljesen veszélytelen, akár kezet is lehet mosni benne. A hatásmechanizmusában rejlik ereje, mert a zöld levélzeten át szívódik fel, s valóban a gyökerekig jutva kivégzi a legmakacsabb (esetleg más vegyszereken már megedződött) makacs évelőket is, példának okául a kőzúzalék közül minduntalan előtörő tarackot, s megfelelően adagolva a kisebb cserjéket, bozótokat sem hagyja tovább virulni.

A szakmai leírást bőkezűen osztogatták a MONSANTO pavilonjánál, de vajon meghallották -e azt a hangosbemondót, netán az arra járó pályafenntartási illetékesek is?

Nem tudom.

Azt viszont igen, hogy a gazos sínmezők, az elvadult vágányoldalak, töltéspartok nem az áhított EU-csatlakozás felé vezetnek.

*- Sz. Cs.-*

# Az InterCity népszerűbb, mint valaha

## Aki válaszol: Sárdi Gyula vezérigazgató-helyettes

*– Immár több augusztusi, szeptemberi vezérigazgatósági sajtótájékoztatón is hallhattuk, hogy főleg az InterCityt részesíti az utazóközönség előnyben a gyors, a sebes és a személyvonatokhoz képest. Az InterPici is nagy népszerűségnek örvend. Túl az általánosságokon rendelkezik-e a MÁV Rt. Vezérigazgatósága a májusi menetrendváltozás után olyan felmérésekkel, amelyek a győzelmi híradásokat igazolják. Kiderül-e a júniusi, júliusi (nyári) utazási adatok elemzéséből, hogy hol és mikor választották oly nagy előszeretettel az utasok a Cityt és a Picit?*

– A júniusi, illetve júliusi utazási adatok elemzése során kiderült, hogy a debreceni, illetve miskolci irányba közlekedő InterCity vonatok sűrítése megalapozott volt. A kétóránként induló szerelvényeken Miskolc felé több mint 50%-kal, Debrecen felé pedig 28%-kal többen utaztak, mint az elmúlt év hasonló időszakában annak ellenére, hogy a több éves tapasztalat szerint nyáron a szabadságolások időszakában kevesebben utaztak az InterCity vonatokon. Ugyanígy egyre többen választják az InterCity vonatokat Szeged, Szombathely felé is.

– A nyári turistaforgalomra való tekintettel a főváros és a Balaton part között az elmúlt évhez képest egy pár InterCity vonattal növeltük az utazási kínálatot, így összesen öt pár InterCity vonat közlekedik a nyári főidényben a Balaton-part felé/felől. A fenti intézkedésnek, illetve más menetrendi intézkedéseken túlmenően az InterCity vonatok balatonföldvári és balatonlellei megállításának köszönhetően a balatoni forgalomban mintegy 70%-kal nőtt az InterCity utasok száma a múlt évihez képest.

A MÁV Rt. az utazók igényeinek megfelelően növelte az InterCity járatok számát, a májusi menetrendváltozás során Zalaegerszeget is bekapcsolta a közvetlen InterCity hálózatba. Naponta egy pár InterCity vonat szállítja az utasokat a megyeszékhely és a főváros között.

Budapest és Szeged, illetve Pécs között az eddig csak hét végén közlekedő vonatpárt most már hétköznap is igénybe vehetik az utasok. Ezzel Szegedre 4 pár, Pécsre pedig naponta 5 pár (augusztus 27-től 6 pár) InterCity vonat közlekedik.

Fontos tudnivaló a diákutazó-közönség részére, hogy a tanévkezdettől pénteki napokon Kaposvárra, vasárnapi napokon pedig Bajáról a fővárosba indul mentesítő InterCity vonat és ezzel Baja illetve Szekszárd is bekapcsolódik az InterCity rendszerbe.

*– És hogyan képzeli el a MÁV vonalain (hálózatán) az országos nagytakarítást, amelyre szeptember 30-ai hatállyal utasítást adott ki? Tudtommal a kocsik takarítása például kft.-knek a feladata volna.*

– Igen, így van, minthogy azonban eljött az idő, más gondokra is koncentrálunk (gyomtalanítás, törmelék összegyűjtés, csinosítás, világosítás, kocsitisztaság stb.). A mi vasutasaink sem nézhetik tétlenül ezt a kampányt. Nem is olyanok, akik ölbe tett kézzel ülnének, épp ezért rájuk is számítunk és természetesen az utazóközönségre is, hogy a rend és a tisztaság legyen végre az úr a MÁV vonalain.

*Sz. Cs.*



*InterPici-néző*

# Vontatási Kupa Győrött



*2000. augusztus 26-án immár harmadik alkalommal rendezték meg a MÁV Rt. Győri Gépészeti Főnökség kispályás labdarúgó tornáját. Az elsőnek 1998-ban Hegyeshalom, a tavalyinak Komárom, míg ezúttal a főnökség győri központja adott otthont, tudtuk meg Gagna Ferenctől, a rendezvény házigazdájától, aki a helyi VSZ-alapszervezet titkára.*

A sportnapot szervező VSZ alapszervezetek eddig mindhárom alkalommal meghívták a szomszédos vasutak képviselőit. Sajnos az osztrák kollégák technikai okok miatt az idén nem tudtak eljönni, a szlovák vasutasokat a Párkányból és Érsekújvárról érkezett közös csapat képviselte. A helyiekkel együtt így négy csapat versengett.

A barátságos, de küzdelmes bajnokság végén Kovács László, a főnökség vezetője a hegyeshalmiak csapatkapitányának, Stefanovics Sándornak adhatta át a győzelmi serleget. A második helyezést a szlovák, a harmadikat komáromi gárda szerezte meg. A házigazdák így lecsúsztak a dobogóról, bár az is lehet, hogy ezzel csak előzékenységüket kívánták bizonyítani. A csapatokon túl serleggel díjazták a legjobb góllövőt (Cseplák Milán), megválasztották a legjobb játékost (Marecsek Vladiszlav), és a legjobb kapust (Mórocz András) is. Az eredményeket Füzy Géza ismertette, aki a bajnokság lebonyolításáért felelt.

A MÁV Rt- által is támogatott összejövetelre, amelyen családtagjaikkal együtt közel száz vasutas kapcsolódhatott ki, Hanák Ferencné, Marika gulyáságyúban elkészített kitűnő főztje tette fel a koronát.

*-ksz-*

# Adni vagy kapni jobb?

*Augusztus első két hetében a magyar árvízkárosult gyermekek lengyelországi táborozása során egy kicsit visszaemlékeztem 1997 nyarára, amikor szakszervezetünk a MÁV Rt.-vel közösen fogadott árvizes lengyel gyermekeket. Itt-tartózkodásuk alatt sikerült velük elfeledtetni a rossz emlékeket. A sors iróniája, hogy idén a Magyarországot sújtotta árvízi üdültetés, most a magyar gyerekek számára volt szükséges a keserű emlékek feledtetésére.*



A lengyel vasut a MÁV Rt.-én keresztül augusztus 4-től 15-ig 2x50 magyar árvízkárosult vasutas gyerekek részére küldött meghívást lengyelországi táborozásra. A MÁV Rt. vezetősége a Vasutasok Szakszervezetét kérte fel a csoportok megszervezésére. Felkeresték szakszervezetünket, átérezve az érintett gyerekek, családok helyzetét. Az idő rövidségét is figyelembe véve a helyi tisztségviselők segítségével napok alatt összeállt a két csoport az árvíz által „érintett" két területre koncentrálva. Így a záhonyi térségre, mely Smerekbe és a szegedi térségre, amely Zembrzycebe szóló táborozással indult. Az utazás kisebb bonyodalmakkal közel 18 órásra sikeredett.

A táborokban 2-3-4 ágyas, zuhanyzós szobákban rendezkedett be a magyarság. A táborok lengyel lakói – mind a gyerekek, mind a felnőttek – nagyon kedvesen, szívesen fogadták a mieinket. A fogadó fél a táborok földrajzi fekvéséből adódóan, más és más programot biztosított a magyar csoportok részére.

A záhonyi (Smerek-i) csoport a környező városokba tett buszkirándulásokat. Utaztak a Smerek melletti erdei kisvasúton, igénybe vehették a tábor uszodáját és a táborban működő lovasiskola jóvoltából bemutatták huszártudományukat.

A szegedi (Zembrzyce) csoport buszkiránduláson vett részt Zakopánéban, Krakkóban, illetve vasúttal Szuhyban. A síksághoz szokott gyerekek számára érdekességet jelentettek a hegyi patakok, amelyek fürdésre alkalmas, 19-20 fokos vizében a két szálláshely mellett többször megmártóztak.

Az ellátás jónak értékelhető, mindkét helyen próbáltak magyar ízeket csempészni az ételekbe, több kevesebb sikerrel. Minden igyekezet ellenére is a sütemények és a jégkrém alacsony árfolyama miatt eléggé válogatósak voltak a gyerekek, bár ahogy fogyott a zsebpénz, megnőtt az étvágyuk.

A búcsú csendesre és kissé szomorkássá sikerült, de azért jó volt innen a vonaton hazafelé zötykölődni. Hazafelé többször felötlött bennem, miért csak a bajban tudunk ennyire jók lenni? „Békeidőben" miért nem építünk ki kapcsolatokat egymással a két nemzet gyerekei érdekében. Van múltunk, amit nem elfelejteni kell, hanem felelevéníteni. A címben feltett kérdésre a válaszom: bár kint minden szép és jó volt, adni jobb.

***Fridrich Imre***

# Elmentek ... búcsúzunk

Türelmesen fogadta a sors kegyetlen próbatételét, a közeledő halált. Az utolsó hónapokban már tudta, hogy nem menekülhet, hiába hitegette az orvostudomány.

**Eszenyi László** életútján azonban nem volt hiábavaló egyetlen lépés sem.

1945-ben született mozdonyvezetői családból, így hát korán megismerkedett, összebarátkozott a vasúttal. 1963-ban a közgazdasági érettségit követően fékezőként kezdte, majd forgalmistaként folytatta. Minthogy egész életében képezte magát a tisztképzőt is elvégezte, a szakszervezeti mozgalom eszméje pedig elhódította magának. 1969-ben már főbizalmi Nyíregyháza csomópontján, 1994-98-ig pedig a VSZ Debreceni Területi Bizottságának titkára, s ugyanakkor tagja a Forgalmi Intéző Bizottságnak is. 1998-tól a forgalmi IB egyik helyettes vezetője. Eszenyi Lászlót, bárhová is állította a VSZ bizalma, mindig a vasúti dolgozók, a tagság ügyes-bajos dolgai elintézésének vágya fűtötte. Mindig jó kedéllyel, udvarias hangnemben tárgyalt a helyi, legsúlyosabb érdekvédelmi ügyek frontvonalán. Sohasem engedte a szakszervezeti kollektíva, a mozgalom tekintélyét megcsorbítani, lejáratni. 1998-tól állomásfőnök Nyírbogdányban, 1999 augusztusától sajnos rokkantsági nyugdíjba kényszerült, s a nyugalmasnak mondott esztendőkből csupán egyetlen egyet kapott az élettől. Végső útjára a nyíregyházi borbányai református temetőben augusztus 23-án kísérték szerettei, barátai, szakszervezeti társai. A VSZ nevében búcsúzva *Simon Dezső* alelnök helyezett el koszorút a kegyelet virágai mellé.

---

Nehéz kimondani, hogy 52 éves korában elhunyt **Szabó Sándor**, a MÁV Rt. Debreceni Gépészeti Főnökségének dolgozója, az örök ügyintéző, a szervező szb-titkár. Pályáját nagy ívben a vasútnál futotta meg. 1969-től a MÁV gépjármű-villamossági műszerészeként kezdte, rögtön az érettségi után, majd ugyanannál a debreceni gépészetnél mindvégig különböző posztokon állta meg helyét. Volt munkavédelmi előadó, normatechnológus, üzemgazdász, szabványügyi előadó. Szakvizsgáira nagyon ügyelt, lépcsőről-lépcsőre haladva mindet sikeresen tette le. Egy életen át tanult.

A VSZ-nél is fölfelé ívelt pályája. 1969-ben azonnal belépett a legnagyobb vasutas szakszervezetbe. A tisztség önmagában kevésbé érdekelte. Mindig az érdekek ütközője közé állt, nem bánva, hogy maga is megsebesülhet az embert próbáló harcban. El is terjedt róla, hogy ő aztán igazán mer ütközni Ha kellett, perre ment a munkáltatóval bármikor. Erről is megjegyezték a nevét.

Kollégái szerették, tisztelték, mert elsősorban a munkahelyen találkozott velük. Úgy mint bizalmi, később főbizalmi, majd választmányi tag.



Egyébként haláláig tagja volt a Gépészeti Intéző Bizottságnak.

A kollektívákban a sport szervezését „sajátította" ki magának, nem volt nélküle VSZ-tömegsportnap.

Kedves személyisége sokakat vonzott ilyenkor a legkülönbözőbb versenyek színterére. Halála napján – micsoda fintora a sorsnak! – épp egy különvonat érdekében kilincselt a kirándulni vágyó dolgozóknak. Sírjánál szeptember 7-én a Debreceni Köztemetőben nem véletlenül gyűltek össze annyian. Búcsúbeszédét a GIB nevében Pszota Árpád titkár mondott (a felvételen középen), miközben a hantot a keresztig elborították a koszorúk és a virágok.

***Szalai Csaba***

# Figyelő

## A szakszervezetek is ellenzik az Európai Bizottság elgondolásait

(La Vie du Rail, 2000. április 5.)

Az európai kormányok közlekedési miniszterei Brüsszel-Midi pályaudvarnál egy kormányzati vonatban ültek össze („európai együttműködés vonata") egy nemzetközi akciónap keretében a vasutak közszolgálati szerepének védelme érdekében. Ugyanilyen szellemben indítottak el két vonatot, egyrészt Brüsszel és Passau, másrészt Sopron és Passau között Bécsen keresztül. Az együttműködés vonata egy corail (korall színű) szerelvény volt, amely néhány pőrekocsit is tartalmazott, ahol reprezentálták mind az európai személyforgalom, mind az áruforgalom jövőjét, a kocsikban pedig az európai szakszervezeti mozgalmak láncolatát ábrázolták. A közösen végzett részvétel jelszavaként a következőket fogalmazták meg: „A vasútszerkezet átalakításának nem kell feltétlenül privatizációt, lemondást a periférikus vonalakról, valamint a foglalkoztatás csökkentését jelentenie". Kinyilvánították továbbá, hogy inkább együttműködés legyen a vasutak között, mint kiélezett konkurencia harc, kulcspontban a privatizációval. Négy francia szakszervezet, a CGT, CFDT, az UNSA és az FO a belga, a luxemburgi és az olasz szakszervezetek mellett az SNCF képviselőjével tart együtt. A viták és véleménycserék egymást követték a közös akarat alapján.

A mozgalom egyik szervezője a következőképpen összegezte a lehetőséget: „A vasutasok véleménye meghatározó lesz abban, hogy nyomást tudjanak gyakorolni az Európai Közösség határozataira. Örvendetes az a tény, hogy a vasút közszolgálati szerepének megőrzése érdekében a vasutak vezetői és az érdekképviseletek együtt tudnak működni".

***Hajós Béla***

# Gyermeküdültetés Kenesén



**Festői környezetben könnyen születnek a gyermekbarátságok.**

*Kétgyerekes szülőként tudom, mekkora gondot jelent a család életében az egyébként várva várt nyári szünet. A MÁV korábbi vezetőinek és a vasutasok áldozatvállalásának köszönhetően évtizedekkel ezelőtt létrejöttek azok a szociális intézmények, amelyek a mai napig biztosítják a vasutas szülők gyermekeinek tartalmas nyári kikapcsolódását. A 2000. évi szezonzárást követően Kiss Istvánnét, a MÁV Rt. gyermeküdültetésért felelős vezetőjét kértük meg, hogy ossza meg velünk tapasztalatait.*

– A MÁV Rt. Balatonkenesei Gyermeküdülője idén nyáron közel kétezer gyermeket fogadott. A nyári hónapokba négy kéthetes és egy tíznapos turnust szeveztünk, mint mindig teljes kihasználtsággal. A turnusonkénti 300-300 magyar gyermek mellett csereüdültetés keretében összesen közel száz belga, cseh és szlovák nemzetiségű gyerekeket is fogadtunk. Idén az üdültetés költségtérítését nem emeltük, egységesen, jövedelmi viszonyoktól függetlenül 5488 forintba kerül egy kéthetes beutaló.

*– Úgy tudom, az utazást csortosan, tapasztalt kísérőkkel, külön kocsikban bonyolítják. Olvasóinkat leginkább a szállás körülményei és az ellátás színvonala érdekli.*

– A gyermekeket nyolc kőházban tudjuk elhelyezni. Ezek többsége 25 ágyas háló, de az idén kettőt sikerült a jobban kedvelt és korszerűbb hatágyasra átalakítani. A gyermekeknek napi 550 forintos nyersanyagnormából állítjuk össze a napi menüt, ami négyszeri étkezést és egy pótvacsorát is tartalmaz. Az ebéd és a vacsora mindig főtt étel. Sajnos azt tapasztaljuk, hogy a gyerekek elég válogatósak, és emiatt néha panaszkodnak. Való igaz, hogy nem lehet egyszerre négyszáz éhes száj kedvére főzni.

*– Elég nehéz feladat lehet többszáz hét és tizennégy év közötti gyermeket lekötni. Milyen programok várják az őket?*

– Mind a táborvezetők, mind a nevelők hivatásos és nagy tapasztalattal rendelkező pedagógusok. A fürdésen kívül, sport- és játékos vetélkedők teszik színessé az ott tartózkodásst. A gyerekek egészségét pedig állandó orvosi felügyelet óvja. Ezen kívül kirándulásokat is beiktatunk a programba. Idén hajóval Balatonfüredre vittük a tábor lakóit.

*– Van valamilyen visszajelzésük arról, hogyan érezték magukat a „jövő vasutasai"?*

– Idén először osztályoztattuk a gyerekekkel a körülményeket. Az utazás és az elhelyezés jó minősítést kapott, ennél valamivel gyengébben szerepelt az étkeztetés. A programokat szervezők viszont kiemelkedően magas osztályzatokat kaptak. Hasonló a véleményük a rendszeresen nálunk nyaraló külföldieknek is.

***K. Sz.***

POSTALÁDÁNKBÓL

## Víztoronybontás nem akkor, nem annyiért!

*Válasz érkezett előző számunk olvasói levelére a Polgárdi-Ipartelepek állomáson feleslegessé vált víztorony lebontásának témájában:*

Nem négy, hanem immár nyolc éve történt, hogy a MÁV Rt. Szombathelyi Épület- és Közműgazdálkodó Főnöksége meghirdette a hatalmas monstrum lebontását, amely valóban nem szolgált már semmire. Ám nem akadt jelentkező, a víztorony méretei, a tetején lévő óriási vastartály több mint valószínű elijesztették a vállalkozó kedvűeket, így ugyancsak 1993-ban, immár konkrétan kivitelezőket kerestett az ÉKF az elodázhatatlan munkákhoz. Azzal kötöttek szerződést, aki a legolcsóbban bontott volna. Feltételes módban, mert a vállalkozó még csak megközelíteni sem tudta darujával a monstrumot, sőt vasúti veszélyt idézett föl próbálkozásával. Ezért vele szerződést kellett bontania az ÉKF-nek. Az már csak a közérdeklődésnek és a véletlennek köszönhető, hogy egy vasutas dolgozó által egy kisebb társaság tudomására jutott a Polgárdi-Ipartelepek víztornyának lebontási kudarca. Ők aztán daru nélkül, más módszerrel, de még olcsóbban (80.000 Ft+ÁFA) vállalkoztak a nagy munkára. Sikerült is eltüntetniük a behemót tornyot.

*Szerkesztőségünk a toronybontás történetét Németh Gyula, a MÁV Rt. Szombathelyi Ingatlankezelő Kft. igazgatójának tájékoztatása alapján adta közre.*

## Különdíj

Dr. Márkus Imre VSZ-elnök részére

Tájékoztatjuk, hogy a III. Országos Vasutas Fotókiállítást augusztus 18-án Szegeden méltó érdeklődés közepette megnyitottuk.

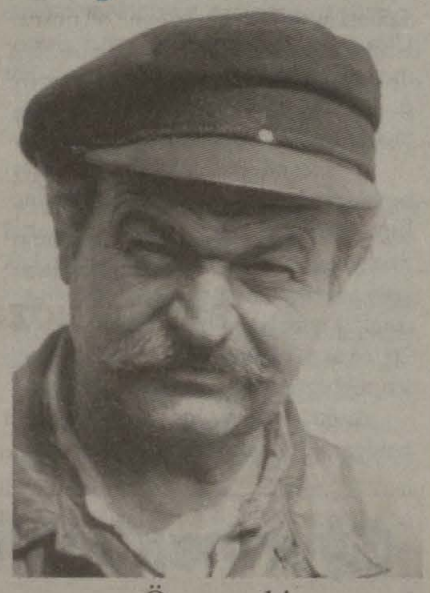
A pályázatra 58 szerzőtől beérkezett 407 fotóból a zsűrizés után 54 szerző 202 alkotását állítottuk ki.1

Az Ön szervezete által nyújtott erkölcsi és anyagi segítség nagyban hozzájárult a kiállítás sikeréhez. A támogatásukkal felajánlott különdíjat Máthé Zoltán budapesti fotós nyerte el. A díjat Cseh Ferenc adta át.

A korábbi fotókiállításaink széles körben való közönségsikere alapján ezen anyagot is vándoroltatjuk. Jelenlegi meghívóink: Szolnok, Veszprém, a Közlekedési Múzeum, a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium.

A Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma nevében ismételten megköszönjük segítségét.

*Nagy József* *Szabó Gyula*



Öreg szaki

*Lapunk munkatársa, Orosz Tamás pályaműve a Mozdonyvezetők Szakszervezete különdíját kapta a fotópályázaton. Gratulálunk!*

## Vasútmodellezők figyelmébe!

Nemzetközi Vasútmodell kiállítás lesz 2000. szeptember 22. és október 8-a között a Közlekedési Múzeum Repülési Csarnokában. (Petőfi Csarnok, Budapest, XIV. Zichy Mihály út 14.)

A kiállításon a több mint 100 járműmodell és terepasztal mellett a 3. Országos Vasutas Fotópályázat, valamint a Vasút-Utazás-Turizmus iskolai gyermekrajz pályázat anyagait is bemutatjuk.

A kiállítás hétfő kivételével 10.00 órától 17.00 óráig tekinthető meg.

Lakatos Béla
a MAVOE főtitkára

## Rajt a vasútmodellezők fotópályázatán

A Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub megalakulásának 10 éves évfordulója tiszteletére fotópályázatot hirdet. A pályázat célja: a vasútmodellezés szélesebb körű megismertetése, a képeken keresztül a kidolgozások, a látvány fejlesztése.

Pályázati feltételek: a képek témája, vasútmodellekről profilképek; terepasztalokról, diarámákról, modul elemekről átfogó vagy részletkép. A képek kivitele: fekete-fehér, színes. Mennyisége: kötetlen számú egyes képek és sorozatok; mérete: 18x24 és 30x40 cm között, bármilyen variációban. A beküldendő képeket lehetőleg a szerzők maguk kasírozzák, vagy elfogadják a klub ez irányú munkáját.

A pályázaton részt vehet minden amatőr és hivatásos fotós, aki a feltételeket elfogadja és teljesíti. Nem lehet olyan képekkel pályázni, melyek már korábbi fotókiállításokon sikerrel szerepeltek. A pályázatra beküldött képeket a klub által felkért zsűri bírálja és döntése ellen fellebbezésnek helye nincs.

A pályázatra beküldött képeket gondosan kezeljük, de a postai szállítás közbeni sérülésekért felelősséget nem tudunk vállalni. A pályázati anyagok mellett kérjük közölni a kép címét, a szerző nevét, lakáscímét, ha vasutas dolgozó, szolgálati helyét és telefonszámát. Beküldési határidő: 2000. október 21. Cím: Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub, Veszprém Pf. 713. Vasúti posta: MÁV Rt. Csomóponti Főnökség, Veszprém. A kiállítás a klub kiállításával egyidőben, 2000. november 18-26. között kerül megrendezésre.

Díjazás: mindkét kategóriában három helyezett oklevelet kap. A pályázatra beküldött képek – zsűrizéstől függetlenül - a klub tulajdonát képezik és azokat bármikor felhasználhatja további kiállításokon. A szerzők műveik beküldésével hozzájárulnak ahhoz, hogy képeiket a klub a kiállítással kapcsolatban publikálhassa.

A kiállítással kapcsolatos információt a 07/51-95, vagy a 88/329-999/51-95-ös telefonszámon Letenyei Istvántól lehet kérni.

*Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub*

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 mind vasúti, mind közúti célra magánfuvarozók részére.
MSZ EN ISO 9002/96



**Felvételünkön a 102 éves Kéri András a VSZ nevében Gulyás Ferenc, a szegedi nyugdíjas alapszervezet elnöke köszönti.**

## András bácsi 102 éves

Augusztus 11-én ünnepelte 102. születésnapját Szegeden *Kéri András* bácsi. Az ünnepeltet otthonában köszöntötte az igazgatóság vezetése részéről Szabó Gyula igazgató, a VSZ nyugdíjas alapszervezete részéről Gulyás Ferenc és az ÖTA képviseletében Elek Györgyné. Az ajándékok mellé pénzjutalom is dukált az idős vasutasnak.

András bácsi ma is élénken eleveníti fel életének főbb eseményeit. Tizenhat évesen került Aradon a vasútra pályamunkásnak, 1917-ben elvégezte a forgalmi-kereskedelmi segédtiszti tanfolyamot, Békéscsabára került gyakornoknak, majd a szomszédos Doboz-megyeri hadikikötőben lett forgalmi szolgálat-tevő, ezt követően Békésföldvárra, majd Erdélybe került.

A 20-as évek elején megszűnt munkahelye és Erdélyből hazajött, 1924-ben visszakerült a vasútra: előbb Kétegy-házán forgalmi szolgálattevő, majd Dévaványán és Körösladányban állomásfőnök. Innen ment nyugdíjba 1957-ben.

András bácsi 102. születésnapján is szellemileg friss, jó kedélyű, egyedüli bánata, hogy az utóbbi hónapokban romlott a látása, emiatt nem tudja elolvasni az újságot, a könyveket és nem tudja élvezni a televízió műsorát.

***Kép és szöveg: Gellért József***

## Keresztrejtvény

**„Hős vértől pirosult gyásztér..." 474 éve 1526. augusztus 29-én a törökökkel vívott háborúk legnagyobb jelentőségű eseménye a (megfejtés: függ. 1.) A több mint 100 ezer fős török csapatot (megfejtés: vizsz. 1.) vezette. A kb. 25 ezer fős magyar hadat (megfejtés: vízsz. 11) kalocsai érsek parancsnokolta. A mintegy másfél órás ütközetben meghalt (megfejtés: függ. 5) és 28 főúr, 7 püspök és vagy 15 ezer katona.**

VÍZSZINTES:

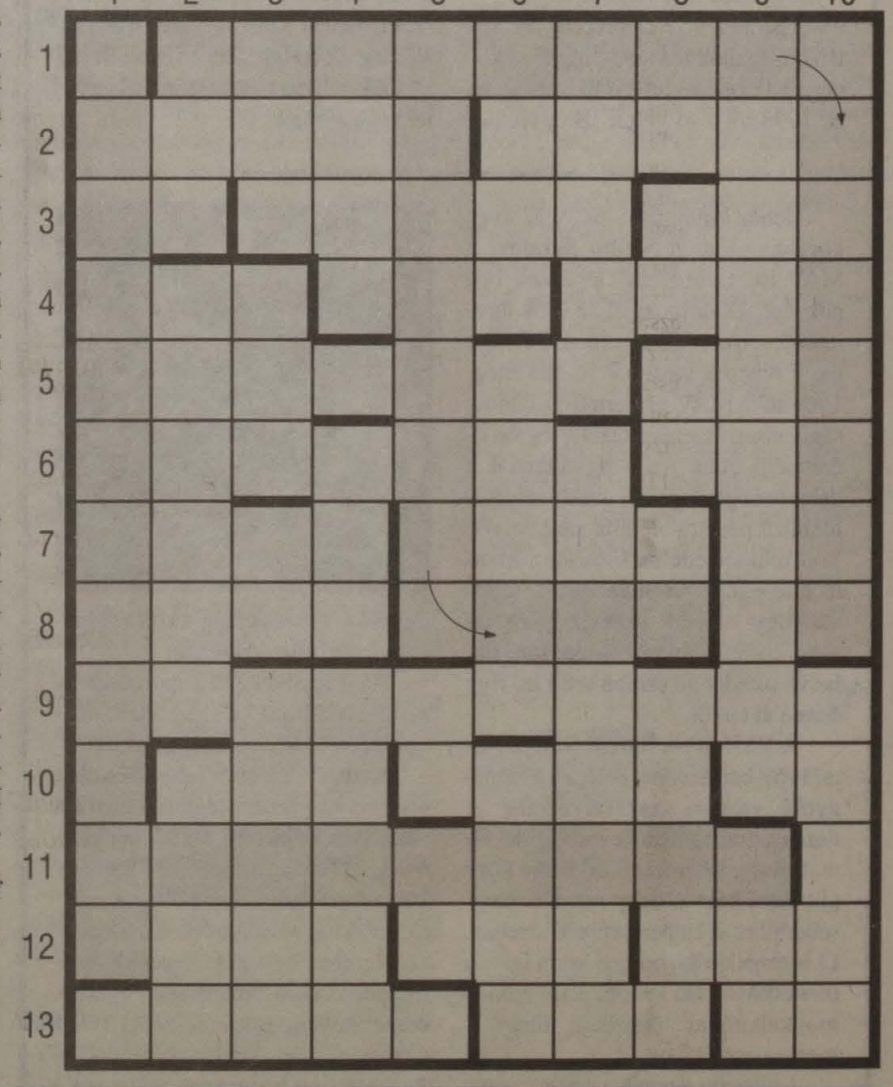
**1.** Római ezer – **Megfejtendő** **2.** 1848-as csata helye – fogkrém ház **3.** téli csapadék – szerelem hava – főnök a kártyában **4.** Jézus apjának szakmája – kötőszó – Asszuánban van **5.** butácska – egyik TV csatorna **6.** fejvédők – művészet (lat) **7.** irritál része – cselgáncsban pont – Ádám egyneműi **8.** szervusz Rómában – László, Nándor **9.** többszöröződik **10.** első betűnk – néma Klári – akácomra némán – félig arra **11.** **Megfejtendő** – Antal **12.** egyik szülőm – én (lat) – meccs részlet! **13.** fővárosi – bizony régiesen – indulatszó

FÜGGŐLEGES:

**1. Megfejtendő** – foszfor **2.** nyelvtani egység – ragasztó – huncut **3.** Zomborban van! – ragadozó madár – helyhatározó – gyümölcsös **4.** vegyjele "U" – római szám – Kairó egyneműi – azonnal (lat) **5. Megfejtendő** – okozat őse – helyhatározó – római szám **6.** női név – kietlen – szivarka **7.** örökösége – vezér **8.** megbízott röviden – földet forgat – helyhatározó – kettős betű – műfaj **9.** földrész – oroszlán (lat) **10.** csőd (német)

Készítette: **Bánszegi József**

Az előző szám megfejtése:
Johann Sebastian Bach, Eisenach, A lipcsei Tamás templom, Máté Passió
*Könyvet nyert:*
*Havasi Sándor, Budapest*



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

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 XLIV / 11. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. OKTÓBER

A tartalomból:

1. – Nemzetközi vasutas szakszervezeti fórum **1.–2. oldal**
2. – A zsebünkre megy – NEMECSEK vagy nemecsek **4. oldal**
3. – Nem a VSZ-ben csalódtak – Elhurcoltak, szóljatok! **5. oldal**
4. – Nyílt levél a Magyar Köztársaság miniszterelnökének **1.–6. oldal**



*Aranyjelvényeseink – együtt. Fotó: Szalai*

### 104 éves évforduló

# Nemzetközi vasutas szakszervezeti fórum

A vasutas szakszervezeti mozgalom megalakulásának 104. évfordulóján a Vasutasok Szakszervezete ünnepi megemlékezést tartott. Az ünnepséget – *dr. Márkus Imre* meghívásának eleget téve – megtisztelte jelenlétével több nyugat-európai ország vasutas szakszervezetének képviselője is. Jelen volt: *Spyros Kotsias*, a Görögországi Általános Közlekedési Szövetség Intéző Bizottsága tagja, az ERGOSE alkalmazotti képviselője; *Bruno Dalberto*, az FGTE-CFDT nemzetközi szektor elnöke; *Erwin Langsenlehner*, az Osztrák Szakszervezeti Szövetség képviselője és *Matthias Freitag*, a Német Vasutas Szakszervezet képviselője. Az ünnepséget követő fórumon a vasutak átalakításáról és a vasutas szakszervezeti mozgalom helyzetéről tájékoztatták egymást a résztvevők. A vendégek előadásaikban szóltak a vasúti vonalhálózat fejlesztésének problémáiról, az infrastruktúra vasút és a kereskedő vasút szétválasztásának módszereiről is.

*(Folytatás a 2. oldalon.)*



*Középütt Erwin Langsenlehner, szélen pedig Matthias Freitag.*

# Nyílt levél a Magyar Köztársaság miniszterelnökének

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

A szakszervezetek nőszervezetei által, a férfiak és nők közötti esélyegyenlőségért folytatott küzdelem jegyében szervezett Munkavállaló Nők I. Országos Konferenciájának résztvevői az alábbi állásfoglalással fordulnak a miniszterelnökhöz:

Mit akarnak a munkavállaló nők a munkahelyeken, a képzésben: A nők az esély egyenlőségének mind teljesebb körű gyakorlati érvényesülését, a velük szemben alkalmazott hátrányos megkülönböztetés minden formájának megszüntetését; foglalkoztatás és szociális biztonságot; a munkaidőalap további csökkentését, a családi életet segítő munkarendek, rugalmas foglalkoztatási formák feltételrendszerének megteremtését. Ezen belül szükségesnek tartjuk, hogy a kisgyermekes szülők igénye esetén, a gyermek 10 éves koráig, részmunkaidőben dolgozhassanak oly módon, hogy mindazokban az ellátásokban részesüljenek, amelyek a teljes munkaidőben foglalkoztatottakat megilletik. Az ebből fakadó többletterheket az állami költségvetés viselje. Ebben az esetben a kiesett munkaidőre – a teljes foglalkoztatás mértékéig a szolgálati idő megváltását szolgáló járulék a társadalombiztosítás felé a költségvetés terhére kerüljön

*(Folytatás a 6. oldalon)*

# Civil országjelentés – női szemmel

A Vasutasok Szakszervezetének Nőbizottsága szeptember 13-án tartott soros értekezletén, a napirenden szereplő témák közül kiemelt kérdésként tárgyalta a hat szakszervezeti konföderáció által készített civil országjelentést és kialakította róla állásfoglalását.

A Nőbizottság tagjai örömmel fogadták a jelentés elkészültét, mint a szakszervezeti szövetségek formálódó együttműködésének megjelenítését. Szorgalmazzák az együttműködés fokozását, annak minél gyakoribb megnyilvánulását. Tartalmilag is jónak értékelték a jelentést, mert konkrétan, kritikusan szól mindazokról a feszítő gondokról, amelyek ma a munkavállalókat és a nyugdíjasokat foglalkoztatják.

Külön értéknek tartják, hogy egy-egy fejezetnél kitér a nőket és a családokat közvetlenül érintő problémákra is. Javasolják a munkajogi védelem követelését kiterjeszteni a kisgyermekes anyákra, a Gyes-ről visszatérőkre vonatkozóan is; a férfiak és nők javadalmazása közötti különbségek mérséklése, illetve

*(Folytatás a 6. oldalon)*

AKTUÁLIS

# Az Európai Unióhoz csatlakozás szociális és környezetvédelmi kérdései

A magyar állampolgárok az EU csatlakozástól, illetve annak előkészületeitől a társadalmi, közösségi, emberi kapcsolatok, szociális helyzetük javulását és a jóléti intézmények stabilizálódását várják. A Vasutasok Szakszervezete álláspontja szerint ez a folyamat akkor teljesíti történelmi küldetését, ha a társadalom széles rétegeinek jelentenek előnyt, és nem csak kevesek élvezik a csatlakozás utáni állapot előnyeit.

Óvatosságra és körültekintésre intenek bennünket a körülmények, hiszen miközben a csatlakozni kívánó országok igent mondanak a gazdasági integrációra, a globalizációra, a szociális integrációt és a bérek növelését jelentős részben belügyüknek tekintik. Erre utal az is, hogy a Szociális Charta tizenkét pontjából (1. Munkavállaló joga – választása szerinti EU országban dolgozni; 2. Jog az igazságos javadalmazáshoz; 3. Jog a jobb élet és munkafeltételekhez; 4. Jog a szociális védelemhez az egyes tagországok szabályai szerint; 5. Szövetkezési szabadság – jog a munkabér-tárgyalásokra; 6. Jog a szakképzésre; 7. Nők-férfiak egyenlő feltételekhez való joga; 8. Munkavállaló joga a tanulásra, képzésre, meghallgatásuk és részvételük a munkahelyét érintő döntésekben; 9. Egészségvédelem, a munkahely; 10. Gyermek és ifjúságvédelem; 11. Az idős emberek joga a méltányos életszínvonalra; 12. A hátrányos helyzetűek joga a társadalmi és foglalkoztatási, béremelkedésre.) Mindössze az első kötelező egységesen az EU valamennyi országban.

De a szociális előírások félreértelmezésével is találkoztunk már. Például a Fehérkönyv 1999-ben a munkaerő rugalmasabbá tételét írta elő. Ennek célja, hogy a munkavállalók különböző foglalkozásokra legyen alkalmasak, több szakmával rendelkezzenek, melynek eredményeképpen nő a mobilitásuk. Tehát nem arról van szó, hogy rugalmasan (flexibilisen) lehessen mindenkit éjjel-nappal dolgoztatni, ahogy ezt egyesek A munka törvénykönyve módosítása során értelmezni szeretnék.

Másik nagyon fontos kérdés, hogy a csatlakozás kapcsán a nemzeti értékeinket meg kell tudnunk tartani. Ami Magyarországon jobb és több mint egyes EU országokban, azt nem veszíthetjük el. Ehhez azonban társadalmi összefogásra van szükség. Ki kell kényszeríteni az érdemi szociális dialógust, melynek eredményeképpen a kormányzati beavatkozást – az EU elvárásoknak megfelelően – kell kiszorítani a munkáltatók és a munkavállalók alkujából.

A csatlakozásig számos megvalósítandó célt kell még elérnünk. Például az Európai Unióban csökkenő időtartalmú munkahét 38-36-35 óra, míg Magyarországon 48 óra. Ha nem másodosztályú tagok akarunk lenni, a belső erőket a szakszervezetek és a civil szervezeteket össze kell fogni. A kérdés az, hogy milyen EU-tag Magyarországot akarunk? A célokat a realitások alapján kell meghatározni. Fel kell tenni a kérdést, mit vagyunk hajlandók tenni a célok megvalósulásáért? Elbújunk és megvárjuk míg mások teszik meg helyettünk (lásd vasutas sztrájk, egészségügyiek demonstrációja stb.)? Képesek leszünk-e, akarunk-e összefogni?

De a bérharmonizáció sem előírás az EU-ban. A munkavállalóknak ki kell kényszeríteniük a munkaerő ellenértékének a megfizetését. Ahol kevesebb a bér, oda megy a tőke, ott az extraprofit. Meddig hisszük el, hogy a tőke azért kell, hogy legyen munkahelyünk és nem szabad ellene követelőzni, mert akkor elmegy az országból? Mit ér nekünk a GDP 6,5 százalékos növekedése, ha az egy fillérig minden haszonnal kimegy az országból, illetve a fényűzésre, az egyének gazdagodására fordítódik, és nem az újratermelési folyamatot segíti?

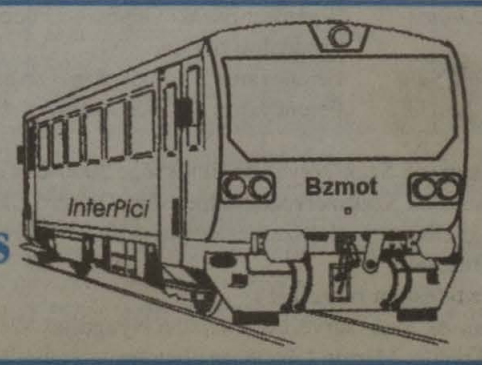
## Zöldebb Magyarországot akarunk!

A környezetvédelem határok nélküli, éppúgy, mint a vasút. Magyarország is rendelkezik egy hatéves nemzeti környezetvédelmi programmal. Hogy állunk a teljesítésével, és főleg hogyan állunk az újabb szennyezésekkel?

A költségvetés számol-e a környezetvédő beruházásokat, a kárelhárítást támogató ISPA hitelekkel? Mellé teszi-e a kormány az 50 százalékot például a vasút esetében? Úgy tudjuk, hogy 2001-re a kormány nem tervezett ilyet a vasútnál.

A VSZ számára érthetetlen, hogy miért nem vásárol a MÁV Rt. elővárosi gyorsszerelvényeket, amelyek Kelenföldről a Délibe vihetnék az utasokat a metró és a tömegközlekedési csatlakozásokhoz. Ez környezetvédő és olcsó megoldás lenne.

Már az EU csatlakozás előkészületei során javuló munkafeltételeket, hatékonyabb egészség-, környezet- és munkavédelmet akarunk. A Vasutasok Szakszervezete, mint mindig, most sem valami, vagy valakik ellen szorgalmazza az összefogást, hanem egy mindannyiunk számára jobb megélhetést biztosító, Európához tartozó Magyarországért.

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


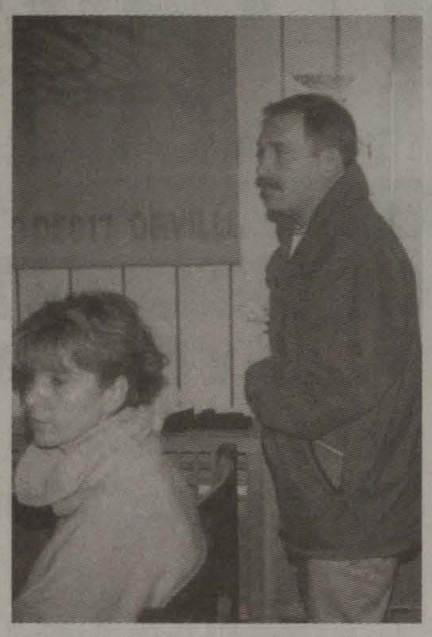
# Nemzetközi vasutas szakszervezeti fórum

*(Folytatás a 2. oldalról)*

## Vasutak jelene és jövője

*Bruno Dalberto*-tól megtudtuk, hogy Franciaországban fontosnak tartja az állam a vasút fejlesztését, amelynek következtében a vasutasok helyzete, munkakörülményei is javultak. Az 1995-ös nagy sztrájk eredményeképpen a kormány az SNCF és a szakszervezetek között megállapodás jött létre. Két nagyvállalat van a vasúton belül, de privatizáció nem történt. A vasút szervezetének felépítése megfelel a szakszervezetek akaratának is. Franciaországban a mintegy 180 000 vasutast heti 35 órában foglalkoztatják. A tagdíjat a szakszervezet szedi be.

Németországban 2004-ig tart a „reform" – avatta be a hallgatóságot *Matthias Freitag*. Jelenleg 250 000 munkavállalót foglalkoztatnak a vasútnál. A létszám az elmúlt években 130 000-el csökkent. Közel 70 000 főt nyugdíjaztak, 60 000 vasutast pedig más szektorokba irányítottak át. Az állam fejleszti a vasutat. Lassújelek felszámolására és infrastrukturális fejlesztésekre 2,5 milliárd márkát fordítanak évente. A német vasutasok összefogtak a vasút térnyerése érdekében. Külső szervezetekkel egy vasúti lobbyt, szövetséget hoztak létre. Az üzemanyagok árváltozása miatt a közúti lobby visszaszorításán dolgoznak. A heti munkaidő a 40 óráról csökkenő tendenciájú. Különböző munkakörökben már 38 órát, 36 órát, 35 órát dolgoznak. A vasutasok 80 százalékát egy szakszervezet tömöríti, további 10 százalékuk másik két szakszervezet tagja, 10 százalék pedig nem szervezett dolgozó. A tagdíj beszedését a szakszervezet végzi.



**Bruno Dalberto (Franciaország)**
**Fotó: Szalai**

Szomszédunknál Ausztriában a vasút átalakítása során továbbra is egy vállalat maradt a vasút – kezdte tájékoztatóját *Erwin Langsenlehner*. A társaságon belül viszont két elszámolási rend van, így a cég számviteli, könyvviteli szétválasztása megtörtént. Ez teljesen megfelel az EU-elvárásoknak, ugyanis nincs olyan előírás, miszerint önálló vállalatokká kellene szétválasztani a vasutakat. A vasúti adósság 17 milliárd ATS, amelyet egy vagyonkezelő társaságba visznek át. A személyszállítás átalakítása során az önkormányzatokkal is tárgyalnak a vasúti közlekedés fenntarthatósága érdekében, a lehetséges, működőképes megoldásokról. A pályán a szabad használat már megvalósult, de nincs „idegen fuvarozó", aki a szabad szolgáltatást igénybe venné.

Ausztriában 1987-től a szolgálati jogok megváltoztak, a létszámleépítés tilalma megszűnt. A kormány – a vasút és a szakszervezet megállapodása alapján öt év alatt 12 000 munkavállalót épített le. A módszerek között első helyen a nyugdíjazás és az átképzés szerepelt. Jelenleg 52 000-en dolgoznak az ÖBB-nél. A létszámleépítéssel párhuzamosan nőttek a bérek, a vasúttársaság bértömege nem csökkent. A vasút az eddigi tevékenységétől idegen cégeket vásárol meg, terjeszkedik, fejleszt. A heti munkaidőt 40 óráról fokozatosan csökkentik.

Az Osztrák Vasutas Szakszervezet (ÖGB) alternatív gazdaságpolitikát követel az államtól. A benzin árváltozása rákényszeríti a kormányokat, arra, hogy a környezetkímélő, és olcsóbb üzemű vasutat fejlesszék. Ausztriában egy vasutas szakszervezet működik, amelynek szervezettsége 98 százalék körül van. A tagdíjat a munkáltató a bérekből levonja és átutalja a szakszervezeti központ számlájára.

Görögországban a gyenge minőségű pályák miatt jelentős fejlesztésekbe kezdtek -tudtuk meg *Spyros Kotsias*tól. A források felét az EU biztosítja, ISPA hitelből, a másik felét a kormány az állami költségvetésből. Görögországban egy vasút van, amelynek az infrastruktúrája a leányvállalata, egyéb társaságok nincsenek. 1990-ben még 15 000-en dolgoztak a vasúton, ma már csak 9000-en szolgálnak. A leépítést létszámstop mellett elsősorban nyugdíjazásokkal és más munkahelyekre való átirányítással oldották meg.

## Együttműködés vagy verseny

A görögöknél a versenyt helyezi előtérbe a kormány. Ebből a gazdaságnak sok hátránya származik. Nőtt a közúti szállítás, nagymértékben erősödött a környezetszennyezés. A vasútnak nagy konkurenciát jelent a víziút is.

Ausztriában az együttműködésre kívánják a hangsúlyt helyezni. „Szabályozott" verseny van az ésszerűség keretein belül az EU számára is elfogadható módon. Ezt a módszert erősítik a közlekedési szakszervezetek együttműködései is.

Németországban erősödik a „külföldi társaságok" megjelenése. A versennyel szemben az együttműködést támogatják. Ehhez nem csak az egyes országokon belül, de Európában nemzetközi szakszervezeti összefogás kell. Németországban 17 szakszervezeti szövetség fogott össze és számtalan egyéb egyesület, társadalmi szervezet a vasút melletti eredményesebb lobbyzás érdekében.

A francia vasutaknál is a kooperációra helyezik a hangsúlyt. A nemzeti vasutak szakszervezeti harcai különkülön gyengék. Nemzetközi összefogás kell. Franciaországban október 17-én egész EU-nak szóló „bemutatóra" kerül sor, ahol a vasúti modernizáció fontosságát, gazdasági hasznosságát demonstrálják. A kezdeményezés egyedülálló. A kormányokra, állampolgárokra pozitív hatást kívánnak kiváltani a vasút támogatása mellett. Minden egyes országban egyre érdemibb együttműködés tapasztalható a vasút és a szakszervezetek között.

A szakszervezetek elaprózottsága, a megosztottság nincs jelen. A munkavállalókért, a munkahelyekért széles az összefogás, a kompromisszum készség. Nem egymás kárára akarnak pozíciókat szerezni. Egyénieskedés, megosztási kísérletek nem fordulnak elő, mivel az a vasútellenes lobbykat és politikát segítené, a munkavállalókat, a szakszervezeteket pedig gyengítené. A vasutak gazdasági, környezetvédelmi, regionális szerepét az ellenérdekekkel szemben csak teljes munkavállalói összefogással és széles körű társadalmi támogatottsággal lehet megtartani, illetve fejleszteni. Az akciókban a vasutasság széles tömegei és a különböző vasutat támogató szervezetek aktivistái is részt vesznek Franciaországban.

A konzultáció végén a résztvevők megállapodtak a párbeszédet folytatásában. Mint mondták, meg kell ismerniük egymás problémáit, azért, hogy segíteni tudjanak magukon és egymáson is.

Mind a négy szakszervezeti vezető javasolta a magyar Vasutasok Szakszervezete számára, hogy csatlakozzon a Nemzetközi Vasutas Szakszervezetekhez, az ITF-hez. Kezdeményezték, hogy a VSZ minél előbb kérje felvételét az európai szakszervezeti tömörülésbe.

*K. Sz.*

# TISZTSÉGVISELŐK ELISMERÉSE

***2000. szeptember 20-án a Közlekedési Múzeum Dísztermében a vasutas szakszervezeti mozgalom megalakulásának évfordulója alkalmából megrendezett központi ünnepségen került sor a Vasutasok Szakszervezete Arany Jelvény, a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Elismerő Oklevél, valamint Dicsérő Oklevél kitüntetések átadására. Feleki Pált, a nyugdíjas korelnököt a VSZ elnöke és Simon Dezső alelnök virággal köszöntötte. (2. kép)***

**A Vasutasok Szakszervezete Arany Jelvény kitüntetésben részesültek:**

| | |
|---|---|
| *Gazsi János* | MÁV Rt.Távközlő, Erősáramú és Biztosítóberendezési Gazdálkodási Központ osztályvezetője, VSz Élet és Munkakörülményi Szakbizottság tagja |
| *Hercegh Mária* | MÁV Rt. Állomásfőnökség Budapest-Józsefváros társadalmi szb titkára, VSz Női Tagozat vezetője |
| *Horváth Ferenc* | MÁV Rt. Csomóponti Főnökség Veszprém volt csomóponti főnöke, VSz Állomásfőnöki Tagozat volt vezetője |
| *Hollik Miklós* | MÁV Rt.VillamosVonalfőnökség Nyíregyháza társadalmi szb-titkára |
| *Kerék Júlianna* | MÁV Kórház gazdasági felelőse, társadalmi tisztségviselő |
| *Lázár István* | Budapest TK titkár-helyettese, független tisztségviselő |
| *Martin Miklós* | Bp. Nyugati Csomóponti Állomásfőnökség vezető-főbizalmija társadalmi tisztségviselő |
| *Osváth Endre* | Miskolc TBF, gazdasági felelős, társadalmi tisztségviselő |
| *Paál Attila* | Miskolc Járműjavító Kft társadalmi szb titkára |
| *Róka Lajos* | ONySz GYSEV, szervező titkár, társadalmi tisztségviselő |
| *Tóth Balázs* | Zalaegerszeg Gépészeti Főnökség társadalmi szb titkára |
| *Varga Gábor* | Kiskunfélegyháza Állomásfőnökség, szb titkár társadalmi tisztségviselő |
| *Várady Lászlóné* | Budapest - Nyugati Csomóponti Főnökség társadalmi szb titkára. |

A Vasutasok Szakszervezete Elismerő Oklevél kitüntetésben száz tisztségviselő részesült.
**A központi ünnepségen vehette át az elismerést :**

| | |
|---|---|
| *Altziebler János* | Budapest Nyugati Csomóponti Állomásfőnökség szakszervezeti főbizalmija, |
| ***Bába Vince*** | Északi Gépészeti Főnökség szakszervezeti főbizalmija a Szob-Sturovói részlegnél, a Vasutasok Szakszervezete Választmányának tagja, ***(3. kép)*** |
| *Burján György* | Budapest-Keleti Gépészeti Főnökség választott tisztségviselője, |
| *Kádár Bertalan* | VSz Országos Nyugdíjas Szervezet Miskolci területi szervezője, |
| *Kepecz Sándor* | Mátészalka Gépészeti Főnökség alapszervezetének társadalmi titkára, |
| *Kovácsné Jenei Mária* | Budapest Keleti Pályaudvar Villamos Fenntartási Főnökség alapszervezetének gazdasági felelőse, |
| *Mile Ferenc* | Püspökladány Gépészeti Kirendeltség alapszervezetének társadalmi titkára, |
| ***Szabó Lajos*** | Jászkisér FKG. Kft. volt társadalmi szb titkára, Jászapáti polgármestere, ***(1. kép)*** |
| *Tóbi István* | Budapest Keleti Pályaudvar Csomóponti Főnökség Szakszervezeti Bizottságának a tagja, |
| *Viola János* | Budapest Északi Gépészeti Főnökség Szakszervezeti Bizottságának társadalmi titkára, |
| *Szabó Gyula* | Ferencváros Állomás alapszervezetének titkár-helyettese, |
| *Tóth László* | Ferencváros Állomás szakszervezeti főbizalmija. |

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége 2000-ben négy alapszervezet részére adományozta a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Dicsérő Oklevél kitüntetést. A kitüntetéshez járó anyagi elismerés alapszervezetenként 100.000.- Ft, melyet infrastruktúrájuk fejlesztésére fordíthatnak.
**Kitüntetésben részesült :**
Vasutasok Szakszervezete Miskolci Nyugdíjas Szervezete.
Átvette: Márton László, az alapszervezet elnöke.











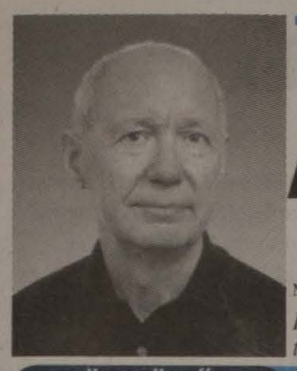


A hallgatóság első sorában foglalt helyet (jobbról negyedik, harmadik) dr. Bíró Tibor és Kiss Tamás alelnök is. **(4. kép)** (Fotóriport: Szalai)

MÁV Rt. Csomóponti Főnökség Budapest Nyugati VSz alapszervezete
Átvette: Várady Lászlóné, az alapszervezet titkára
MÁV Rt. Pályagazdálkodási Főnökség Hódmezővásárhely VSz alapszervezete
Átvette: Sándorné Kucsma Mariann, az alapszervezet titkára.
MÁV Rt. Villamos Vonalfőnökség Hódmezővásárhely VSz alapszervezete.
Átvette: Dienes Károly, az alapszervezet titkára.

***Gadanecz Béla történész***, társadalomkutató 75. születésnapja alkalmából a vasutas munkásmozgalom kutatása, feldolgozása terén végzett kiemelkedő munkásságáért Díszoklevél elismerésben részesült. A kitüntetéseket *dr. Márkus Imre*, a VSz elnöke adta át.

***Pauer Olivérné***



MOTTÓ:
*Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.*

# Állítsuk meg a süllyedést!

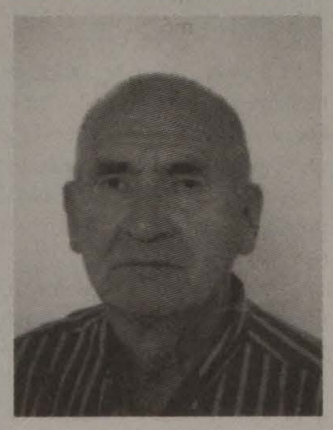
TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÜTKÖZŐ

KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

## Tevékenységünknek az EMBERT kell szolgálnia!



-vallja **Fritsch Ottó**, az Állami Erdészeti Szolgálat Budapesti Igazgatóságának főtanácsosa, erdőfelügyelője, az Erdészeti és Faipari Dolgozók Szakszervezetéhez tartozó alapszervezet titkára

*– Mióta vagy szakszervezeti tag, mióta viselsz tisztséget a mozgalomban?*

– 1956 óta vagyok tag, és 1969-től viselek tisztséget. Ettől kezdve vagyok alapszervezeti titkár, tehát több mint 31 éve töltöm be ezt a tisztséget.

*– Ez egészen különlegesen hosszú időszak.*

– Nemcsak különleges, de arra is alkalmas, hogy az ember a szakszervezeti mozgalmon belül kövesse és átélje az egymást követő társadalmi, gazdasági korok, időszakok változásait, eseményeit, tendenciáit. A belülről látott és megélt történések sok olyan tapasztalatot halmoznak fel, amelyet jól lehet hasznosítani a mindennapi érdekvédelmi munkában, s ezek fényében a tisztségviselő jobban megérti a társadalmi fejlődés-változás fő folyamatait, ellentmondásait, konfliktusait is.

*– Mi hozott be és mi tartott meg a szakszervezeti mozgalomban? Mit tartasz a szakszervezeti munka értelmének, lényegének?*

– Be kell vallanom, hogy annak idején, amikor az erdészeti pályámat elkezdtem, automatikusan lettem szakszervezeti tag, mert – akik még emlékeznek rá, akkortájt – mindenkit automatikusan beléptettek a szakszervezetekbe. Tizenhárom évig „csak egyszerű szakszervezeti tag" voltam. Elfogadtam a mozgalom céljait, de különösebben nem gondolkodtam a szakszervezetek lényegéről. Fordulópontot az jelentett, amidőn 1969-ben, az akkori jogelőd munkahelyemen, a Budapesti Állami Erdőrendezőségnél, a szakszervezeti taggyűlés előtt megkeresett a jelölőbizottság elnöke és a legnagyobb meglepetésemre közölte velem: a hivatal szakszervezeti tagsága engem látna szívesen alapszervezeti titkárnak. Ez a közlés-felkérés nemcsak meglepett, hanem nagyon meg is ijesztett. Azt is be kell vallanom: el sem tudtam képzelni magam e tisztségben, mert azt sem tudtam elképzelni, hogy egy taggyűlés nyilvánossága előtt – lámpaláz nélkül – akár két értelmes szót is el tudjak mondani. Az élet azonban megoldotta a problémát.

*– Hogyan?*

– Ezt az eseményt máig hatóan úgy éltem meg, hogy felismertem és megtapasztaltam a szakszervezet emberformáló szerepét és erejét. Amit korábban el sem tudtam képzelni, az a szakszervezeti munkában és az egyéni életemben is természetes automizmussá vált. Ennek kapcsán véltem megtalálni a szakszervezet szerepét, jelentőségét, a szakszervezeti munka értelmét és lényegét, a követendő gyakorlatot. Vagyis azt, hogy egész tevékenységünk középpontjában az EMBER álljon. Így nagybetűvel. Minden ezt szolgálja, mindent ennek rendeljünk alá.

Ha visszatekintek a három évtizedes szakszervezeti tisztségviselő múltamra, akkor – nagy valószínűséggel – annak köszönhetem a tisztségbe való hosszú idejű megmaradást, hogy a fenti szempontot igyekeztem mindig következetesen érvényesíteni. Tettem ezt azzal együtt, hogy mint ismeretes, a szakszervezeteknek a különböző korokban és időszakokban más-más szerepet szántak.

*– Mindezek alapján milyennek látod a szakszervezetek mai helyzetét, jelenlegi problémáit?*

– Mielőtt erre konkrétan válaszolnék, két dolgot hangsúlyoznék. Az egyik: viszonylag kisszámú, a társadalom kisebb szeletét képviselő szakszervezethez tartozom. A másik pedig az a körülmény, hogy közhivatalban dolgozom, amelyben nyilvánvalóan más a szakszervezeti munka mozgástere, mint mondjuk egy termelő üzemben vagy vállalatnál. Még azt is megemlíthetem, hogy szakszervezeti tagságunk összetétele is sajátos, például az iskolázottság, az életmód tekintetében.

Miután ezek a sajátos vonások 1989-1990 előtt, az akkori szakszervezeti keretek között nem, vagy csak alig érvényesülhettek, én is azok közé tartoztam, akik szükségesnek látták a szakszervezetek olyan módon való átalakítását, hogy a kisebb társadalmi csoportok jellegzetességei, speciális jegyei, érdekei megjelenjenek és érvényesüljenek. Ez azt jelentette, hogy a MEDOSZ-ból megalakult hat kisebb szakszervezet. Akkor ezt én magam is így láttam jónak.

*– És most, tíz év múltán?*

– A mögöttünk hagyott évek tapasztalatai alapján az a véleményem, hogy az előbb említett előny mellett hátránya is van a szétaprózódott szakszervezetnek. Mert igaz ugyan, hogy a ránk jellemző, sajátos viszonyokból fakadó érdekeket teljes mértékben tudjuk képviselni, ugyanakkor érezzük, hogy nincs kellő súlyunk, nincs elég bázis mögöttünk. Ebből következik a szakszervezeti mozgalom jövőbeni szerepéről vallott nézetem, véleményem is.

*– Nézzük, milyen ez? Fogalmazd meg dióhéjban.*

– Továbbra is szükségesnek tartom a kisebb létszámú társadalmi csoportok sajátos érdekeinek védelmét és képviseletét. Mindazonáltal nagyon fontosnak érzem azt is, hogy a túlzott elaprózottság ne csökkentse az egész szakszervezeti mozgalom súlyát, cselekvőképességét, az érdekvédelem, az érdekérvényesítés hatékonyságát. Ebből következik a megoldás is: a sajátos szempontokat képviselő és érvényesítő szakszervezeteknek kell tömörülniük nagyobb, közös érdekeket képviselő szervezetekké, illetve ezeknek tovább kell tömörülniük még nagyobb, átfogóbb érdekeket képviselő szervezetekké, szövetségekké.

A szakszervezeti mozgalom jövőjét az fogja meghatározni, hogy az egyes emberek, az egyes szakszervezeti tagok, hogyan viszonyulnak hozzá, pontosabban: megtalálják-e benne egyéni céljaik megvalósításának eszközét, s magukénak érzik, vallják-e az élet minden területén.

***-kárpáti-***

## Válogatott vélemények Vitapontok

Egy éve folyik a vita, a véleménycsere a Magyar Vasutasban a magyar szakszervezetek helyzetéről és jövőjéről. A közelgő befejezés előtt álljon itt még egy véleménycsokor, ízelítő a megjelent interjúkból.

– A magyar szakszervezetek mind ágazati szinten, mind országos megosztottak. Gyakran egymással szemben is kijátszhatók. A hatalom meg szívesen használja az „oszd meg és uralkodj" népi, jól bevált elvét. S az ennek során keletkező belső nézeteltérések sokat ártanak. Hátráltatja azokat a törekvéseket, hogy a munkavállalók érzelmileg is szorosan kötődjenek érdekvédelmi szervezeteikhez. (*Gál Rezső*, 2000. február)

– Tarthatatlan állapot – állapítja meg *Szőke Károly* –, hogy a meglévő erőforrások ) a tagság, az anyagi erő, a szakértői kör, az infrastruktúra) szétforgácsoltak. Az ágazati szakszervezetek párhuzamos munkát végeznek, hiányzik az akcióegység, elmarad a kívánatostól a konföderációk együttműködése, (ahogy ezt a vasutassztrájk is példázta. (2000. március)

– Elvesztettük a Népszavát...Anyagi gondok miatt megszűnt, vagy terjedelmében és tartalmában elsilányult a szakmai szakszervezetek sok, nagy hagyományokkal rendelkező lapja. Megritkultak vagy egyszerűen meghaltak az alapszervezeti tisztségviselők, bizalmiak munkáját segítő hírlevelek, tájékozódási források. Eltűntek...a folyóiratok, amelyek pedig nemcsak a szakszervezeti tisztségviselők, hanem a társadalmi valóságra kíváncsi, a közügyekre fogékony emberek sokaságát segítették az eligazodásban. (*Szathmári Gábor*, 2000. március.)

– A fő problémák abból adódnak – véli *Vadász János* –, hogy a kormányzati és munkáltatói túlhatalom következtében egyre gyakrabban, törvénytelen foglalkoztatással, mind többször minimális bérekért, a munkavállalói jogok teljes figyelmen kívül hagyásával működik a gazdaság és a társadalom. Ez nem csak azért okoz súlyos gondokat, mert nem EU-konform, hanem azért is, mert növekszik a társadalomban azoknak a száma, akik bár még dolgozhatnak, de munkájukból alig képesek fenntartani családjukat. (2000. március)

– A vasutassztrájk után nagymértékben romlott a munkaügyi kapcsolatok színvonala, másfelől viszont esély van egy kiegyensúlyozottabb és tartósabb együttműködésre a VSZ-szel és a VDSZSZ-szel. Új igényeknek és feladatoknak kell megfelelniük a vasutas szakszervezeteknek – rosszabb működési feltételek mellett. Értem ezen a munkáltató által teremtett helyzetet, a munkaidő-kedvezmény részbeni megváltoztatásában, a tagdíj-levonásban és a másik két szakszervezetnél függetlenített munkatársak számának csökkentésében meglévő hátrányokat. (*Dr. Borsik János*, 2000. március)

– Minden áron biztosítani kell, akár tömegmozgalmak árán is, hogy a kormány ne korlátozhassa a munkavállalói és szakszervezeti jogokat – hangsúlyozza *Krausz Tamás*. Meg kell állítani a kormányt abban a törekvésében, hogy a szakszervezeteket kiszorítsa a munkahelyekről, lehetetlenné téve így a kollektív szerződést, a béralkut és a munkaügyi ellenőrzést. A kormány kiszolgáltatja a magyar nemzet többségét kitevő munkavállalókat a multinacionális és helyi vállalkozók kénye-kedvének, még a prostitúció és a gyermekmunka egyértelmű korlátozását sem képes végrehajtani. (2000. április)

– A MEDOSZ-nek 15 éve több mint kétszer annyi tagja volt, mint amennyi ma az egész ágazatban összesen alkalmazásban állók száma. Rontotta helyzetünket a magyar szakszervezeti mozgalomban bekövetkezet sajátos pluralizmus, amelynek következményeként a korábbi MEDOSZ szervezési területét ma négy szakszervezet tölti be. Vagyis: négy részre szakadtunk. S ez, mint mindenütt az erők, az infrastruktúra szétaprózódását vonta maga után. A tagvesztés pedig a tagdíjbevétel csökkenésével jár. (*Dr. Bereczky András*, 2000. április)

– Alapelvem, hogy együttes és egyenrangú érdekvédelemre van szükség a szakszervezetekben – nyilatkozza *Mihalovits Ervin*. Ugyanis a munkavállalók és a nyugdíjasok sorsa – a különbségek mellett – sok tekintetben hasonló vagy azonos. Az érdekek együttesek. A nyugdíjasok mintegy 30 százaléka jelen van a különböző szakszervezetekben, fizetik a tagsági díjat, közreműködői voltak a szakszervezeti vagyon létrehozásának. Ezért elvárható, hogy a szakszervezetek nyugdíjas szervezeteket működtessenek, s a nyugdíjasok a munkavállalókkal együtt részesüljenek a szakszervezeti szolgáltatásokból. Ez nem szívesség a szakszervezetek részéről, hanem hivatásukból eredő kötelesség. (2000. május.)

– Alapvető feladatunknak tekintjük az alapszervezeti munka megerősítését, az aktivisták, a tisztségviselők felkészítését, oktatását, hogy a megváltozott gazdasági, politikai környezetben helyt tudjunk állni, képessé váljunk tagságunk érdekeinek védelmére és képviseletére. (*Lajtos Tamás*, 2000. július)

– Mind a saját álláspontom, mind a tagság véleménye szerint időszerű, hogy közelebb kerüljön egymáshoz a hat konföderáció és erősödjenek az egységtörekvések – húzza alá *Miriszlai Éva*. Nem a régi SZOT újjáélesztésére gondolunk, de az egységes fellépést biztosító szervezeti keretek kialakítása szükséges, hiszen a fejlett nyugati országokban is egységes szakszervezetek működnek. (2000. június)

– Tagságunk szorgalmazza a konföderációk egybeolvadását, hiszen ez teremthetné meg, erősíthetné fel az ágazatoknál is meglévő egyesülési folyamatot, az egységszakszervezet létrejöttét. Természetesen az egység megteremtésénél nem feledkezhetünk meg a szakmai sajátosságokról, azok érvényesítéséről. Az ennek megfelelő struktúra kialakításával képzelhető el részünkről az egységszakszervezete. (*Szalay Gyula*, 2000. augusztus)

– Biztató, hogy egyre sűrűbben fogalmazódik meg a nagyobb szolidaritás igénye arra, hogy közösen lépjünk fel a szegénység, a szociális igazságtalanságok ellen. Ez azonban egyelőre nem vált összehangolt és egységes cselekvéssé. A szakszervezetek fontos szerepet játszhatnak a szolidaritás gondolatának térhódításában, érvényesítésében. A szakszervezetek megerősödése és hatékony működése ezért nemcsak a szakszervezetek ügye, szélesebb társadalmi ügy is.

***K.S.***

## Ajánlott gondolatok
### Tanulj, amíg élsz. ( Szolón )

- *Ne adjunk mindig az utolsónak igazat. Vannak emberek, akik az utolsó értesülésben való hite az ésszerűtlenségig megy. (B.Gracián)*
- *Nincs hasznosabb, mint felismerni, hogy tévedtünk. (J. Joubert)*
- *Jó ügyet nem szolgálhatunk az igazság elfojtásával. (B. Russell)*
- *Meg kell tanulnunk, hogy ne higgyünk a magunk gondolatában azért, mert az a mi gondolatunk. Ellenkezőleg: éppen azért, mert ami gondolatunk, féken kell tartanunk és fokozott bizalmatlansággal kell bánnunk vele. (P. Valéry)*
- *A pénz nem gyökere minden rossznak. Az a baj, ha elvakultan kergeted a pénzt. ( P. Hauck)*
- *Nem lehetsz igazságos, ha nem vagy emberséges. (Vauvenargues)*
- *A gyűlölet, sohasem jó. (Spinoza)*
- *Az ember arra van hivatva, hogy fogadja el embertársától a segítséget és maga is nyújtson segítséget embertársának. (K. Barth)*
- *Saját jólneveltségünk a legjobb oltalom mások rossz modorával szemben. (Chesterfield)*
- *Mielőtt ígérnél, gondolkozz, az ígéret után pedig cselekedj! (Seneca)*
- *A bölcs ember idejében felkészül a viharra. (H. Grotius)*
- *Azzal a gondolattal vigasztalódunk mindenen, hogy magát a gondolkodásunkat élvezzük, s hogy ettől az évezettől semmi sem foszthat meg bennünket. (A De Vigny)*
- *Dolgozz, teremts, s irigy beszéd ne hasson rád. (Babriosz)*

***K.S:***

# Németország: egy jelentés, amely nyugtalanítja a Német Vasút Igazgatóságát

## (La Vie du Rail, 2000. augusztus)

A „Handelsblatt" című gazdasági napilap augusztus 24-i kiadásában közzétette az un. "Pallmann" bizottság zárójelentését, amelyet a Közlekedési Minisztérium készített. Ennek a jelentésnek a következtetéseit szeptember hónap folyamán kell nyilvánosságra hozni. A tanulmány ajánlásai rendkívüli jelentőséggel bírnak: A DB által irányított vasúthálózatot újra államosítani kell és a Német Vasút Rt. négy másik részlegét teljes egészében privatizálni. A tervezett cél az, hogy a DB megjelenhessen a tőzsdén, de az is, hogy ösztönözzék a konkurenciát. Ez a jelentés komoly zűrzavart okozott politikai és szakszervezeti körökben, mivel ellentétben áll Hartmut Mehdorn, DB elnök által képviselt vezetési irányelvekkel. Ellentmond ezenkívül az SPD (Német Szociáldemokrata Párt) által ajánlott vasútpolitikának is, hogy a vasút a jövőben is a hálózat szervezeti egységében maradjon a vállalat többi részével együtt.

A tanulmány aláhúzza, hogy alapvető összeférhetetlenség van a tőkepiac és a DB privatizációjának kockázatvállalása között, amely magában foglalja a vasúthálózatot is. A vasút infrastrukturális költségeit évek óta nagymértékben szubvencionálják és csak nehezen tud versenytársa maradni a közúti fuvarozásnak. Világos, hogy a beruházók kevésbé érdeklődnek iránta, mivel sok a veszteség addig, míg abból profitot tudnak elérni.

Ilyen szemszögből a bizottság arra bátorítja a DB-t, hogy összpontosítsa tevékenységét arra a 20 000 kilométer hosszúságú állami vasúthálózatra, amely nyereséges, a többi 18 000 kilométeres vasúthálózatot pedig engedje át fuvarozási társaságoknak, közigazgatási területeknek, városi önkormányzatoknak és magánvállalatoknak, akik azt nyereségesebben tudnák üzemeltetni. A vasúthálózat ilyen szétválasztása helyeslésre talált a Közlekedési Minisztérium szakértőinél is, olyan szükségességből, hogy megnyissák a hálózatot egy megkülönböztetéstől mentes konkurencia számára. Ajánlják egy speciális szerv létesítését, amely őrködni fog ennek a konkurenciának a megfelelő szabályozásáról. Ezt a szervet fontosnak találják arra is, hogy finanszírozza az állami vasút teljes felújítását is.

Azt, hogy ennek a tervnek a megvalósítása hozzájárul-e a Német Vasút Rt. nagyarányú deficitjének csökkentéséhez és kedvező fogadtatásra talál az utazóközönségnél és a fuvaroztatóknál, a jövő fogja megmutatni.

***Fordította: Hajós Béla***

### A zsebünkre megy

# Változnak az adójogszabályok

## Sándor László módosító javaslatai

Mint minden évben az állami költségvetés következő évi tervezésekor, az Országgyűlés várhatóan az idén is módosítja az adójogszabályokat. A Tisztelt Ház nincs könnyű helyzetben, amikor a bevételek forrásairól kell döntenie, hiszen ezer és ezer körülményt kell a honatyáknak mérlegelnie. Miért ne vehetnék figyelembe egyszer-egyszer a bérből élők érdekeit is? Ez vezérelhette dr. Sándor Lászlót, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének elnökét, amikor az adókra, járulékokra és egyéb költségvetési befizetésekre vonatkozó egyéb törvények módosításáról szóló törvényjavaslathoz négy módosító indítványt nyújtott be.

Az első szerint az úgynevezett alkalmazotti kedvezmény, pontosabban adójóváírás mértékét javasolja a képviselő a jelenleg érvényes havonkénti 3000 forintról 3800 forintra emelni. Az indoklás szerint: 2001-ben az átlagkereset várhatóan meg fogja haladni a törvényjavaslatban szereplő határt, így már az átlagos keresetűek is csak részben tudnák érvényesíteni az adójóváírást. Indokolt, hogy az átlagos keresetű munkavállalók élvezzék a teljes adójóváírás összegét.

A második javaslat a természetbeni juttatások adómentessége mértékének emelését (a természetben nyújtott étkezés esetén a jelenlegi 2200 forintról 4000 forintra, étkezési utalvány 2200 forintról 4000 forintra) kezdeményezi Sándor László. Az indoklásában kitér arra a körülményre, hogy a munkavégzéshez kapcsolódó étkezési hozzájárulás adókedvezménye évek óta nem követte a pénzromlás mértékét. A mai mértékben messze elmaradt attól, amennyi a munkavállalók munkaidőn belüli étkeztetéséhez valójában szükséges.



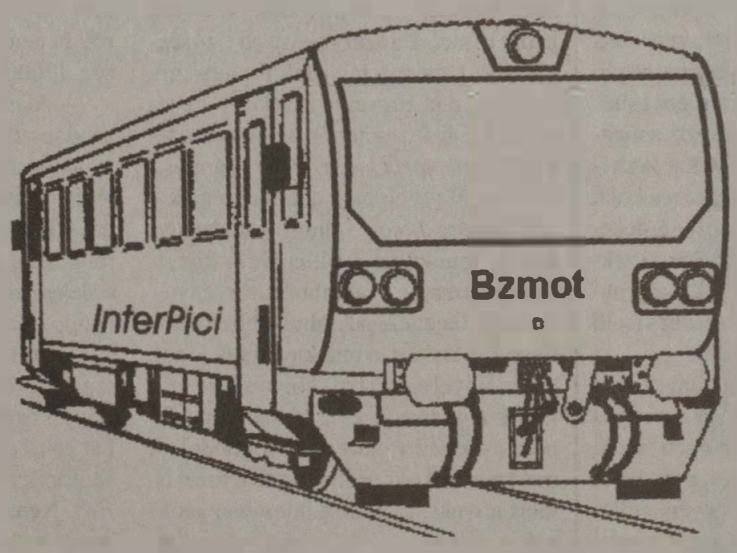
A harmadik módosító javaslat az önhibájukon kívül 30 napon túl elhelyezkedni nem tudók táppénzalapjának megállapítását 60 napos határidőre bővítené. A képviselő véleménye szerint a törvényjavaslat indokolatlan szigorításokat tartalmaz. Addig, amíg nem biztosított a teljes foglalkoztatás (ami azt jelenti, hogy aki munkát keres, az kapjon érdemi ajánlatot), addig ilyen büntető jellegű szabályozást nem szabad érvényesíteni.

A negyedik javaslat a befizetett munkavállalói érdekképviseleti tagdíjak után járó adókedvezmény havonkénti elszámolási kötelezettségét célozza. A képviselő szerint ugyanis a rendelkezések szerint a munkáltatónak év közben úgy kell az adóelőleget megállapítania, hogy az adóév végén elszámolandó adókülönbözet a lehető legkisebb legyen. E rendelkezés érvényesítése érdekében szükséges az érdekképviseleti tagdíj levonásának egyértelmű szabályozása.

***K. Sz.***

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

### KÓPÉSÁGOK (3)

MOTTÓ: *Vannak olyan kópéságok (csínytevések), melyeken egyesek nevetnek, másoknak torkán akad tőlük a falat... (a szerző)*

# NEMECSEK vagy nemecsek?

## (Törvényen kívüli kisállomásfőnökök?)

Vasúti pályafutásom több mint negyedévszázada során sok mindenben találtak már vétkesnek, azzal azonban még a rosszakaróim sem vádoltak soha, hogy túlbuzog bennem a tekintélytisztelet.

Mostanság mégis úgy látom indokoltnak, hogy a (kis) állomások főnökeit megillet a NEMECSEK titulus, esetükben ugyanis a MÁV humánstratégiája lassan-lassan humántragédiává formálódik.

Az állomásfőnöki munkakör kálváriája akkor vette kezdetét, amikor a forgalmi-kereskedelmi szakágat három szakigazgatósággá szervezték, majd megalkották a szakigazgatósági csomóponti főnökségi rendszert. A VSZ véleménye szerint – benne az én személyes véleményemet is – az volt és ma is az, hogy ez a rendszer egy torzó, egy félbeszakadt építkezés, melynek száz év múlva sem lesz műemléki értéke. Ezt a rendszert cipeli a vállán a kisállomások főnökeinek hada. Ez az utolsó vezető poszt, ahol gyakorlatilag már nincs jogkör, csak ELVÁRÁS és FELELŐSSÉG (ebben az értelemben minden nem RV és nem CSF székhely állomást kisállomásnak tekintek).

A pohár már azzal betelik, hogy ezek a vezetők munkájuk javarészét feltételhiányosan látják el, jogkörük jórészt csak papíron van, felelősség pedig ténylegesen fenn áll. A túlcsordulás abból fakad, hogy e vezetők igen gyakran látnak el forgalmi szolgálattevői és egyéb olyan tevékenységet, mely nem tartozik a munkakörükbe. Ez a rendszer a folyamatos jogsértés kategóriáját teljességgel megvalósítja.

Még nem találkoztam olyan munkáltatói – írott – intézkedéssel, amely a hatályos jog szerint, az Mt. 105. §-ának megfelelően megalapozta volna az állomásfőnök „más irányú" tevékenységét. E tekintetben a csomóponti főnökök és RV-vezetők mulasztása egyértelmű, hiszen ők jogosultak és egyben kötelesek az effajta intézkedés meghozatalára vagy ha ilyen nincs, akkor a jogszerűtlen ténykedés megszüntetésére. Ugye senki sem hiszi, hogy a beosztott főnökök feletteseik tudta nélkül művelik e rendszert?

A felelősség következő láncszemei a Forgalmi Szakigazgatóság Területi Forgalmi Osztályának vezetői (a név szerinti felsorolástól most eltekintek) számukra az ügyrend előírja, hogy az általuk felügyelt területek kötelesek ellenőrizni az Mt. és a KSZ betartását. – Hát milyen ellenőrzés az, amelyik nemhogy nem tárja fel a szabálytalanságot, hanem jogsértésre ösztönöz? vagy, kikre vonatkozik az ügyrend? Természetesen nem hagyhatók ki a felelősségi kör legerősebb láncszemei sem: a forgalmi szakigazgató és a humánerőforrással való gazdálkodás(?)-ért felelős szakigazgató-helyettes.

Nem mellékesen jegyzem meg, hogy a szakigazgatóság említett vezetői előtt ismeretlen ez a jogsértés, mint rendszer, mert, ha az igen aktív ellenőrzés e fölött elsiklott is, én hivatalos levélben is felhívtam erre a figyelmüket. Miért zavarja a VSZ-t ez a gyakorlat? A sokféle okból kettőt említek, mint legfontosabbat: Egy: attól, hogy valaki jogkörgyakorló, még nem következik, hogy el kell veszíteni saját jogait. Kettő: attól, hogy valaki jogkörgyakorló, nem feltétlenül következik (sőt!), hogy korlátlanul csorbíthatja mások jogait.

Az már csak hab ezen az ehetetlen tortán, hogy több száz helyen kényszeríti a MÁV rendszere az említett és többnyire „jogfosztott" – de szakmailag felkészült – vezetői gárdát munkavállalók sorsát eldöntő komoly tárgyalásokba, ahol a szakszervezet tisztségviselője is tudja, hogy aki vele szemben leül, az érdemei tárgyalásra kellő mozgástér hiányában nem képes.

Tisztelt Illetékesek! (Egyre inkább tetszik nekem e kifejezés.)

Ideje volna eldönteni, hogy az érintett állomásfőnökök nevét hogyan kívánják rögzíteni az egyre inkább szétzilálódó Magyar Államvasutak Emlékkönyvében?

NEMECSEKEK? Vagy nemecsekek?

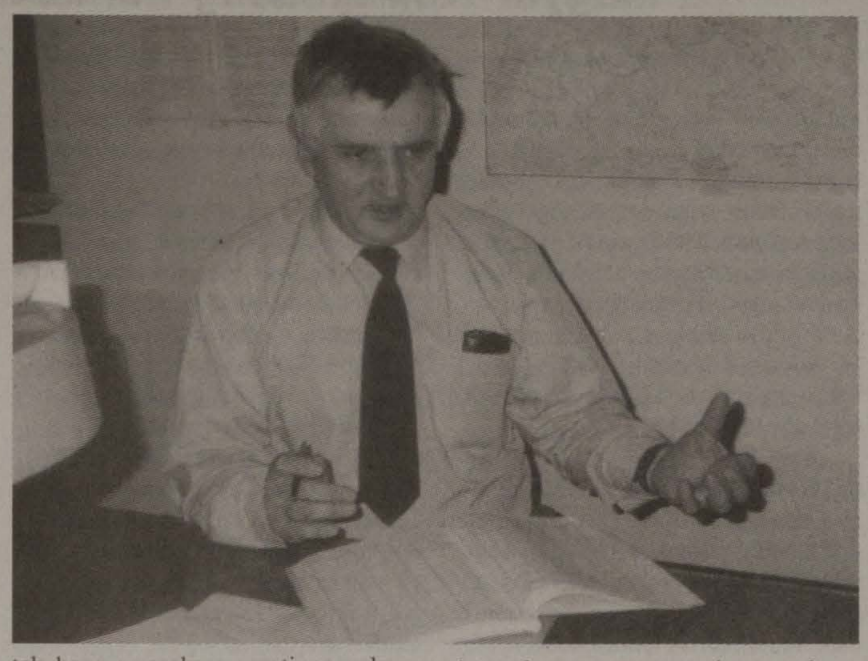
Bízom benne, hogy az első változat mellett voksolnak és abban is, hogy a döntés nem a Pál utcai fiúk ideje szerint történik meg.

***op***

# Nem a VSZ-ben csalódtak...

## Iroda a reklámszatyorban

***Kocsirendező, váltókezelő, térfelvigyázó, forgalmi szolgálattevő. A ranglétra lépcsőin lépdelt Harpauer József, fél éve kötelezte el magát az szb-titkári teendők mellett, problémákkal terhes időszakban nemegyszer, még ha keserű szájízzel is.***



Székesfehérvár állomásán töltötte be az említett munkaköröket 1982-ig, majd tíz éven át szolgált Gárdonyban. Visszatérve Székesfehérvárra, mint „univerzális" tartalékos végzi munkáját. A Vasutasok Szakszervezetének 1973-óta tagja.

– Reklámszatyorban hozom-viszem az irodámat – mutatja ironikus mosollyal, s készségesen tájékoztat gondjaikról, örömeikről.

– Igencsak hátráltatja szakszervezeti munkámat egy olyan iroda hiánya, ahol szolgálat után vagy szabadidőmben hozzáférhetnék a VSZ tulajdonában lévő fax géphez. Vagy éppen a tagdíjnyilvántartó lapokhoz. A tagok is könnyebben utolérhetnének problémáikkal. Igaz, ígéretet már kaptam a külön helyiséggel kapcsolatosan, várom beteljesedését. Komoly erőfeszítést igényel a tagdíjbefizetés procedúrája, az esetlegesen elmaradt díjak rendeztetése. Bár, előnye is van e többlet munkának! – hívja fel figyelmemet a titkár. Személyesen felkeresve a tagokat kínálkozik lehetőségünk az elbeszélgetésekre. Tapasztalatom szerint szorosabbá vált a kapcsolatunk.

*– 80%-ra csökkent a tagság létszáma. Véleménye szerint mi az oka?*

– Valóban, nagyon megritkította tagságunkat az emlékezetes, lezajlott sztrájk, amellyel többen nem értettek egyet. (Szinte egyöntetű véleményük volt: A láncon kívül mindent „elveszítettünk".) A megfelelő összefogás hiányával magyarázom távozásuk okát. Megjegyezném, nem a VSZ-ben, csalódtak, hanem a szakszervezeti mozgalomban, amelyet bizonyít az, hogy nem léptek be más szakszervezetbe sem.

*– Milyen kivezető utat lát Ön?*

– Sürgősen fel kell mutatnunk egy árnyaltabb érdekképviseletet. Úgy gondolom viták helyett velünk kellene többet foglalkozni. Nekünk, munkavállalóknak igen szoros együttműködésre, egymás iránti szolidaritásra van égetően szükség! A jelenlegi demokrácia: a félelem árnyékában élő emberek demokráciája! – jelenti ki határozottan. Még egyszer hangsúlyozom, csakis markáns összefogással érhetünk el eredményt!

*– Miért vállalta e tisztséget? Milyen ambíció vezérli?*

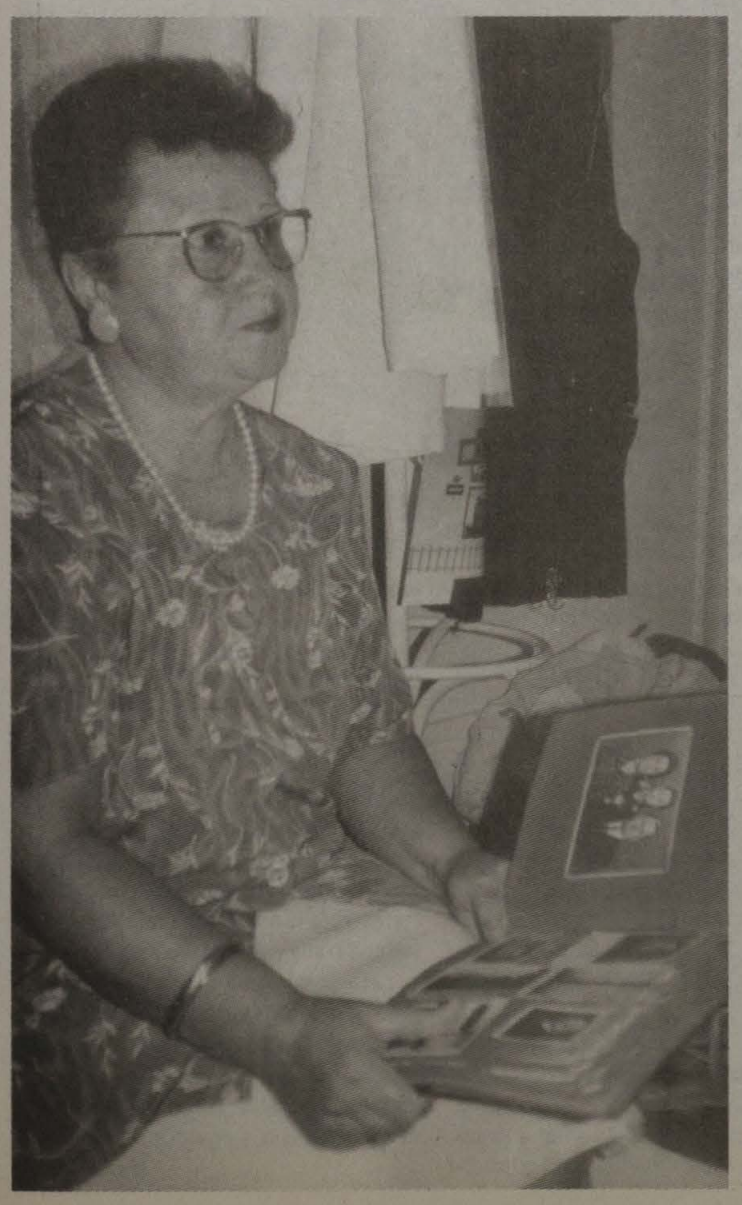
– Mert senki sem vállalta. Bíztam bizalmi csoportunk segítségében. Nem is csalódtam, többen támogatnak, vállukra véve a terheket. Igen aktívak a vidéki állomások bizalmijai is. Úgy gondoltam, hogy a vasútnál töltött közel harminc évem alatt szereztem annyi tapasztalatot, hogy a kompromisszumképességem megfelelően működjön, a realitás talaján. Bízom továbbá abban is: talán egyszer, egy jobb vasutunk lesz. Remélem, hogy a majdani jobb körülmények megváltoztatják dolgozóink mentalitását: akár a munkahelyüket, akár a szakszervezetüket megítélve. Ambicionál az a tény, hogy a Celldömölk-Budapest vonal korszerűsítése során Székesfehérvár is érintett. Reményeim szerint előnyös változást hoz, úgy a munkakörülményekben, mint a gazdasági vezetésben is. Nagyon időszerű olyan vezetők élre kerülése, akik a vasutat, ugyanakkor a vasutast is tisztelik. bár, a most napvilágra került A munka törvénykönyve módosításával kapcsolatos hírek nem ezt prognosztizálják. Mégis bizakodom! – jegyzi meg búcsúzóul az szb-titkár.

***Kép és szöveg:***
***Húri Valéria***

# Elhurcoltak, szóljatok!

## Az ÁVH fölmentette, a rendőrség Recskre vitte

***A vasút közelmúltjából hiányzik egy még alig megírt fejezet. Hogyan, miért került több mint 200 (bizonyos források szerint ennél jóval több) vasutas Recskre, családjaik pedig Kónyára (a Hortobágyra) internáltként az 50-es évek elején? A hallgatás, mióta lapunk felhívást adott ki az emlékek följegyzésére, lassan-lassan megtörik. A félelem oszlik. Nemrég, miután Hatvanban jártam földeríteni, hogy miért és kiket hurcoltak el, Bánáti Mária jelentkezett. Mint annak idején vakációzó kislány a csodával határos módon kerülte el szülei tragédiáját, a borzalmakat, melyeket több órás hangfelvételen örökítettem meg, de most hely hiányában csak a történet vázára szorítkozhatunk.***



Apukát, aki főkalauz volt, 1950 nyarán pecsétes levéllel hívta fel az ÁVH Budapestre *„elbeszélgetni"*. Megpróbálták ráfogni, hogy ott tüntetett Hatvanban a papok mellett. Csakhogy igazolni tudta magát, mert akkor éppen egy gazdánál aratott, ahol jól számoló emberként adminisztrálta a zsákolást. Erről saját kezeírása tanúskodott a mázsajegyeken. Mit volt hát mit tenni, az ÁVH adott neki egy igazolást, egy fölmentő levelet, hogy összetévesztették az utcánkban lakó Baráti Józseffel.

Igen ám, de mire Hatvanba visszatért, anyukát már útnak indították cókmókjával egy teherautón Hortobágyra, a kónyai istállóba. Apuka a rendőrségre szaladt, ahol gúnyosan kikacagták ÁVH-s papírját, mondván, akit Kónyára vittek, többé soha nem jön vissza.

*– Ha már nem – felelt ő –, úgy vigyenek oda engem is, mert miattam szenved ártatlanul.*

– Hát ha már ennyire utánakéredzkedik, jöjjön - invitálták széles vigyorral a hatvani rendőrségen, és zsupsz!, autóra ültették őt is, de nem Hortobágyon, hanem Kistarcsán állt meg a kocsi. Ott gyűjtötték be. Egy álló évig otthagyták, senki sem tudott róla, majd Recsk következett. Valószínűleg a kőportól súlyos asztmát szedett össze. Szabadulása után ebbe halt bele.

*– Édesanyjával mi történt? Kónyán!*

– Nem látogattam meg, mert az a hír járta, hogy aki odamegy, ottfogják, mint a többi más gyermeket, rizset gyomlálni. '53 után aztán ő is szabadult. Apuka mindig úgy beszélt vele Recskről, hogy én ne hallhassam.

*– Végül is így utólag, miért volt az egész?*

– A szép lakásért – adja kezembe a válasz kulcsát Bánáti Mária, aki soha sem múló fájdalommal nyitja ki a családi albumot. – A házat ugye rögtön államosították, s később annak adták oda, aki nem volt osztályidegen. Én pedig Jászberényben húzódtam meg. Ott tanultam tovább.

***Szalai Csaba***

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

STRASSENREITER ERZSÉBET történész

# A szociáldemokráciáról 11. rész

## A szociáldemokrata emigráció a demokratikus szocializmusért

A szociáldemokrata gondolatot, marxista eszmeiséget az emigrált szociáldemokraták igyekeztek ébren tartani, s ezzel a mozgalom jogfolytonosságát is biztosítani. A Rákosi-vezetés által fenyegetett szociáldemokrata vezetők egy kis csoportja, családostul mintegy 200 fő emigrált, és szervezkedni kezdett. 1948 második felében két párt alakult: a Peyer Károly-féle MSZDP és a Bán Antal és Szélig Imre vezette MSZDP in Exil (Emigrációban). Peyer 1949. augusztusában az USA-ba települt, pártja szociáldemokrata szempontból nem játszott jelentősebb szerepet. A Bán-féle MSZDP, amely Zürich-i majd, 1949 nyarától London-i központtal, az angol Munkáspárt támogatását élvezve működött, és zömmel az európai országokban letelepedett emigráns csoportokra épült, 1989-ig folyamatosan tevékenykedett.

A sok évtizdes szociáldemokrata eszmeiséget, hagyományokat a Bán-féle MSZDP képviselte. Peyer Károly a nyugat-európai és az amerikai kapitalizmus, polgári társadalom híve maradt, hazatérése esetén ennek restaurációját tervezte, az 1945. novemberi társadalmi és pártpolitikai viszonyokhoz kívánt visszatérni. Bánék ezzel szemben kitartottak a demokratikus szocializmus programja, társadalmi ideálja mellett. A magyarországi szociáldemokrácia értelmét, lényegét jelentő antikapitalista beállítottság szellemében működtek, történelmi misszió-juknak célja a kapitalizmust meghaladó demokratikus szocializmus volt.

A Szocialista Internacionálé a Bán-féle MSZDP-t ismerte el és vette fel tagjai sorába, ekkori programja egybecsengett a magyarokéval, amelyet az 1950-ben Stockholmban megtartott konferencia is megerősített. Bán 1951-ben bekövetkezett halála után a helyébe lépett Szélig Imre, majd 1968-tól (Szélig halálát követően) Bölcsföldi Andor is ezen eszmeiség szellemében vezette az MSZDP-t.

A párt továbbra is szemben állt a proletárdiktatúra elméletével és gyakorlatával, ugyanakkor történelmileg szükségesnek és pozitívnak tekintette az SZDP közreműködésével 1945-1948 között végrehajtott magyarországi társadalmi változásokat. Az országba visszatérés esetén a kapitalizmus felszámolására hozott intékezdések zömét: a termelőeszközök tőkés magántulajdonának megszüntetését, a nagy- és a középüzemek nagy részének államosítását (bizonyos korrekciókkal), a finánctőkések és a földbirtokos arisztokraták hatalmának felváltását a népi hatalommal, az úri világ eltűnését és a dolgozók bevonását saját sorsuk intézésébe stb. megőrzendőnek tartotta. Ugyanakkor élesen bírálta és elítélte a Rákosi-féle vezetés politikai túlkapásait, a törvénytelenségeket, a koncepciós pereket, s mindenekelőtt a többpártrendszeres politikai struktúra felszámolását. Kategorikusan elvetette a kapitalizmust, különösen annak horthysta változatának bármiféle restaurációját.

Az itthon maradt szociáldemokrata vezetők a Bán-féle párttal hasonló terveket szövögettek. A Kéthly Anna és a körülötte csoportosult proskribált vezetők 1949/1950 fordulóján kidolgozott program-tervezete bizonyítja: a követelések a demokratikus szocializmus koncepciója alapján a kapitalizmus meghaladását célozták, s a már végrehajtott társadalmi változásokra, eredményekre épültek. Ezekhez Kéthly Anna konzekvensen ragaszkodott 1956. októberében is, amikor elnökletével kimondták az MSZDP újjáalakítását. Az idő hiányában átfogó pártprogramot nem készíthettek, de Kéthly november 1-jei Népszava-vezércikke tükrözi politikai és eszmei platformjának alapvető elemeit. Egyfelől a tőkés restaurációtól való félelmét, amikor felhívta a figyelmet arra, hogy „a forradalom lendítő-kerekére kapaszkodva... a hatalmas erőt azok is a saját céljaikra igyekeznek felhasználni, akiknek a Szociáldemokrata Párt részvételével végzett országépítő munka is sok volt" (utalás az 1945-1948 közötti évekre); továbbá, amikor megemlítette, hogy sok keserűség érte a pártot, a tagokat, „de semmi jó sem származik sem az országra, pártra általában, sem a szociáldemokrata tömegekre különösen, ha ezt a keserűséget az ellenforradalom a saját hasznára veheti igénybe."

Nem véletlenül emlékeztette a dolgozó tömegeket az 1919 augusztusát követő eseményekre: az ekkor *„kezdődő szenvedésekre, az ártatlanokat sújtó megtorlásokra, a felére lenyomott bérekre, a fehér börtönökre és internálótáborokra... Az ellenforradalom ma azt suttogja, hogy semmit sem kezd újra abból, amit annak idején elkövetett. Vigyázzunk erre, és a párt felépítésével védekezzünk az ellen, hogy ez a susogás diadalmas nevetéssé ne erősödjék. Vigyázzunk a gyárakra, a bányákra és a földekre, melyek a nép kezében kell hogy maradjanak..."* (Kiemelés—S.E.). Elutasítva a Rákosi-féle un. népi demokráciát, szükségesnek vélte a dolgozókat felszólítani az addig elért társadalmi változások megvédésére, az ellenforradalmi restauráció elhárítására.

Kéthly Anna és több híve 1956. november 4-én az emigrációt választotta, és a Szélig Imre vezette MSZDP elnöke lett. Az ezt követő évtizedekben sem tagadta meg a szociáldemokrata mozgalom eszmeiségét, sokakkal szemben a marxista alapelveket és tételek sem, amelyeket – a konkrét helyzet ismeretében is – érvényeseknek tekintett. Igy többek között vallotta: az értéktöbblet-elmélet nem vesztett jelentőségéből, amit a kapitalizmus azóta is igazolt. Az 1957.októberében tartott bonni pártkonferencián elfogadott program – bírálva a kommunisták proletárdiktatúra koncepcióját és gyakorlatát – célul továbbra is a demokratikus szocializmust tűzte ki. 1973. júniusában, Bécsben, az MSZDP 3. konferenciáján, újabb programot fogadtak el „Szociáldemokrata Alternatíva" néven. Ez is a demokratikus szocializmus mellett foglalt állást.

Az „Alternatívá"-ban megfogalmazott elképzelések, konkrét követelések között olyanok is találhatók, amelyeket az akkori magyarországi társadalom megvalósított, anélkül, hogy erre természetesen utalás történne. A szociáldemokrácia alapvető tézise: a politikai demokráciát a gazdasági demokrácia (társadalmasított termelőeszközök) kell hogy megalapozza, enélkül az előbbi üres szólam. A párt tehát nem fogadta el a kapitalista tulajdonviszonyokat, az ezek szülte társadalmi ellentmondásokat, a tömegeket nyomorító következményeket. Az „Alternatívában" is azonban jelen van az a kettősség, amely a demokratikus szocializmus követelésével kategorikusan szembefordul a kor imperializmusával (a bevezetőben kifejti: „a második világháború befejezése után a magyar nép új életre készült, amely nem hasonlít többé a kapitalizmusra..."). Ugyanakkor a kapitalista társadalmi rendet „nyílt demokratikus társadalmi rendszereknek" aposztrofálja, s ezzel hamis benyomást kelt, félrevezeti a dolgozó tömegeket.

Egyszóval: ki fogja rákényszeríteni a gazdasági és a politikai hatalmat uraló nagytőkéseket, kiszolgálóikat és haszonélvezőiket arra, hogy önszántukból lemondjanak kiváltságaikról, hatalmas vagyonaikról, a profitszerzés érdekében a kizsákmányolás jogáról és ne tegyék lehetetlenné, ne torpedózzák meg a demokratikus szocializmus programjának megvalósítását. A történelemben ugyanis erre még nem volt példa.

*(Folytatás a következő számban)*

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

# Civil országjelentés – női szemmel

*(Folytatás az 1. oldalról)*

megszüntetése érdekében nem elegendő csak az „egyenlő értékű munkáért egyenlő bért" elvének az Mt.-be emelése, hanem szükséges a gyakorlati érvényesítés feltételrendszere megteremtésének követelése, jogi szabályozása is; a gyermektámogatási rendszerben emeljék a családi pótlék és a Gyes összegét és tegyék értékállóvá; felül kell vizsgálni a nemzeti üdültetési rendszert, növelni kell a szociális üdültetést (a gyermekek, nyugdíjasok, Gyes-en lévők) támogatását; szigorúbbá kell tenni a munkaügyi ellenőrzést, s az terjedjen ki az esélyegyenlőség kérdésére is; a tartalmas társadalmi párbeszéd, a valódi érdekegyeztetés megvalósulása érdekében szükséges, hogy a szakszervezetek nőszervezetei is kapjanak helyet a Nőképviseleti Tanácsban.

A Nőbizottság tagjai bíznak abban, hogy a magyar szakszervezeti mozgalom is, hasonlóan a fejlett európai országokban működő szakszervezetekhez, mindinkább felismeri a tagsága 50%-át kitevő nők érdekvédelme felé való fokozottabb fordulás szükségességét.

A Nőbizottság véleményének hangot adott a szeptember 14-én megtartott Munkavállaló Nők I. Országos Konferenciáján.

***Kollár Sándorné***

# A helyzet nem mindenütt változatlan

## Vannak túlélők

Tavaly januárban arról írtam, hogy számtalan elhagyott, romos vasúti épület, volt lakás, iroda, laktanya, váróhelyiség, illemhely, stb. éktelenkedik vasút-szerte. Ők azok, akik „állva halnak meg." Látványuk siralmas, szánalmat keltő. A gondatlanság, elhanyagoltság „vádja" fogalmazódhat meg a naponta arra járó utasokban, vasutasokban egyaránt. Időközben a helyzet tovább romlott az országimázst alkotók nem kis bosszúságára.

A látszólagos változatlanság mellett azonban szerencsére a „haldoklók" között vannak túlélők, jó példát mutatva arra, hogy van megoldás. Remélni szeretnénk, hogy a helyzet változtatása – javítása – belefér a vasút folyamatban lévő reformjába.

A példát erre a Pálya-, Híd- és Magasépítményi Szakigazgatóság Területi Felügyeleti Osztálya Budapesten szolgáltatja a Dunavarsány Nagyközség önkormányzatával kötött együttműködési megállapodásával. A megállapodás szerint a helyi önkormányzat a terület rendezésén túl, az épületek kulturáltabbá tételét, létesítmények rendbehozatalát vállalta, az egyes helyiségek települést szolgáló igénybevételéért. A helyi önkormányzat eddig is sokat tett a vasúti területek rendezésével mind a vasút, mind a község környezetének javítása érdekében. A megállapodás javította a helyi nyugdíjas vasutasok szervezetének működési feltételeit is.

Az „állva" pusztuló létesítmények helyzetének rendezését szolgáló dunavarsányi példa „csepp a tengerben", de hiszen a tenger cseppekből áll. Az igazgatóság tájékoztatása szerint több hasonló megállapodás van folyamatban, aminek kapcsán több felhagyott épületet újítanak fel azok, akik ezeket hasznosítani akarják.

A múlt évi és idei ár- és belvizek vasutas áldozatai számára bizonyára nagy segítség lett volna és talán lehetne ezután is, ha a már a „senkinek se kell" állapotú létesítményeket akár bontás fejében is odaadnák mint régen. Erre azonban ma már nincs lehetőség.

Illetékesektől kapott tájékoztatás szerint a 72/2000./MÁV Értesítő 26) FBF sz. utasítás lehetőséget ad a felesleges vagyontárgyak hasznosítására, selejtezésére, vagyis azok értékesítésére.

Az értékesítésre szánt eszközök jegyzékét a helyi lapokban és a MÁV Rt. Értesítőjében közzé kell tenni. Adott esetben az érdeklődő ezen utasítás alapján érdekei szerint eljárhat. Arra is van lehetőség – egyes esetben –, hogy a vasutas dolgozó elővásárlási jogot kapjon.

Van tehát reménye néhány magába roskadt létesítménynek, hogy valamikor – reméljük mihamarabb – megszépülve, újból „szolgálatba lépjenek", javítva ezzel a vasút összképét, hozzásegítve azokat, akik gondjukba veszik ezeket.

***HK***

# 80 ezer munkaórás MÁV-akció a Roma Misszióval

## „Kidőltek a balesetveszélyes fák"

Nógrádi László közlekedési és vízügyi miniszter jelenlétében *Sárdi Gyula*, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese és *Gáspár Győző*, a Roma Missziós Központ Közhasznú társaság ügyvezetője szemlét tartott október 4-én a rákosszentmihályi Körvasúton. A szemle célja az volt, hogy a „Tisztaságot a vasúton, rendet a pályaudvarokon!" akció keretében, a budapesti vasútállomások területére lerakott szemét összegyűjtésével és elszállításával, a környezet gyomtalanításával megbízott Roma Missziós Központ Közhasznú társaság által végzett munkálatokat ellenőrizze a vasúttársaság.

A Roma Misszióval augusztus 26-án aláírt szerződés alapján a MÁV kijelölte a munkavégzés helyszíneit és az elvégzendő feladatokat (kaszálás, cserjeirtás, fakivágás, szemétösszegyűjtés és hulladékelszállítás). A megbízás két hónapra szól és 600 dolgozó foglalkoztatását teszi lehetővé 150 millió forint értékben.

A munkavégzés szeptember 2-án indult és látványos eredményeket hozott. Budapest területén a Roma Misszió tagjai szinte valamennyi fővárosba beérkező vasúti fővonal környezetét rendbe tették, lekaszálták a rézsüket, a balesetveszélyes fákat, nemkívánatos cserjéket kivágták, összegyűjtötték a szemetet és nagy részét már elszállították. Befejeződött a Budapest-Kelenföld pályaudvar környékének megtisztítása. Jelenleg a Budapest–Hegyeshalom, Budapest–Székesfehérvár, Budapest–Szolnok–Szajol, Budapest–Szob vasútvonalak környezetében folytatódik a tisztogatási munka, és folyamatban van a Körvasút rendbetétele.

Szeptember végéig a Roma Misszió mintegy 80 ezer munkaórát teljesített, 500 ezer négyzetméter területet kaszáltak le, 150 ezer négyzetméter cserjét vágtak le és 1000 köbméter szemetet szállítottak el.

A gondosan elvégzett munkák alapján a vasúttársaságnak szándékában áll további megbízást adni a Roma Missziós Központnak, ennek finanszírozásában, a pénzügyi források megteremtésében külső partnerekre is számít.

***MÁV információ***

# Nyílt levél a Magyar Köztársaság miniszterelnökének

*(Folytatás az 1. oldalról)*

rendezésre. Kiszámítható nyugdíjrendszert, társadalmi kontroll mellett végrehajtott, mindenki számára emberhez méltó ellátást nyújtó egészségügyi reformot. A család ellátását vállaló nők egészségbiztosításának megvalósítását. Esélyegyenlőséget biztosító oktatási rendszert. Az át- és továbbképzés támogatásával biztosítani a nők munkába állását, munkában maradását, valamint a munka világába való visszatérését.

A gyermekfelügyelet mellett biztosítani kell a GYES, GYED, GYET alatti – munkanélkülivé válás kritériuma nélkül – az Országos Munkaügyi Központ által finanszírozott át- és továbbképzés lehetőségét. Elő kell segíteni a közalkalmazotti, közszolgálati területen a 40 év feletti férfiak és nők munkában tartását.

Mit követelnek a nők a családi élet védelméért: A nők szabad önrendelkezési jogának biztosítását a gyermekvállalásban. A gyermeknevelés költségeinek további mérséklését, a családi támogatásoknak valamennyi rászoruló réteg számára elérhetővé tételét, reálértékének növelését. A családi pótlék, a GYES összegének emelését, értékállóságának biztosítását. A táppénz-szabályok megváltoztatásával ne lehessen – az amúgy is nehéz helyzetbe került – családok jövedelmét tovább kurtítani.

Az Európai Uniós csatlakozás kapcsán: Elengedhetetlennek tartjuk, hogy az Európai Unió irányelvei, valamint a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet ajánlásai érdemi módon épüljenek be törvényeinkbe. Épüljön ki az esélyegyenlőség jogi intézményrendszere. (pl. női ombusdman, esélyegyenlőségi bizottság) Készüljön akcióterv a nők és férfiak esélyegyenlőségének biztosítására. Teremtse meg a kormányzat az esélyegyenlőségi Európai Uniós direktívák megismertetését szolgáló, régiókénti nőkonferenciák megtartásának feltételrendszerét.

Várjuk az ENSZ egyezmény – a nőkkel szembeni diszkrimináció – minisztériumi szintű megszüntetését. Elfogadhatatlannak tartjuk, hogy a Nőképviseleti Tanács társadalmi szervezetei között a szakszervezetek nőszervezetei – másfél millió női munkavállaló nevében – nem kaptak képviseleti lehetőséget.

Társadalmi konszenzust – társadalmi békét biztosító érdekegyeztetési rendszert. Ne lehessen A munka törvénykönyvét úgy módosítani, hogy a jogharmonizáció égisze alatt a munkavállalók kiszolgáltatottsága növekedjen.

A munka világát szabályozó törvényekben erősödjön a nők, a gyermekes szülők, az anyák munkajogi védelme. Kerüljön visszaállításra A munka törvénykönyvében a gyermekgondozásról visszatérők 90 napos felmondási védettsége. Várjuk a bérjövedelmek, az egyenlő munkáért egyenlő bér elvének betartását, a nyugdíjaknak az Európai Unióban érvényesülő szintekhez való mielőbbi közelítését. A közalkalmazotti területen a bérek reálértékének tervszerű növelését.

Végezetül arra kérjük a miniszterelnök urat, hogy az általunk fontosnak tartottak lehetőség szerint kerüljenek az év végi törvényelőkészítők, törvényalkotók elé. Kérjük Önt, hogy munkája során nyílt levelünkről is fejtse ki véleményét.

Budapest, 2000. szeptember 14.

Munkavállaló Nők
I. Országos Konferenciája

# Egy év múlva elkészül a TGV (nagysebességű vonat) mediterrán vonala

**(La Vie du Rail, 2000. június 21.)**

Elhelyezték az évtized legnagyobb vasútépítésének 900 ezredik, egyben utolsó keresztalját a Francia Vasút legújabb vonalán. Ennek elkészülte után Marseille csak 1 óra 40 perc távolságra lesz Lyontól és 3 órányira Párizstól. A 250 kilométeres vonal 5 év munkájának gyümölcse, amely 25 milliárd Frankba kerül. A vonalon 500 műtárgy kerül beépítésre 140 összeköttetéssel, amely 11 területet szolgál ki és 23 millió utas fogja azt igénybe venni. A TGV nagy lehetőséget nyújt a franciáknak, mivel minden bizonnyal komoly versenytársa lesz a Párizs-Marseille közötti légijáratnak.

Az utolsó keresztaljat ünnepélyes külsőségek közepette rögzítették a pályába. *Louis Gallois*, az SNCF elnöke és *Claude Martinand*, a Francia Vasúthálózat (ez az elnevezés azonos fogalmat takar a nálunk kialakuló „Pályavasút"-tal") elnöke közösen csavarták be az utolsó síncsavart az aljzatba. *Jean Claude Gayssot*, a szintén jelenlévő közlekedési miniszter megjegyezte: „Ez az esemény bizonyítja, hogy a két közszolgálati vállalat kéz a kézben működik együtt a vasúti forgalom fejlesztésének keretében".

A helyszín megválasztása azért történt itt, mert ez három közigazgatási terület találkozási pontján fekszik, ezenkívül a közelben vezet két országos autópálya és itt található a Rhône folyó és egy csatorna is.

***Hajós Béla***

# A mellékvonalakért is fütyül a kisvonat

Vonatpártiak népes tábora ünnepelte szeptember második szombatján a Nyírvidéki Regionális Kisvasút napját, immár hatodik alkalommal. Kótaj község önkormányzata vette vállára a szervezés feladatát. Köszöntőjében *Fodor Lajos*, Kótaj polgármestere felidézte, hogy A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány már alakulását követően programban hirdette meg: „Mentsük meg a kisvasutakat!"

Sokan jöttek el, s bizonyára nem csak hivatalból. Az ünnepségen megjelent *Szombathy Géza*, vasútigazgató Debrecenből, *Gáspár János*, a MKKA ügyvezető igazgatója Budapestről, *Giba Tamás*, Nyíregyháza alpolgármestere a szabolcsiak fővárosából, vele együtt *dr. Török József*, a Szabolcs Szatmár-Bereg megyei közigazgatási hivatal főosztályvezetője, s valamennyi kisvasút vezetője. Romániából pedig a túloldalra került települések polgármesterei jöttek el a visszatérő eseményre.

Jó volt hallgatni a kótaji polgármestert arról, hogy mindvégig, míg a háborgó hullámok el nem takarodtak, megvédték az utóbbi évek árvizeitől a kisvasutat is. – Most pihentető műsorral rukkoltunk ki, főleg a Horváth művészházaspár révén – büszkélkedett.

Azt sem hallgatta el, bár van kocsija, vonatpárti, s azt üzeni a vasút dolgozóinak, hogy bizony érdemes kitartaniuk a mellékvonalak érdekében is, mert könnyű valamit elbontani, de aztán összerakni annál nehezebb.

Figyelmeztetett: a kormánynak áldoznia kell rá!



**Nem lehet elég korán kezdeni. Van, aki még kisebb vonatra ült. Az illusztráció egy vidéki gyermeknapon készült. Fotó: Húri Valéria**

*Szombathy Géza* vasútigazgató a vasútfejlesztés időszerűségéről szólt. Valahogy így: Magyarországot, ahol tulajdonképpen még közúti hálózat sem alakult ki, oly mértékben, ahogy szerettük volna, elsősorban a vasútfejlesztést szándékozik patronálni az Európai Unió. A kisvasutakat illetően egy másféle üzemeltetést vezetünk be az elkövetkező időszakban. Legalább olyat, mint 1906-ban, amikor 50-60 km/óra volt a vonatsebesség.

Gáspár János, az MKKA ügyvezető igazgatója a közlekedés ügyének társadalmasítását követelte. – Közügy a kisvasút – mondta. – álljon hát a turizmus szolgálatába. – Külön is megdicsérte a Szegedi Vasúttörténeti Alapítvány, valamint a Kisvasutak Baráti Körének áldozatos munkáját.

*Horváth József* költő csengő hangú művésznő feleségével együtt üdvözölte a kisvasutat. Nem is véletlenül, hiszen az énekes feleség édesapja Tiszatelken volt állomásfőnök 30 esztendeig. Két fiútestvére is a vasutas szakmát választotta. Szívügyük a kisvasút.

Hogy is mondta Horváthné?

– Amikor fütyül a kisvonat, megdobban a szívem, mert ilyenkor mindig édesapámra gondolok, akinek él még egy kedves jó barátja. Hermina-tanya állomásfőnöke volt, s egyidős a kisvasúttal.

***Húri Valéria***

# MSZOSZ a nyugdíjasokért

Országos találkozóra hívta szakági tagszervezeteinek és megyei testületeinek nyugdíjas tisztségviselőit október másodikára az MSZOSZ Nyugdíjas Választmánya, Intéző Bizottsága.

Az ünnepi ülésre az ország egész területéről több mint ötszázan jöttek el. Zsúfolásig telt a nagyteremnek még az előcsarnoka is „divatosan deres" vendéggel, idézvén a múló időt, a hátrahagyott éveket.

Az összejövetelt *László Mária* nyugdíjas „Mit jelent ma nyugdíjasnak lenni" című saját versével nyitotta meg. A versből kitűnt, mennyivel nehezebb ma a nyugdíjas élet, mint volt valaha. Türelmet kérnek tőle számtalanszor ígérvén, majd jobb, szebb, nyugalmasabb lesz. Mikor? Teszi fel a kérdést a vers, mikor valósulnak meg az ígéretek. Van-e, lesz-e ideje kivárni még, hogy sorsa jobbra forduljon. A vers az ünnepi ülés lényegét és hangulatát határozta meg, amit a közönség egyetértő tapssal erősített meg.

A megjelenteket és általuk valamennyi időskorú embert *Sándor László*, az MSZOSZ elnöke köszöntötte az ő napjuk alkalmából. Elismeréssel szólt a nyugdíjasok és szervezeteik időseket összetartó erejéről, eredményeikről. Dicséretes ez manapság, amikor a politika iránti közömbösség egyre növekszik és az érdektelenség a jellemző. Örvendetes, hogy az életkor emelkedése mellett, egyre növekszik az időskorúak száma, ámde ez egyúttal a társadalom idősödésével és mindennek gondjaival jár.

Nagyobb figyelmet kell tehát fordítani az időskorúak életlehetőségei- és életfeltételei alakulására. Az időskorú népességet eddigi élete során – egészen napjainkig – számtalan viszontagság, megpróbáltatás érte. Igazán rászolgált a jól megérdemelt, gondtalan napokra, évekre, életre.

A szónok figyelmeztetett, a társadalomnak nélkülözhetetlen szüksége van az időskorúak tanácsaira, élettapasztalataira és személyükre is. Ugyan kihez fordulhatnak segítségért a fiatalok, ha nem szüleikhez, nagyszüleikhez, ha gondoskodni kell az unokákról? Az időskorúakra még a politikának is szüksége van legalábbis a választásokig. Később már kevésbé. Viharos életük során „harcedzetté" vált időskorúaknak sajnálatosan nap, mint nap ma is meg kell küzdeniük érdekeikért. Pedig a jobbra, a többre már lehetőséget adnának a fellendülő gazdaság eredményei. A tervezettnél 50%-kal magasabb infláció terhei elsősorban a nagyon alacsony nyugdíjú időskorúakat sújtják. Sándor László keményen bírálta a szólamok és tények közötti különbséget, az időskorúak félrevezetését. Rámutatott A munka törvénykönyve módosításának dolgozókat hátrányosan érintő tervezett intézkedéseire és a csupán féligazságokat tartalmazó hivatalos tájékoztatásokra. Felhívta a figyelmet a szakszervezeti konföderáció által összeállított Civil országjelentésre, mely a társadalmi összefogás szükségességét, a szervezetek megerősítését, a tisztségviselők utánpótlását igényli.

Kiemelt hangsúllyal állapította meg, hogy szükség esetén a civil szervezeteknek fel kell emelni hangjukat és hívó szóra egy emberként kell mozgásba hozni az idős és aktív tagságot. Nem lehetünk bátortalanok, bizonytalanok, félők, felbátorítva ezzel az ellenünk vétőket. A szakszervezet-ellenes hangulatkeltés az elmúlt évek során sajnos nem maradt eredménytelen. Ez meghatározza magatartásunkat, egyúttal feladatainkat is – állapította meg az elnök. Legfontosabbnak az egymás iránti szolidaritást, a tettre készséget, a félelmek legyőzését tartotta ahhoz, hogy megszerezhessük az esélyegyenlőséget egészségünk, életviszonyaink javítása érdekében.

*Dr. Czerván Mártonné*, az MSZOSZ Nyugdíjas Választmányának elnöke tájékoztatót tartott a nyugdíjasokért végzett munkáról. Ő is életbevágóan szükségesnek tartotta a jól működő, erős szervezeteket és újak létrehozását. Elviselhetetlennek tartja az idősek növekvő terheit, az árak több százszoros emelkedését élelmiszereket, gyógyszereket, tüzelőanyagokat és a szolgáltatásokat illetően, szemben a nyugdíjak jóval szerényebb emelkedése mellett.

A jelenlévőkkel egyetértésben elítélően szólt a méltányossági nyugdíjemelés és a szociális segély megítélési jogának elvonásáról, melyet eddig a Nyugdíjbiztosítási Igazgatóságok végeztek a régiójukba tartozók esetében.

Czervánné tudomása szerint erre azért került sor, mert jelentős mértékben csökkenteni akarják az e célra fordítható összeget. Minden tekintetben elfogadhatónak, követendőnek tartja Sándor László tanácsait, véleményét, főként az aktív és nyugdíjas szervezetek kapcsolatának erősítése tekintetében.

Az előadásokat sokak hozzászólása követte részben azokkal egyetértően, másrészt azokat kiegészítvén. Több segítséget várnak a feladatok konkrétabb megjelölésével, nagyobb erőt mutató magatartással. A hozzászólók üzentek a miniszterelnöknek, hogy vegye észre az időskorúakat, tanúsítson fogadó készséget az időskorúak együttműködési szándéka iránt.

Az ünnepség többek sok éves, évtizedes munkáját elismerő oklevél adományozásával ért véget, jó egészséget kívánván minden idős embernek.

Úgy legyen!

***Hegedűs Károly***



*Akit ma is érdekel a vasút jövője, dr. bellusi Baross Dénes. Nagyapja Baross Gábor, a vasút fénykorának közlekedési minisztere volt a Kiegyezés után. Felvételünk az idei vasutasnapon készült, a tisztavatón.*
*Fotó: Szalai Csaba*

# Vasutas nyugdíjasklub – születésnap

A tapolcai Batsányi, a budapesti Törekvés Művelődési Központok után szeptember 9-én a szolnokiak rendeztek születésnapi ünnepséget a kerek évfordulós vasutas nyugdíjas klubjaiknak.

Az ünnepséget a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Központ (VOKE) és a Vasutas Nyugdíjasklubok Országos Szövetsége (VNYOSZ) támogatta. A nagyszabású rendezvényt a millennium éve jegyében a Szolnoki Csomóponti Művelődési Központ szervezte, gondozta.

Meghatározta és emelte az ünnepség bensőségességét az évezredet záró kétezredik év méltóságteljes hangulata is. Azt pedig a véletlenek játékának is tekinthetjük, hogy a millennium évében tartott jubileumot a Jubileum téren álló művelődési központ a millennium nevet viselő klubban rendezte. A millennium klub tulajdonképpen a Szolnoki Járműjavító Üzem építésével egyidejűleg létesült művelődési központként – éppúgy, mint valamennyi járműjavítónál – szebbnél szebb nagy színháztermekkel.

Erre emlékezni most az ünnepség kapcsán azért is indokolt, mert mint eddig úgy ezúttal is méltó módon és méltó keretek között ünnepelhettek a nyugdíjasok „saját" otthonukban. Bízunk benne, hogy még sokáig így lesz és művelődési „otthonok", központok tovább emelhetik a MÁV imázsát megmaradva annak, amik.

A jubiláló klubok köszöntésére zsúfolásig megtelt a nagy színházterem. Sokan férjükkel, feleségükkel jöttek, hogy jól érezzék magukat, találkozzanak barátaikkal. A megjelenteket *Kovács Tibor*, Szolnok alpolgármestere köszöntötte, majd *Molnár Lajosné, Éva*, a Csomóponti Művelődési Központ igazgatója üdvözölte a jubilánsokat és a vendégeket. Az ünnepség szónoka *Kapitány István*, a VNYOSZ elnöke méltatta a klubmozgalom eredményeit, kiemelve a hagyományos rendezvényeket, a klubok erősödő kapcsolatát, a nívós közös rendezvényeket.

Miután az elnök gratulált a szolnoki Hámán Kató Klubnak a negyvenedik, a törökszentmiklósi Nőklubnak és a szolnoki II. Rákóczi Ferenc Klubnak huszonötödik, a kisújszállási Nyugdíjas Klubnak a huszadik, a szajoli Nyugdíjas Klubnak a tizedik és a szolnoki Baross Gábor Nyugdíjas Klubnak az ötödik születésnapjához, Molnár Lajosnéval oklevelet és ünnepi csokrot adtak át a jubilálóknak.

A hivatalos eseményeket, köszöntéseket követően a hagyományoknak megfelelően kezdetét vette az önfeledt szórakozás, az ünnepelteknek és vendégeiknek hozott amatőr művészeti produkciók átadása.

A legszínesebb ajándékműsor kiválasztására nem vállalkozhatok, hiszen a hangulat egyre emelkedettebb lett, amit a harsány kacajok és a vastapsok bizonyítottak minden produkciót követően.

Az előadások felsorolása nem fér bele egy rövid tudósításba, csak utalni lehet némelyikre. A szolnokra érkezett hatvani amatőrök elhozták repertoárjuk legjobbjait, hiszen ajándéknak szánták. Ők azok, akik verset, jeleneteket írnak, táncaikat koreografálják, jelmezeiket varrják és átéléssel előadják. Egyik-másik műsorszámuk bejárta az országot, egyszerűen nem hiányozhatnak a rendezvényekről. Ilyen például a diszkó ritmusú fantáziatáncuk, a Kán-kán, ami mindenütt „leveszi lábáról" a közönséget. Igen tetszett a közönségnek a szolnoki Baross klubosok cigánytánca, Lantosi Lászlóné férjválasztás monológja, a hatvani lóvásárjelenet, ami saját szerzeménye Kovács Jánosné klubtagnak. Ugyancsak a hatvaniak adták elő Pallag Attiláné klubtársuk szatíráját István királynak és udvartartásának „zárszámadó" királyi tanácsüléséről. Ugyan mi történt az államalapítás óta eltelt évezredben, érdemes volt-e? Mind kiderült, szívós ez a nép, túlélte a tatárt, a törököt, a labancot, a Mátyások közül azt, amelyiknek nem volt igazságos, az első, a második világégést és ami utána jött. De mi lesz velünk a mostani király alatt – kérdezte István kissé aggodalmasan –, ezt is túléli a magyar? A kérdésre ott nem kapott választ.

Siker kísérte az énekkarokat, a tánccsoportokat, a citerásokat, a harmonika szólót, vagyis minden műsorszám után a hálás közönség a művészeket ünnepelte.

A szolnokiak finom ebéddel vendégelték meg az ünnepség valamennyi résztvevőjét. A születésnapot jó hangulatú táncmulatsággal, baráti találkozóval zárták a szolnokiak.

Sokáig éljenek az időskorúak és klubjaik.

***Hegedűs Károly***

# Köszöntjük az időskorúakat

Október 1-jén, az Időskorúak Nemzetközi Világnapján az ENSZ 1982-ben közreadott ajánlásaival felhívta a társadalom figyelmét, az időskorúak iránti kötelezettségére, felelősségére, a nemzedékek összefogásának szükségességére.

A múlt esztendőben az Időskorúak Nemzetközi Évében készített számvetések rámutattak a közel két évtizedes ENSZ határozatok megvalósításának hiányosságaira is. A tapasztalatok azt mutatták, hogy a határozatok, ajánlások sajnálatosan nem váltak általánosan közismertté. Végrehajtásuk igen sok kívánni valót hagyott a jövő számára, miközben a társadalom elöregedésének vagyunk részesei.

Az időskorúak alkotmányos joga, hogy maradéktalanul élvezhessék életük munkájának eredményeit. Joguk van a méltóságteljes időskor megélésére, egyenjogú állampolgárkénti tiszteletre, részt venni az őket érintő kérdések megoldásában.

A társadalom erkölcsi kötelessége gondoskodni arról, hogy az időskorúak életlehetőségei, életfeltételei, életkori sajátosságaik figyelembevételével állandóan javuljanak.

Az idősek sok évtizedes élettapasztalatait a társadalom nem nélkülözheti. Az ENSZ ajánlásai határozatai valamennyiünk érdekeit szolgálják, ezért is az ő napjukon kívül állandóan érvényesek ezek az elvárások.

Valamennyien idősödő emberek vagyunk, reményeink szerint az Idősek Nemzetközi Világnapja a mi napunk lesz egyszer.

Jó egészséget, hosszú, boldog, békés életet kívánunk időskorú embertársainknak.

Hegedűs Károly



# Ők már nem öregszenek

***Kürtös kalauzok közt, a Monarchia korából való biedermeyer viseletben pompáznak az úrhölgyek, mielőtt fölszállnának a Vasúttörténeti Emlékparkba igyekvő nosztalgiavonatra. Mindenki szeme megakad rajtuk.***
*Fotó: Kellermann László*

POSTALÁDÁNKBÓL

# A vasút is népszerű lehetne

Levelet kaptunk „Sepi" aláírással egy nyugdíjas olvasónktól, aki rendszeres olvasója a Magyar Vasutasnak. A VSZ-nek 1957 óta tagja, s több mint 41 év vasúti szolgálat van a háta mögött. Külön hangsúlyozza, hogy minden egyes eredménynek csak örülni tud, de mégis tollat kellett ragadnia az „Intercity népszerűbb, mint valaha" című MÁV-információnk után. Kifogásolja, hogy olyan településeinken, ahol a magyar lakosság 50-60%-a él, intercity nem is áll meg, vagy nem is közlekedik arrafelé. Sajnos – állítja – e hiányhelyzeten a menetrendszerkesztők is súlyosbítottak azzal, hogy nem körültekintőek, pedig a vasút is népszerűbb lehetne. Olvasónk példákat sorol igazának bizonyítására. A Nagykanizsáról 5 óra 18-kor Dombóvárra induló IC délelőtti „csatlakozásait" tekinti át. Nem nagy örömmel. Megjegyzi, hogy délután sem jobb a helyzet. Külön is kiemeli a menetrendből a szekszárdi 16 óra 30-kor érkező vonatot, amelyiknek Dombóvár-alsón van csatlakozása Nagykanizsa, Szombathely felé, de az már 16 óra 25 perckor elmegy. Föl is veti a lelkiismereti kérdést.

Azután még tovább vizsgálja Nagykanizsa és Pécs térségét. Állítja, hogy van olyan állomás, ahol csak nagy nyaktörő mutatvánnyal lehet le- és felszállni a vonatra.

*(Olvasónk tippeket is ad a menetrend-szerkesztőknek. Javasoljuk, hogy azokat jóval részletesebben megírva ajánlja föl nekik.*

***A szerkesztőség)***



A vasútreform egyik első fecskéje.Szerencs új pénztársort kapott.
Fotó: Orosz Tamás

**Budapest, Keled út 4. szám alatti 82 négyzetméteres - 2 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba -, komfortos, MÁV-szolgálati lakásomat kisebbre cserélném. Minden megoldás érdekel.**
**Válaszokat a győri *06/96-423-193* (üzenetrögzítős) telefonon, vagy**
***Vargáné Horváth Mária***
***9023 Győr***
***Ifjúság kert. 4. I/1.***
**postacímre kérek.**

# Köszönet a becsületes munkáért!

Egyik ismerősöm újságolta, hogy fent felejtette egyik csomagját azon a nemzetközi vonaton, amelyik Prágából, Bp-Keleti-pályaudvaron át Miskolcig közlekedik. Bp.Keletiben leszállt és a vonat továbbindulása után jutott eszébe, hogy nincs meg az egyik csomagja.

Ismerve az általánosságban uralkodó viszonyokat, le is mondott arról, hogy a csomag előkerüljön. Barátja biztatására felhívta a központi menetirányítót. A telefont Besenyei József úr vette fel, aki azonnali intézkedést ígért és kérte, hogy húsz perc múlva hívja vissza, addig utánanéz a Keletiben, hogy a kocsiszolgálat, vagy a takarítók nem vették-e le a csomagot.

Az ismételt telefonhívásra Besenyei úrt azt válaszolta, hogy a Keletiben nem, de a hatvani szolgálattevővel, Ruiz Jánossal beszélt, és Hatvanban megnézik az első osztályú kocsi kettes fülkéjében a keresett holmit.

És lass csodát! Csalga Csilla naplózó megtalálta. A következő, Bp. Keletibe menő vonat mozdonyvezetőjének átadták, hogy vigye fel a Keletibe, mert oda megy érte a tulajdonos. (A mozdonyvezető nevét sajnos nem sikerült kideríteni.) A csomag egyórás plusz utat tett meg és a munkájukat becsületesen, tisztességesen végző vasutasoknak köszönhetően a tulajdonoshoz visszakerült.

A Magyar Vasutasnak olyan információi vannak, hogy a fenti eset szinte mindennapos. A csomagokat sohasem a vasutasok tüntetik el. A fent felejtett tárgyakat, ha vasutas találja meg, az előkerül. Ha idegenek „veszik birtokba" akkor nem. Persze akkor ok és jog nélkül is a vasutasokat hibáztatják.

A csomagügyben eljáró vasutasoknak Besenyei József, Ruiz János, Csalga Csilla, a mozdonyvezető és a Keleti-pu. naplózója – aki kiment a vonathoz, mondván, a tulajdonos hátha nem ér oda időre! – olyan munkatársai a MÁV Rt.-nek, akik elismeréstérdemelnek. A vasút jó hírét – amelyről az utóbbi időben keveset lehet beszélni! – erősítették az utasokban, a szolgáltatást igénybe vevőkben.

A kollégák példaadó munkáját szívesen ajánljuk feletteseik figyelmébe.

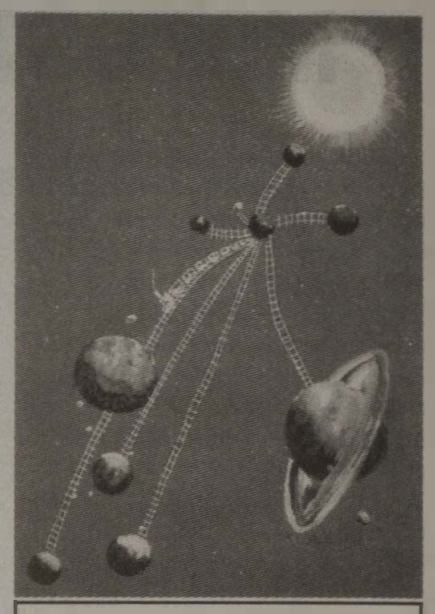
***Mimi***

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.obserer.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
11144509209
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 vasutüzemi célú kocsik felújítására
- daruk, és egyéb nagyméretű acélszerkezetek gyártására

TÜV CERT
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 mind vasúti, mind kozúti célra magánfuvarozók részére.**
MSZ EN ISO 9002/96



Vasúti gyermekrajz-pályázat:
„Milyen vasutat szeretnék?"
Ihász Szilvia, 12 éves
**Bolygóközi expresssz**

ARANYSZÁJ

# Nézőpont

Központi ellenőr érkezik Kutyabagosra, ahol ilyen csoda eddig sohasem fordult elő. A közeget a helyi állomásfőnök köszönti sarkos szalutálással. A sasszemű felügyelő azon nyomban konstatálja, hogy a raktár előtt néhányan sörösüveget emelgetnek az ég felé, talpával felfelé.

Felháborodottan mordul a vigyázzállásba merevedett főnökre:

– Maga nem látja, hogy az emberei munka közben söröznek?

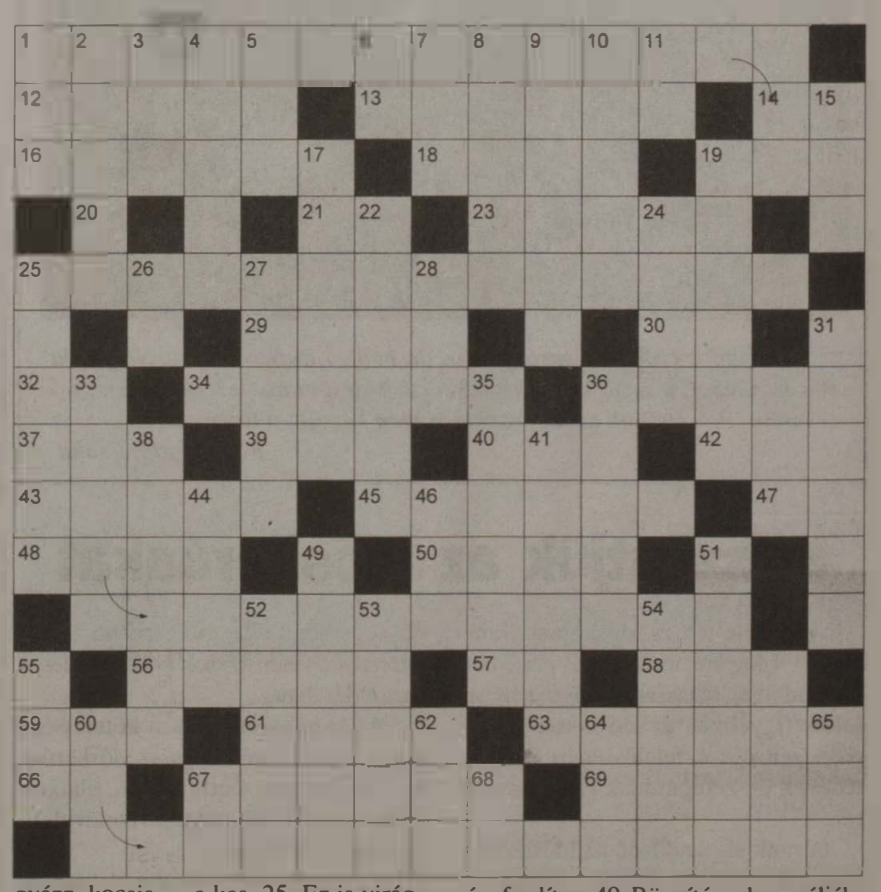
–-Nézőpont kérdése ez, felügyelő úr. Én úgy látom, ezek a szorgalmas emberek még sörözés közben is dolgoznak.

***HK***

Az előző szám rejtvényének megfejtése:
Szulejmán szultán, Tomori Pál, Mohácsi csata, Lajos király
*Könyvet nyert:*
*Virág Sándorné,*
*Miskolc, Egressy Gábor u. 8.*

# Keresztrejtvény

**Az egykori vasúti pályamunkás, Veres Péter, kétszeres Kossuth-díjas írónk elbeszéléseiből az Alföld parasztságának néprajza kerekedik ki. Keresztrejtvényünkben három novella címét rejtettük el.**



**Vízszintes:** 1. **A novella egy vérbeli aratási történetet mesél el (zárt betűk: S, Ő, D).** 12. A divatszakmában használatos kifejezés. 13. Nehézkesen haladok előre. 14. Tuskóhasító egyszerű eszköz. 16. Levágott búzamező, búzatábla, névelővel. 18. Disznótor idején sok van belőle. 19. Ételízesítő, névelővel. 21. Tarló mássalhangzói középütt. 23. Tisztiszolga visszafelé. 25. Veres Péter szülőfalujának „peremére" visz az alábbi történet címe is (zárt betű: N). 29. Nem leányt. 30. Tűhegyes cipészszerszám. 32. Tata fele. 34. Daganatos beteg, névelővel. 36. Bolygó és ördögnév egyben. 37. ...-fija. 39. Rámutató szó fordítva. 40. „Az e" betűi keverve. 42. Ledob. 43. Éber éji madár. 45. Ilyen zene is van. 47. Etet fele. 48. E vízi állat. 50. ...-napam. 56. Kever párja. 57. Szolmizációs hang. 58. ARF. 59. Borűrmérték. 61. E sebfelület. 63. Amerikaiak gúnynéven. 66. Csodálkozó szócska. 67. Kereskedő foglalkozása. 69. Katonai kiképzés, fordítva.

**Függőleges:** 1. Eme párja. 2. Fordítva szobaberendezés. 3. Régiesen adta. 4. Nem őrá. 5. Nem mozog. 6. Ifjúsági Magazin. 7. Adónem (török jövevényszó). 8. Édes sűrítmény. 9. Nagy pénze. 10. ... **és** fivérei (híres olasz neorealista film). 11. Két mezőgazdasági növényünk kezdőbetűi. 15. Betegség. 17. Vad mulatozások. 19. Földrész, fordítva. 22. Vigyázz, kocsis, ... a kas. 25. Ez is virág. 27. Matractömő anyag. 28. Híres magyar futballklub. 31. Népiesen halottak. **33. Megfejtendő sor a pásztor elmaradhatatlan hasznos, négylábú „szolgájáról" szól.** 35. Csepül párja. 36. Im újság, fordítva. 38. Régies csizmatisztító, névelővel. 41. E távol-keleti színesbőrű. 44. Elza párja. 46. Enyhe barnaság, fordítva. 49. Rögzítésre használják. 51. Elhasznált cipőt javít. 52. Egymás után több évben is kikelő. 53. Tizenhárom kivégzett 48-as tábornokunk jelzője. 54. Népmesék férfihőse. 55. Nézetek gyűjteménye. **60. Megfejtendő sor: Veres Péter-i igazság.** 62. Áram teszi. 65. Fordítva kis ház. 67. Műveltető képző. 68. Keleti főúr „h" nélkül.

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 XLIV / 12. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. NOVEMBER

A tartalomból:

2. oldal Indokolt-e a nyugdíjreform felülvizsgálata?
2. oldal Nem Marx írta...
3. oldal A összefogás reménye
5. oldal Elhurcoltak, szóljatok!
6. oldal A francia vasutasok sztrájkot terveznek...

# Tiltakozz a nagygyűlésen!

## Vagy kurtavasra verik jogaidat

Mára világossá vált: az áldozatos munkával kiküzdött gazdasági növekedés kizárólagos haszonélvezői a nagyvállalkozók és a pazarló állami költségvetés.

Hiába a gazdasági növekedés, annak hasznából kirekesztődik a magyar társadalom két legszélesebb rétege: a munkavállalók és a nyugdíjasok. A reálbérek idei fejlődése csak töredéke a nemzeti össztermék növekedésének és a nyugdíjak emelkedése is alatta marad a lehetséges mértéknek.

A kormány most újabb munkavállaló-ellenes lépésre készül: A munka törvénykönyve módosításával tovább fokozná a dolgozók kiszolgáltatottságát.

Veszélybe került a 40 órás munkahét, a szabad szombat, mert meg akarják rövidíteni a hétvégi pihenőidőt.

A munkaidő-beosztás rendjét úgy módosítanák, hogy a hosszabb – napi 12 órás – munkáért még túlórapótlékot se kelljen fizetni.

Arra készülnek, hogy bármikor átküldhessenek, akár hónapokra is, más munkáltatókhoz, vagy más telephelyekre dolgozni – akaratod ellenére.

Bármikor rád bízhatnák, hogy más munkáját is ellásd – helyettesítési díj nélkül.

A túlóra elrendelését elég volna egy nappal előbb közölni – a mostani egy hét helyett.

Tovább lazítanák a létszámleépítés szabályait, hogy bármikor szélnek ereszthessenek, következmények nélkül.

Kiforgatva az idénymunka fogalmát, szinte mindenütt lehetővé tennék a rendszertelen foglalkoztatást.

**Engedhetjük ezt?**
**NEM!**
**Egységes fellépéssel még megakadályozhatjuk a készülő merényletet!**
**Tiltakozó nagygyűlést tartunk Budapesten a Nemzeti Sportcsarnokban**
***(XIV., Istvánmezei út, a Keleti Pu.mögött)***
**2000. november 11-én, szombaton 11 órakor.**
**Legyen ott minden munkavállaló, akinek fontos saját érdeke!**

AUTONÓM SZAKSZERVEZETEK SZÖVETSÉGE

MAGYAR SZAKSZERVEZETEK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE MSZOSZ

SZAKSZERVEZETEK EGYÜTTMŰKÖDÉSI FÓRUMA SZEF

MUNKÁSTANÁCSOK Szövetsége

LIGA SZAKSZERVEZETEK

ÉSZT! ÉRTELMISÉGI SZAKSZERVEZETI TÖMÖRÜLÉS

# Az összefogásnak nincs alternatívája

## – hangsúlyozza dr. Szabó Endre, a Szakszervezetek Együttműködési Fórumának (SZEF) elnöke

*– Mint több évtizedes tapasztalatokkal rendelkező érdekvédő, vezető tisztségviselő, milyennek látod a szakszervezetek mai helyzetét?*

– Azt gondolom, hogy a jelenlegi állapotok megértéséhez vissza kell tekintenünk az elmúlt évekbe, mert az okokat, az összefüggéseket másképpen nem tudjuk megérteni. Az egyik lényeges tényező az a tény, hogy a rendszerváltás vesztesei a bérből és fizetésből élők, a nyugdíjasok és a szociálisan hátrányban lévők. Mindmáig. Ugyanis sem a nyugdíjak, sem a keresetek reálértéke napjainkig nem haladja meg a rendszerváltás előtti szintet. Sőt, hosszú évekig alatta maradtak annak.

– A munkavállalók azt várták a szakszervezetektől, hogy védjék meg őket a kiszolgáltatottságtól, mérsékeljék azokat a negatív hatásokat, melyek életviszonyaikban bekövetkeztek. Ezt az igényt azonban nem sikerült olyan mértékben teljesíteni, ahogy azt remélték. Ugyanakkor hozzáteszem: ha nem lettek volna szakszervezetek, akkor még rosszabbul alakultak volna a dolgok. Ezek a körülmények párosultak azzal, hogy megszűntek az olyan korábban kivívott, megszokott szakszervezeti szolgáltatások, mint például a széles körű kedvezményes üdültetés, a különböző szociális juttatások. E tényezők, hátrányok együttes hatásaként érezték sokan azt, hogy fölösleges szakszervezeti tagnak maradni, s elpártoltak a mozgalomtól.

*(Folytatás a 2. oldalon)*

# Indokolt-e a nyugdíjreform felülvizsgálata?

## Fókuszban a miniszterelnök javaslata

A költségvetési vitában miniszterelnökünk a nyugdíjreform felülvizsgálatára szólította fel a szocialista pártot. Érdemes ezen elgondolkozni és felelevéníteni a közelmúlt erről szóló történetét.

Az 1997. évi LXXXI. sz. törvény a nyugdíjak ügyében többek között arról rendelkezett, hogy 1999 végéig a nyugdíjak emelését, az előző évi nettó bérkiáramlással azonos mértékben kell foganatosítani, de 2000-ben már be kell vezetni a vegyes indexálást. Az első évben a tervezett infláció 30%-át, a tervezett nettó bérkiáramlás 70 %-át kell figyelembe venni. Követő évtől viszont az 50-50 %-os arány a mérvadó, a törvény előírásai szerint.

A reformnak természetesen ez csupán részletkérdése, hiszen a legjelentősebb változást az u.n. felosztó-kirovó nyugdíjrendszer fokozatos átalakítása, a kötelező magánnyugdíj-pénztárak megalakulása, a tőkefedezeti rendszerre való áttérés jelenti. Ez hosszabb magyarázatot igényelne, de a már nyugdíjban lévőket elsősorban a nyugdíjemelés rendszere érdekli. Vizsgáljuk meg a nyugdíjreformnak ezt az intézkedését.

*(Folytatás a 2. oldalon)*

AKTUÁLIS

# Az őszi tárgyalások nyitányához

Még egy éve sincs, hogy a MÁV Rt. menedzsmentje – politikai hátszéllel megtámogatva – átfogó reform jegyében kérte a vasutasok újabb áldozatvállalását. A hosszú vajúdás után létrejött hároméves megállapodás eddigi betartásáról minden munkavállalónak és szolgálati vezetőnek személyes tapasztalatai vannak. A reform, amely miatt a középtávú megállapodás létrejött, nem volt és nem is lesz, amint az a két éves állami költségvetésből kiderül.

Köztudott, hogy a politika szereti a sikertörténeteket, és mindent támogat, ami számára gazdasági és politikai tőkét jelent. A MÁV-ot nem támogatja, tehát számára várhatóan nem jelent sem gazdasági, sem politikai sikert. Miért nem? Önkéntelenül is felmerül a kérdés: a MÁV Rt. jelenlegi vezetése – az igazgatóságot is beleértve – vajon milyen vasúti képet – jelent és jövőt – rajzolt a kormány asztalára? Bizonyára nem jót, mert támogatást nem kaptak.

Lehet, hogy az évi kétszázmillióért fenntartott sajtóiroda gyártott olyan torz „sikertörténetet" (befelé és kifelé), amely teljesen feleslegesnek tünteti fel a költségvetési támogatást? De az is lehet, hogy bérköltséget nem kímélve tévedésből kiosztott néhány politikai pozíció szúrt szemet „fönt" valakiknek, miközben a „rossz passzban" lévő menedzsment soha nem látott létszám- és bértakarékosságot vár el a végrehajtó szolgálattól? Arra pedig már gondolni sem mer az ember, hogy a koncepció hiánya miatt nem számíthatnak az Urak állami támogatásra.

Eközben a szakszervezetek készülnek az őszi tárgyalásokra. Bár néhány körülmény nehezíti a „pozitív" felkészülést. Így például *Kukely Márton*, vezérigazgató október 13-án kelt levele is, amelyet a hitelesség kedvéért szó szerint idézek:

*„Tisztelt Elnök Úr!*

*A szakszervezetek taglétszámáról eddig negyedévenként, utoljára ez év március 31-én kértünk adatokat és a MT. 25 §-ban rögzítettek figyelembevételével állapítottuk meg a munkaidő-kedvezmény törvényben biztosított mértékét.*

*Az utolsó adatok közlésétől ismereteink szerint változások álltak be a taglétszám alakulásában.*

*A munkaidő-kedvezmény megnyugtató rendezése érdekében kérem Elnök urat, hogy november 30-ig a szakszervezet taglétszámáról – közjegyző által hitelesített – nyilatkozatot juttasson el.*

*Bízom az elnök úrnak az Mt-ben biztosított munkaidő-kedvezmény betartására irányuló együttműködésében."*

A levél több mint sértő, ugyanis a levél aláírója – vagy az ötletadó? – kétségbe vonja a törvényességet. Ugyanis, a Vasutasok Szakszervezetét, akárcsak a többi vasutas szakszervezetet hivatalosan bejegyezték, vezetőiket, akik jegyzik a szakszervezeteket, törvényesen megválasztották, ezért aláírásuk közjegyzői ellenjegyzés nélkül is hiteles.

Tisztelt Vezérigazgató Úr! (mint a levél aláírója) Mit szólna hozzá, ha bármelyik szakszervezet azt kérné Öntől, hogy legközelebb aláírásának hitelességét, és annak tartalmát közjegyzővel hitelesíttesse. Bizonyára nem örülne, és talán elgondolkozna...

A levél „szerzőtársait" ezúton tájékoztatom arról, hogy a VSZ nem kívánja közjegyzővel igazoltatni a taglétszámát 2000. november 30-ig, hacsak annak költségét a MÁV Rt. meg nem előlegezi. Természetesen a törvények által előírt kötelezettségének eleget tesz, azaz megküldi a taglétszám-igazolást a kért határidőre. A MÁV vezetése pedig, ha kételkedik a nyilatkozat valóságában, fogadjon ügyvédet – ha már a sok jogász nem tudja a törvényes utat – aki jó pénzért megmondja, hogyan lehet ellenőrizni a tényállítás valódiságát.

Visszatérve az előző gondolathoz: lehet, hogy a MÁV Rt. vezetése csupán rossz tippeket kap? Ugyanis rosszindulatot nem szeretnék feltételezni róla.

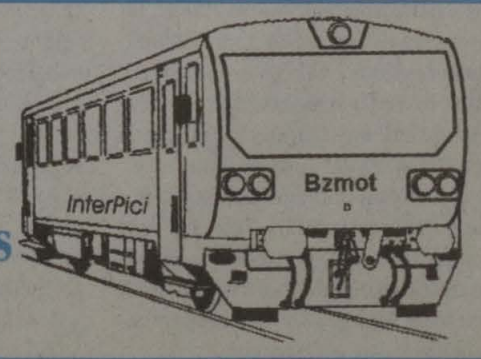
A fentiek ellenére a VSZ arra készül, hogy az őszi tárgyalások szakmai alapon, érdemi párbeszéddel, a hároméves megállapodás adta BÉKE lehetőségét kihasználva folynak le, és a partnerek nem egymás mellett fognak elbeszélni. Az érdekképviseletek azt várják, hogy a MÁV Rt. vezetése is érdekelt legyen abban, hogy a 2001. évre csendesen és a lehető legrövidebb időn belül tudjunk megállapodni. A munkavállalók szerint, ugyanis, ráférne a jelenleginél nyugodtabb légkör a MÁV Rt.-re.

Azt is látni kellene, hogy külső segítség nincs, csak magunkon segíthetünk. A gőg, a kiszorítósdi, a diktátumok csak rontják a vasút és a vasutasok helyzetét. Már csak az a kérdés, hogy mindez kinek érdeke ez? Kinek jó ez?

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



# Pert nyert a KKDSZ

***A Közgyűjteményi és Közművelődési Dolgozók Szakszervezete 2000. október 18-án jogerős ítéletben pert nyert a kormányt képviselő Gazdasági Minisztérium ellen – tudtuk meg Vadász Jánostól, a KKDSZ elnökétől – a 2000. évi költségvetés érdekegyeztetés nélküli törvénysértő előterjesztése és megalkotása tárgyában.***

Vadász János, a KKDSZ elnöke, a jogerős ítélet birtokában 2000. október 19-én levélben fordult dr. Polt Péterhez, a Magyar Köztársaság legfőbb ügyészéhez, amelyben kifejtette, hogy a 2001-2002. évi költségvetési törvényjavaslatot is előzetes érdekegyeztetés nélkül terjesztette elő a kormány a parlament elé, aminek következtében az Országgyűlés tagjai nem kaphattak írásos, a törvényjavaslathoz csatolt tájékoztatást arról sem, hogy mi a szakszervezetek véleménye a törvényjavaslatról. A költségvetési törvényjavaslat parlamenti vitájának megkezdése után került sor a Költségvetési Intézmények Érdekegyeztető Tanácsában a kormány és a szakszervezetek közötti egyeztető tárgyalások megkezdésére. Ezekre a tárgyalásokra a kormány képviselői azonban felhatalmazás nélkül, módosítási, változtatási lehetőségek hiányában érkeztek meg. Így érdemi, a törvényekben előírt valódi vita és érdekegyeztetés nem történhetett.

A jogerős Fővárosi Bírósági ítéletre és a jelenlegi helyzetre hivatkozva, a KKDSZ kezdeményezte a legfőbb ügyésznél, hogy éljen az ügyészségről szóló törvény adta lehetőségével és indítványozza a parlament elnökének, illetve az Országgyűlésnek a 2001-2002. évi költségvetési törvényjavaslat vitájának felfüggesztését vagy legalább az általános vita időtartamának két héttel való meghosszabbítását.

Vadász János, a jogerős bírósági döntés alapján, levelében kezdeményezte, hogy a legfőbb ügyész szólítsa fel a kormányt az érdemi megállapodást is eredményező, vagy ennek lehetőségét tartalmazó, a Költségvetési Intézmények Érdekegyeztető Tanácsának keretében történő érdekegyeztető tárgyalások lefolytatására és ezek eredményéről az Országgyűlés írásos tájékoztatására.

A legfőbb ügyésznek intézett levelet Vadász János eljuttatta az Országgyűlés elnökének, az országgyűlési frakciók vezetőinek, az Alkotmány- és Igazságügyi Bizottság és a Költségvetési és Pénzügyi Bizottság elnökének, kérve a címzettek intézkedését.

# A minimálbér és az OMT

„A költségvetési bizottság az adókra járulékokra vonatkozó törvényjavaslat 218. §-ában A munka törvénykönyve kiegészítését indítványozza. Lényege: ha szeptember 25-éig nem jön létre megállapodás az Országos Munkaügyi Tanácsban a kötelező legkisebb munkabér mértékére vonatkozóan, akkor a kormány ezt saját hatáskörében meghatározhatja. Az előterjesztő támogatja, az MSZP-frakció kérésére külön, név szerint szavaz az Országgyűlés." – Áder János 2000. 10. 17. 20 óra 16 perc (Parlamenti jegyzőkönyv)

A kormánytöbbség megszavazta a javaslatot, megkoronázva ezzel a társadalmi párbeszéd terén eddig végzett dicső menetelését. Jelképes értéke van annak, hogy egyetlen paragrafus, a késő esti órákban, az adótörvények egyik kapcsolódó módosító indítványaként, egy tíz éve létező intézményt lehetetlenít el. Ez az intézmény történetesen a szociális partnerek legerősebb jogosítványa volt... Mi jöhet még?

Ui.: A költségvetési bizottság szavazásán az MSZP nem vett részt!

***Roland***

# Nem Marx írta a trianoni békeszerződést,

## de abban olvasható:

**355. cikk.**

**A Magas Szerződő Felek elismervén azt, hogy a bérmunkások testi, erkölcsi és szellemi jóléte nemzetközi szempontból a legnagyobb jelentőségű, ennek a magasztos célnak előmozdítása érdekében az I. címben megállapított és a Nemzetek Szövetségével kapcsolatba hozott állandó szervezetet létesítették.**

**Elismerik, hogy az éghajlatnak, az erkölcsöknek és szokásoknak, valamint a gazdasági célszerűségnek és az ipari hagyományoknak különbözősége megnehezíti a munkaviszonyok teljes egyöntetűségének közvetlen megvalósítását. De abban a meggyőződésben, hogy a munka nem tekinthető csupán árucikknek, azt tartják, hogy vannak a munkaviszonyok szabályozásának oly módszerei és elvei, amelyeknek alkalmazására minden ipari szervezetnek törekednie kellene, amennyire ezt sajátos körülményeik megengedik.**

**Ezek közül a módszerek és elvek közül a Magas Szerződő Felek előtt kiváltképen a következők látszanak különösen és sürgősen fontosaknak:**

**1. A fentemlített vezérelv, hogy a munka nem tekinthető csupán árunak vagy kereskedelmi cikknek.**

**2. A szabadszervezkedés joga minden törvényes célra ugy a munkások, mint a munkaadók részéről.**

**3. A munkások díjazása olyan munkabérrel, amely abban az időben és abban az országban, amelyben élnek, számukra tisztességes életmódot biztosit.**

**4. A 8 órás munkanap vagy 48 órás munkahét elfogadása mint elérendő zsinórmérték mindenütt, ahol még nincs elérve.**

**5. Hetenkint legalább 24 órás munkaszünet, amely, amennyire csak lehetséges, a vasárnapot magában foglalja.**

**6. A gyermekmunka megszüntetése és mindkét nembeli fiatalkoruak munkájának olyan korlátozása, amely nevelésük folytatását és kellő testi fejlődésüket lehetővé teszi.**

**7. Az az elv, hogy férfiak és nők egyenlő értékü munkáért egyenlő munkabért kapjanak.**

**8. A munkaviszonyokra vonatkozólag alkotott jogszabályok minden országban méltányos gazdasági elbánásban részesitsenek az ország területén jogosan tartózkodó minden munkást.**

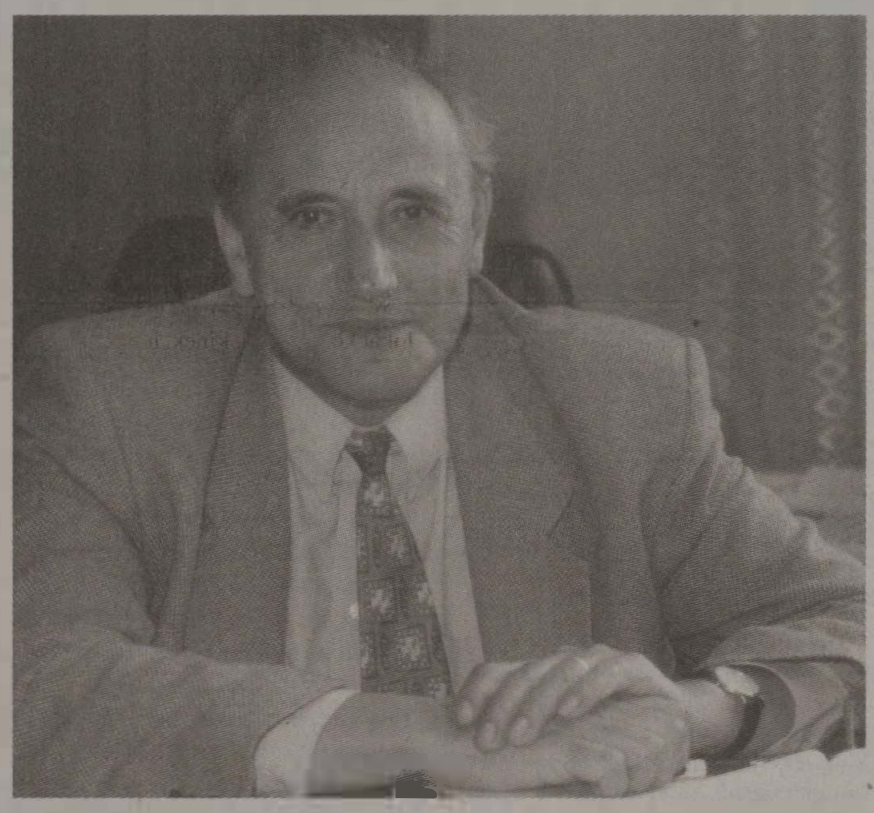
**9. Abból a célból, hogy a munkásvédelmi törvények és szabályok alkalmazása biztositassék, minden államban felügyelet rendszeresitéséről kell gondoskodni, amelyben nők is résztvesznek.**

***Budapesti Közlöny 1921.***

# Az összefogásnak nincs alternatívája

## – hangsúlyozza dr. Szabó Endre, a Szakszervezetek Együttműködési Fórumának (SZEF) elnöke

*(folytatás az 1. oldalról)*



*– Az említettek közül ez lenne az egyik tényező a mai helyzet kialakulásában. Melyik a másik?*

– A másik jelentős körülményt azok a változások jelentik, amelyek végbementek a gazdaság szerkezetében. A nagy vállalatokból sok kisebb egység, cég, kft., stb. alakult, s ezek nagy részében máig sincsenek szakszervezetek. Ehhez kapcsolódik egy olyan munkaadói mentalitás, amely gyakran nyíltan, más esetekben pedig burkoltan kifejezésre juttatja, hogy nem szereti a szakszervezeteket. Ez a vezetői felfogás és magatartás a közszférákban is jól felismerhető, érzékelhető. Nyilvánvaló, hogy ez is kedvezőtlen hatást gyakorol a dolgozókra. Mindezt tetőzte az, hogy miközben a fent vázolt körülmények az összefogást igényelték volna, ehelyett a szakszervezetek pluralizálódása, atomizálódása, a nivellálódást, nemritkán az éles vitákat, a szembenállást gerjesztették és erősítették. Egyebek mellett ezek a tényezők idézték elő, hogy jelentős mértékben lecsökkent a szakszervezeti szervezettség és nagyot romlott a szakszervezetek társadalmi presztizse.

*– Ilyen előzmények után és ilyen körülmények között mi a teendő?*

– Számolnunk kell a tényekkel, a realitásokkal. Olyan körülmények között dolgozunk, amikor a kormányzati filozófia nagyon szűk keretek között értelmezi a szakszervezetek szerepét. Ennek megnyilvánulása az érdekegyeztetési rendszer olyan átalakítása, amely jelentősen csökkentette a beleszólás lehetőségét, zsugorította a különböző érdekegyeztető fórumok hatáskörét, mozgásterét.

Az érdekvédők előtt felvetődik a kérdés: Milyen szakszervezeti stratégiára van szükség akkor, amikor a gazdasági növekedés kedvező hatásaiból a társadalom, a munkavállalók, a nyugdíjasok csak nagyon keveset érzékelnek. Ami pedig a munkavállalói jogokat illeti, ott meg további csorbításokat tapasztalunk. Nyilvánvaló, a válaszkeresés nem könnyű, hiszen a szakszervezetek is nagyon tagoltak strukturálisan, másrészt jelen vannak a valós érdekkülönbségek is az egyes konföderációk között. Ez abból adódik, hogy különböző dolgozói csoportok érdekeit képviselik és működnek még a korábbi időkből visszamaradt reflexek, mi több, a szervezeti és személyi ambíciók, presztízsharcok.

*– Miben bízhatunk?*

– Abban, hogy kedvező tendenciák kezdenek kirajzolódni. Megnőtt a szakszervezeti tisztségviselők felelősségtudata, s ebben a tagság generáló szerepe is közrejátszott. Nem kevésbé a külföldi szakszervezetek tapasztalatai is segítettek. Immár nemcsak szavakban, de konkrét tettekben és tényekben is kifejezésre jut a felismerés: a valóságos összefogásnak nincs alternatívája. Ezt szemléletesen példázzák a szervezeti típusú döntések. Például a konföderációk előkészítésében létrehozott és működő Együttműködési Tanács, valamint azok a törekvések, amelyek az egyes szakszervezetek, konföderációk szervezeti közeledését szorgalmazzák. Tartalmilag pedig lényeges fejlemény, hogy kialakulóban van egy Civil Országjelentés címet viselő átfogó dokumentum, amely a szakszervezetek állásfoglalását tartalmazza az EU-csatlakozás és az ország főbb társadalmi, gazdasági kérdéseiben. Közös fórumainkon folytatódnak a rendszeres eszmecserék. Ide sorolom A munka törvénykönyve módosításával kapcsolatos egybecsengő, egységes szakszervezeti álláspontot. Ennek nagy szerepe van abban, hogy a kormány számos kérdésben kompromisszumokat fogadott el eredeti elképzeléseihez képest.

*– Mindez hogyan tükröződik a SZEF tevékenységében?*

– A szakszervezeti összefogás jelei a közszférában is markánsan megjelentek. Ez fejeződik ki a SZEF által kezdeményezett és más szakszervezetek által kezdeményezett demonstrációkban, a SZEF és az ÉSZT mind szorosabbá váló együttműködésében és a közszféra minden szervezetére jellemző közös álláspontjának kikristályosodásában. Ez fontos tényező abban, hogy a kormány felvállalta egy középtávú megállapodás előkészítését a SZEF-el együtt, amiben részt vesznek a közszféra más szervezetei is. Öt nagyon fontos momentum: a kormány a jövő évre vonatkozóan tett egy első lépésként értékelhető javaslatot a költségvetési intézmények dolgozói keresetének – a korábbiakhoz képest érzékelhető – javítására.

– Mind ebből következően annyit valószínűsíthetünk, hogy ha a szándékolt együttműködés és összefogás mind több gyakorlati megnyilvánulásában igazolódik, akkor növekedhetnek az érdekvédelem, az érdekképviselet esélyei. Ez előbb-utóbb azt a reményt is keltheti, hogy kedvező irányba változik a dolgozók véleménye a szakszervezetekről és minden fékező hatás ellenére erősödik a meggyőződés: jogaik érvényesítéséhez, helyzetük javításához a legjobb megoldás az összefogás, a magas szervezettség. Ezt történelmi tapasztalatok is tanusítják.

***-kárpáti-***

# Indokolt-e a nyugdíjreform felülvizsgálata?

## Fókuszban a miniszterelnök javaslata

*(folytatás az 1. oldalról)*

A nyugdíjas érdekvédelmi szervezetek mindvégig ellenezték a vegyes indexálás bevezetését, mert ez a gazdasági felemelkedés időszakában tovább növeli az életszínvonalbeli különbségeket, a nyugdíjasok és az aktív keresők között. Pl. ha jövőre 5%-os infláció és 9,6%-os nettó bérkiáramlás lesz, akkor a nyugdíjasok 7,3%-os emelést kapnak. Ez növeli ugyan a nyugdíjak vásárlóértékét, de 2,3%-kal elmarad a reálbérszínvonal emelkedésétől.

Az Alkotmány szerint az egyes társadalmi rétegeknek egyformán kell vállalni az ország terheit, nehézségeit és ebből következik, hogy ugyanúgy kell részesülniük a gazdasági felemelkedés áldásaiból. A vegyes indexálás ennek elvileg ellentmond és szembeállítja egymással a generációkat. Ez politikailag sem tűnik bölcs intézkedésnek, ha költségvetési szempontból indokoltnak is látszik.

Az „együtt sírunk, együtt nevetünk" elv társadalmilag legigazságosabb érvényesítése, csak az előző évi tényleges nettó bérkiáramláshoz méretezett nyugdíjemelés útján képzelhető el.

Nem véletlen, hogy a reform apostolai – akiknek azóta hírét se halljuk – azonnal hatályba léptették volna a vegyes indexálást, de a tiltakozás csillapítása érdekében, az akkori kormány jobbnak látta ennek bevezetését a 2000. évig elodázni. Közismert, hogy az új kormány 1999-ben a törvény szerint járó 20%-os emelést 14,2%-ra mérsékelte – mintegy 50 milliárd forinttal rövidítve meg a nyugdíjasokat – és ezt is differenciáltan folyósították. A 31 ezer forint feletti nyugdíjasok 11%-os, az alacsonyabb nyugdíjjal rendelkezők 20%, illetve 25% emelést kaptak. Vagyis a nyugdíjasok egyik csoportjának rovására – és nem a költségvetés terhére – oldották meg a kis nyugdíjjal rendelkezők nyomorának enyhítését. Az Alkotmánybíróság utólag ugyan jóváhagyta a kormány egyszeri intézkedését, de a jövőt illetően nyomatékosan felhívta a figyelmet a törvényes előírások és a biztosítási elv következetes betartására.

Az idei differenciálás nélküli emelések ennek alapján és a vegyes indexálás szerint történtek. Miután a törvény a „tervezett" infláció és bérkiáramlás fogalmát rögzíti, a valóságos értékek ettől eltérhetnek. Ha az eltérés meghaladja az 1% pontot, novemberben – januárig visszamenőleg – pótlólagos emelést kell végrehajtani. Erről a Magyar Vasutas korábbi híradásaiban is olvashattunk, hiszen a tervezett 6,3%-os infláció már hivatalosan is 10% körül mozog, nem is szólva a nettó bérkiáramlás ennél is magasabb arányáról.

Új jelenség viszont az, hogy a költségvetésben betervezett 7,3%-os januári emeléssel szemben, a Fidesz-frakció 10,3%-os, az MSZP- és MDF-frakciók 15%-os emelést javasolnak.

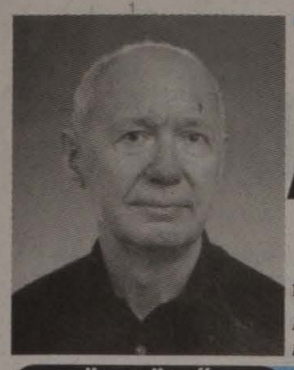
A miniszterelnök pedig partnereket keres a nyugdíjtörvény módosításához. Elképzeléseit részleteiben nem ismerjük, de ha a vegyes indexálás helyett, a társadalmilag egyedül igazságos és a tényleges adatok alapján történő, nettó bérkiáramlással arányos emelési rendszert szeretné visszaállítani, ebben a törekvésében mi is szívesen támogatnánk.

Sajnos a szűkszavú híradásokból (október 21-i újságok) inkább arra lehet következtetni, hogy a költségvetés terheit szeretnék inkább csökkenteni, a magánnyugdíj-pénztárak államilag garantált befizetési rendszerének módosításával. Ezzel együtt a vegyes indexálás eltörlését – és a korábbi, nettó bérkiáramláshoz igazított nyugdíjemelés visszaállítását – a felülvizsgálat „melléktermékeként" is szívesen elfogadnánk.

Egy dologban mindenképpen reménykedhetünk! A nyugdíjak vásárlóértékét kifejező – és 1989-től lefelé haladó – görbéje, két alkalommal mutatott kiugrást: 1994-ben és 1998-ban.

A jelenlegi lassú emelkedési irányzat – sajnálatos módon – a reálbérszínvonal emelkedésével továbbra sem párhuzamos, de minden jel szerint 2002-ben a nyugdíjak vásárlóértékének újabb kiugrását fogja jelezni.

***dr. Kun Dezső***



MOTTÓ:
*Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.*

# Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÜTKÖZŐ

KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

**Gyötrelmes és tanulságos 10 év után**

# Az összefogás reménye: új minőség, erősebb szakszervezet

## Interjú Sándor Lászlóval, az MSZOSZ elnökével, országgyűlési képviselővel

*– Mi a véleményed arról a vitáról, eszmecseréről, ami egy év óta folyik a Magyar Vasutasban, a szakszervezetek helyzetéről és jövőjéről?*

– Maga az a tény is dicsérhető, hogy egy ilyen vita elindult. Pontosan mutatja, hogy a magyar társadalomban, a szakszervezeti mozgalomban, a munkavállalókban van igény az újra, valami másra, jobbra. S e mögött – úgy érzem – az húzódik meg, hogy a saját keserű tapasztalataik alapján a magyar munkások kezdik megérteni a piacgazdaság lényegét: azt, hogy a szociális jelző nélkül ez nem más, mint a korai kapitalizmus. Amikor a tőke oldaláról már minden működik, már vannak valós tulajdonosok, az őket kiszolgáló menedzserek és kialakult az a szellemi háttér is, amely a leggyorsabb gazdagodás feltételeit rideg, számító módon határozza meg, beleértve a munkájukból élő emberek érdekeinek teljes háttérbe szorítását.

Más oldalról: Nem jött még létre az a hatékony, önvédelmi struktúra, amit – más szavakkal – erős szakszervezeteknek hívnak. Ily módon a felek között nincs erőegyensúly. Ugyanis – lehet, hogy bátor a szóhasználat, hiszen a hadászati stratégiából merítem a példát – az „egyensúlyt garantáló" kölcsönös fenyegetettség helyett a fenyegetettség egyoldalú, s ez fordítva állig működik.

Számomra úgy tűnt, a vitában megszólalók szinte mindegyike e felismerés birtokában kereste a megoldást. Nem az elmúlt időszak vélt vagy valós sérelmeit boncolgatta, hanem személyes résztvállalását igyekezett megfogalmazni.

*– Hogyan rajzolnád meg azt a társadalmi hátteret, miben látod azokat az okokat, összefüggéseket, amelyek a szakszervezetek mai állapotához vezettek?*

– Napjaink általános problémáiról lehetetlen úgy beszélni, hogy megkerüljünk egy paradox összefüggést: A régió országai, így Magyarország is arra kényszerült, hogy nem egy szerves fejlődés, hanem a „létezett szocializmusból" átalakulva jutott el a piacgazdasághoz. Ezzel egyszersmind azt állítom, hogy a legfejlettebb nyugat-európai országoknak tojásból kellett palacsintát csinálni, nekünk meg fordítva: azt kellett megkísérelnünk, hogy palacsintából csináljunk tojást. S ebben bizony nemigen volt tapasztalatunk.

Tíz év távlatából azonban már azt is felelősen ki lehet jelenteni, hogy a gyors átalakulás forgatókönyvében fontos tényezőnek bizonyult a szakszervezetlenítés. Mert nem lehetett nem észrevenni, hogy a politika nem teremtette meg a szakszervezetek működéséhez szükséges minimális feltételeket sem. A közgondolkodás alakítói is lebecsültek minden olyan szerveződést, amely nem pártpolitikai alapon tevékenykedett. Lekezelő vélemények sokasága látott napvilágot a szakszervezetekkel és a civil szféra szereplőivel szemben.



Fotó: Szalai Csaba

*– Eddig csak a külső körülményekről, hatásokról, következményekről esett szó. De beszéljünk arról is, hogy a helyzet kialakulásában mi volt a szakszervezetek szerepe, az érdekvédők felelőssége?*

– Természetesen söpörnünk kell a saját házunk táján is. Nem voltunk képesek megvédeni a munkavállalókat a tömeges elbocsátásoktól, jövedelmeik leértékelődésétől, munkajogi védettségük csökkenésétől és bizony sok-sok korábban szerzett jogosult elveszett. Azt is be kell látni azonban, hogy a szakszervezetek közötti – részben szított – viták is szétforgácsolták az erőket és a túlzott szervezeti tagolódás is csökkentette a fellépés eredményességét. S talán az a felismerés sem született meg időben, hogy a szakszervezetek csak önerejükre támaszkodva és erejük demonstrációjával képesek eredményt elérni.

Remélem nem bántok meg senkit, ha időnként még azt is lehetett tapasztalni, hogy voltak, akik kibúvókat kerestek. Abban reménykedtek, hogy egyéni erőfeszítések nélkül, másokat biztatva is eredményekre juthatunk. A sorozatos sikertelenség, a mindennapi megélhetési gondok, a szociális feszültségek kiéleződése azzal a következménnyel járt, hogy a magyar munkavállaló pszichésen is válságba került. Nemcsak fél és bizonytalan, hanem hitét, önbizalmát is elvesztette; időnként még saját erejében, az összefogás sikerében sem hisz. Sajnos, nincs igazán erős, bizalmi viszony a tagok és a tisztségviselők, az alapszervezetek és az országos szervek, testületek között, mert nincsenek közös sikerélmények, amire építeni lehet, ami kohéziót jelentene.

*– Merre van a kiút, mi a megoldás, mikor és hogyan kerülhetnek felszálló ágra a szakszervezetek?*

– Mindenekelőtt egy egyszerűnek tűnő, mégis a dolgok lényegét jelentő fogalom tisztázása szükséges. A szakszervezet, ha valóban munkás-önvédelmi szervezet, nem azonosítható a választott tisztségviselőkkel, hanem csakis a személyes feladatokat is vállaló tagok összességeként értelmezhető. Ami egyben azt is jelenti, hogy egy jól működő szakszervezet tevékenységének szükséges, de nem elégséges feltétele a tisztségviselők munkája. Persze helyzetüknél fogva övék a döntő felelősség abban, hogy hitelesen mutassák be a döntések várható következményeit és irányt szabjanak a szakszervezetek működéséhez, a hatékony érdekvédelemhez. De egy illúzióval szigorúan le kell számolnunk. Egyetlen választott vezető – legyen az a legtehetségesebb a tárgyaló asztalnál, a legjobban nyilatkozó a rádióban, a televízióban, az írott sajtóban – sem képes személyes képességeivel helyettesíteni a szervezeti erőt, az aktív, cselekvő tagok összességét. Minden választott szakszervezeti vezető értékének alapvető fokmérője, hogy hány embert tud meggyőzni és mozgósítani a munkavállalók érdekeinek érvényesítéséért.

Ezen az alapvető szemléletbeli és magatartásbeli változáson még nem vagyunk túl. Még gyakran előfordul, hogy a szakszervezeti titkártól érdemi ügyintézést várnak a tagok, ám lehetőleg úgy, hogy nekik ne kelljen személyes szerepet vállalniuk és arcukat megmutatniuk. Azt a szervezetet, ahol szinte mindenkinek van tisztsége, de a közös cselekvés háttérbe szorul, vagy nem fontos, ezt a Pál utcai fiúk című népszerű regényből már ismerjük. S a szakszervezet fogalmához tartozik az is, hogy az azonos szakmabeliek erejük megsokszorozása érdekében országos szakmai, ágazati szakszervezeteket működtetnek, s a valamennyi dolgozót érintő ügyek érdekében az országos ágazati szervezetek is összefognak.

*– Amikor az interjúkat készítettem a vita szereplőivel, feltűnt, hogy a kulcsszó a megújulás lett. De az is kitűnt, hogy csaknem mindenki mást ért rajta. Mi a vélemények erről? Melyek lehetnek a közös, összekötő szálak?*

– Amikor bárki megújulásról beszél – bár úgy látom, többen csak saját tennivalóikról akarják elterelni a figyelmet – nem lehet megspórolni azt a rendkívül sok időt és energiát igénylő apró-munkát, melyet szervezeteink újjáépítése érdekében a szövetség elnökéig bezárólag minden tisztségviselőnek el kell végeznie. Ebben a legfontosabbnak azt tartom, hogy rendszeres, folyamatos párbeszéd folyjék a szakszervezeti tagokkal és a szervezeten kívüli munkavállalókkal, akik gyakran a szakszervezetek legkeményebb kritikusai, miközben az érdekvédelmi vívmányok ugyanolyan haszonélvezői. A velük folytatott beszélgetésekben kell megismertetnünk a szakszervezeti célokat, és ráébresztenünk őket arra, hogy amit teszünk és tenni akarunk, azok az ő saját érdekeit is szolgálják.

Közös felismerésünk, hogy a múlt eseményei – ki honnan jött, milyen célokat követett, ki, kinek, hány és milyen sebet ejtett – elválasztanak bennünket. A közös jövő, a szociális Európa normáinak a megteremtése Magyarországon – ez lehet, ami összeköt, ami közös cselekvésre sarkall bennünket. Ez az, ami együttes, összehangolt fellépést igényel minden szakszervezettől, bármikor alakult, s bármilyen célokat és reményeket dédelgetett is korábban.

Számunkra ma egy fontos kiindulópont kínálkozik. Ha felismertük, hogy az elmúlt tíz év megosztottsága, széttagoltsága nem előnyöket, hanem hátrányokat jelentett a munkavállalók számára, akkor különösen most, amikor a privát tőke hatalma kiteljesedett, amikor egy arrogáns, szakszervezet-ellenes kormánnyal van dolgunk, nem szabad még esélyt sem adni arra, hogy megosszanak bennünket, éket verjenek közénk és külön alkukba bocsátkozzunk.

*– Felvetődhet persze a kérdés, ki mit ért azon, hogy együtt, közösen?*

– Két szélső véleménnyel találkozhatunk. Az egyik: minden maradhat a régiben, csak két-három hetenként deklarálni kell az összetartozást. A másik: az anyagi, szellemi, szervezeti erőket egyesíteni kell.

Sohasem tagadtam, hogy magam a második álláspontot vallom. Nem vagyok híve a felszínes látszatmegoldásoknak. S aki e sorok olvastán most felkapja a fejét és a régi SZOT restaurálására gondol, az semmit sem értett meg az elmúlt tíz esztendőből. Szemünk előtt meredeznek a kézenfekvő lehetőségek. Felvetődnek tehát a kérdések: Konföderációként kell oktatni a tisztségviselőket? Párhuzamos szakértői csoportokat kell működtetni? Más jogsegély szolgálatra van szüksége a különböző foglalkozású embereknek? Hat delegációnak kell felvonulni a nemzetközi rendezvényekre? vagy mindenkinek mást jelent a szociális Európa? Annyira gazdagok vagyunk – anyagiakban, szakértelemben -, hogy megengedhetjük magunknak a párhuzamos működést? Vagyunk olyan erősek egyenként, hogy külön utakon járjunk? Az én válaszaim egyértelműen: nem! De az ország különböző területein szerzett tapasztalataim alapján úgy látom, hogy a munkavállalók válaszai is megegyeznek ezzel.

Kétségtelen, ha több közös funkciót akarunk, ha szorosabb és termékenyebb együttműködésre törekszünk, akkor az ügy érdekében korlátozni kell önmagunkat is, saját szervezeti érdekeink érvényesítésében. Hiszem, hogy helyébe egy új minőséget, erősebb, eredményesebb szakszervezetet kapunk. Meggyőződésem, hogy a szakszervezeti vezetőkön a sor: kérjük ki széles körben a tagság véleményét és halogatás nélkül hozzuk meg a szükséges döntéseket, amíg nem késő.

*– A Civil Országjelentés meggyőző példa, kellő alap és megfelelő szellemi keret, irány ehhez.*

– E közös alkotás együttesen elindított társadalmi vitája a jövőért érzett felelősségünk, az emberek valós problémáinak néven nevezése mint első lépések máris megcsillantották a reményt a munkájukból élő embereknek, hogy összefogással képesek vagyunk kivívni: minden munkavállaló, aki munkát keres, kapjon ajánlatot munkavégzésre, hogy a bérek, a nyugdíjak valóban biztosítsák a tisztes megélhetést, gyermekik felnevelését. S az önhibájukon kívül nehéz helyzetbe jutottaknak is legyen meg a joga a megélhetésre. A jó célok és megvalósításuk érdekében tett közös erőfeszítések adhatják vissza az emberek hitét és bizalmát szakszervezetükbe, ami a legfontosabb tőke a jövőhöz.

*– Záróként azért megkérdezném: hogy vagy mostanában? Milyen a közérzeted?*

– Akik a kilencvenes években szakszervezeti munkára adták a fejüket, nem hinném, hogy a karrierizmus vádjával illethetők. Még azzal a csekély sikerélménnyel sem számolhatnak, mint az élet más területén dolgozók, mert a társadalom legnagyobb vesztesinek a képviselői. Ezért nemigen lehet közöttünk olyan kolléga, aki jó lelkiismerettel feküdhet le esténként.

Úgy gondolom: a jövő sikeres szakszervezete érdekében ma kell elvégezniük valakiknek ezt a munkát. Azzal a tudattal, hogy ez máról-hónapra nem hoz sikert, nem lesz érte elismerés, esetleg még dicsérő szó sem hangzik el. Nem látványos dolog a kristályosodási pontok kialakítása, az új típusú kohézió lépésről-lépésre történő újjászervezése. Ám e nélkül nincs reményteljes holnap és holnapután. Ehhez a vállalkozáshoz most sok-sok energia, nagy türelem és némi alázat szükséges. S hogy időnként az embert örömök is érik? Ha kisebb-nagyobb közösségekben a szemek csillogásából és néhány félmondatból az olvasható ki, hogy sikerült újrateremteni a hitet, a bizalmat, a reményt, s erre egy csapat is épül, akkor ezek kárpótolhatnak mindenért.

***Kárpáti Sándor***

SZABAD TÉR

# Beteg csatlakozások a menetrendelőben

***Sokszor és sok fórumon hangoztattam már a menetrenddel kapcsolatos negatív észrevételeimet az elmúlt két évtizedben, de az elmúlt hetek tapasztalatai sarkalltak arra, hogy mint vasutas és egyben vasútbarát (utas) a T. Szerkesztőséghez, illetve a szaksajtóhoz forduljak az anyagi ráfordítást nem igénylő jobbítás szándékával.***

A Mátrában eltöltve pár napot Nagyváradra készülő ismerősömet próbáltam rábeszélni a vasúti utazásra. Igaz, csak perceken múlt, de a csatlakozások nem jöttek össze. Van pedig közvetlen vonat Gyöngyösről Szolnokra, ez azonban 10.42 órakor érkezik Szolnokra. A Nagyváradra menő majdnem üres Ady IC 7 perccel korábban, 10.35 órakor megy el. A helyből induló 6020 sz. debreceni vonatnak is csak a zárjelzőjében lehet gyönyörködni, mert ez is elmegy 10.40 órakor. (Hazautazáskor én sem tudtam ezt az emberi fogyasztásra alkalmas utazási módot választani, az alig 180 km-es út öt és fél órába telt, egy két perces menetrend szerinti csatlakozásvesztés miatt.) Gyorsan lebeszéltem ismerősömet az utazásról. Ez a keserű tapasztalat adta a lökést, hogy a menetrend szűkebb hazámra Debrecenre vonatkozó fejezeteit kicsit áttanulmányozzam. Vajon milyen vonzó is itt a hosszú távú utazások adta lehetőség, az átszállások ügye.

Debrecen kiemelt jelentőségű vasúti csomópont. Sok vonal fut itt össze. Ezért úgy gondolom jogos lehet az az igény, hogy a vonalak közötti kapcsolatokat az utasok szempontjából is vizsgáljuk. Valószínűleg nem százakat érintő probléma, de ha csak pár embert tudunk megnyerni azzal, hogy helyből induló vonatok indulási időpontját 5-10 perccel módosítjuk annak érdekében, hogy a kiemelt IC vonatok utasai tovább is tudjanak utazni és ne bosszankodjanak a kézenfekvő megoldás semmivel nem magyarázható elrontásáért.

Sok ilyen lehetőséget tudnék felsorolni, de talán a legkirívóbb „csoportot" konkrétan leírom: Budapestről a 17 órakor induló Hortobágy IC 19.35 órakor érkezik Debrecenbe. Ez az időszak a mellékvonali „csoport" indulási idejére esik. Kézenfekvő a lehetőség, hogy minden irányba tovább tudjanak utazni az IC-vel Budapestről érkező környékbeli lakosok. Ennek ellenre a helyből induló mellékvonali vonatok a fűtőház térségében találkoznak az érkező IC-vel. Ezt semmivel nem lehet magyarázni. Ez ellen ép ésszel bíró ember tenni akar akkor is, ha a számítógépes menetrendszerkesztő program ilyen képtelenséget ajánl.

Összefoglalva az esti helyzetet: 1. Tiszalökre indul 19.22 órakor 36628 sz. (Mivel a vonat nem jön vissza Tiszalökről, mehetne az IP után is.) 2. Füzesabonyba indul: 19.30 órakor 6618 sz. (Hortobágyig 60 km/h-val közlekedik, laza menetrend miatt, – a balmazújvárosi busz Látóképnél megelőzi a vonatot! – indulhatna 8-10 perccel később). 3. Nagykerekibe 19.32 órakor és Létavértesre indulnak: szintén 19.32 órakor a 36728, 36828 sz. vonatok. (A vonat nyugodtan indulhatna 19.40 órakor, a létai rész akkor is vissza tud érni 21.25 órára.) IC 616. sz. vonat érkezik: 19.35 órakor

Úgy érzem, nem engedhetjük meg magunknak azt a luxust, hogy a menetrend szerkezete által is kínált csatlakozási lehetőségeket pár perc módosítással ne érvényesítsük. Sok hasonló pár percen múló csatlakozás-vesztés van országosan is, de úgy érzem, hogy a debreceni apró módosításokat a sokat emlegetett „Pestiek" sem akadályoznák meg. Úgy gondolom, ezek a most konkrétan felvetett esetek – a tiszalöki vonalon amúgy is esedékes – a menetrend módosítással egy időben megoldhatók.

Minden alkalommal el szoktam mondani, hogy nem vagyok nagy utazó (külföldre), de évente el szoktam menni Ausztriába. A Debrecenhez közel hasonló adottságú Wiener-Neustadtba, élvezet az állomás életében gyönyörködni és látni azt a kézenfekvő és ott meg is valósított lehetőséget, hogy minden vonal minden vonata minden vonal minden vonatához (óránkénti) periódusokban csatlakozik. (Wien fővonal, Wien-Wn.Nst., S-Bahn és négy mellékvonal.) Minden óra 20 és 26 között minden irányból befutnak a vonatok. Átszállási lehetőség biztosításával menetrendileg is 30 és 40 között minden irányba elindulnak. A több vonalat érintő utazások kiszámíthatók és biztonsággal tervezhetők. (Ausztria minden csatlakozó, elágazó állomása „így működik").

Tudom, hogy mi még ettől a vonatsűrűségtől nagyon távol vagyunk, de azt hiszem, jogos igény azt felvetni, hogy naponta 3-4 alkalommal, amikor a mellékvonali vonatcsoportok indulnak, érkeznek, biztosítsunk csatlakozást a fővonalra és esetleg a mellékvonalaknak egymás között is. Mint a fent leírt példa mutatja, néhány perc módosítás, kis odafigyelés szükséges csupán, hogy a menetrendi szerkezetben rejlő lehetőségeket mi is ki tudjuk használni. Sajnos, nagyon sok az ilyen korrekcióra váró lehetőség országszerte. Szinte minden csomóponton kihasználatlanul maradtak ezek a lehetőségek.

Engedje meg itt a tisztelt olvasó, hogy az országosan tapasztalható csatlakozás elmulasztásokat ne tekintsem a számítógép buta játékának. Azt hiszem, hogy a menetrendszerkesztő félelme rejlik ezekben a dolgokban. Ugyanis a MÁV-nál leszabályozott a csatlakozó vonatok várakozási ideje. A menetrendszerkesztő pedig tudja, hogy az általa készített menetrend bizony sokszor felborul, lassújelek, műszaki hibák miatt. Mégis úgy érzem, hogy az utas sokkal inkább elfogadja a rendkívüli esetben történő csatlakozás elmulasztást, korrekt és kulturált utas tájékoztatás mellett, mint a szerkesztett buta menetrendet.

Levelem megírásánál sem kötekedő szándék, sem rosszindulat, sem egyéni érdek nem motivált. (Bár meg kell, hogy jegyezzem, a konkrét időpont több kollégát is érint esetenként. Hiszen a nagyon jó „fekvésű", Budapestről az iskolai illetve ügyintézőidő után 17 órakor induló IC utasai között sokszor vannak józsai, sárándi, balmazújvárosi kollégák is, akik a 20-25 percnyire lévő otthonuk felé tartó vonatoknak Debrecenben már csak a zárlámpáit láthatják az IC hátsó peronjáról, további 20 perces útjuk folytatásához pedig elmennek autóbuszt keresni. Esetleg várnak óráig. Valamennyiünk és a „mundér" becsülete érdekében remélem, hogy már a tiszalöki vonalon a közeli jövőben várható menetrendi korrekciókkal esetleg összefüggésben, a fent említett kirívó esetek is mielőbb megszűnjenek.

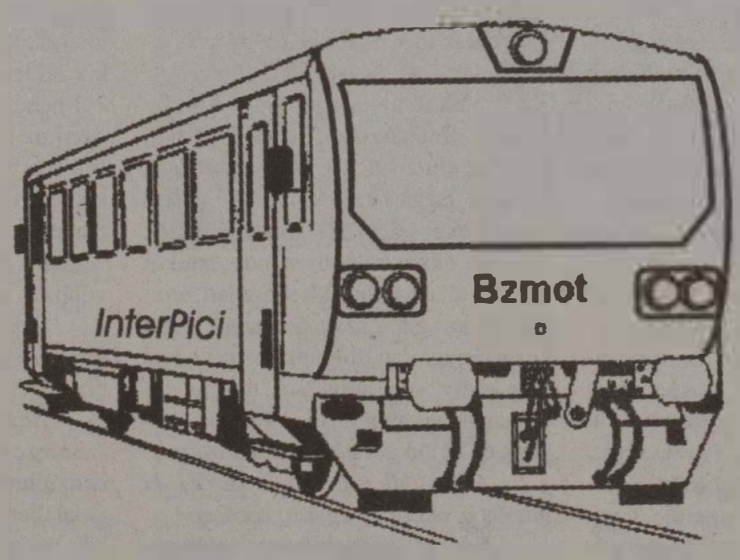
*Mindig bízva a kedvező változásban, tisztelettel*

*SZABÓ ISTVÁN*

***Debrecen, István út 69. IV. 12. – ez idő szerint a debreceni pályagazdálkodási főnökség főmérnöke.***

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

Semmelweis-nap után bírál a szakápoló

# A képzéssel sem tart lépést a fizetés

***A budapesti MÁV kórházban a betegek gyógyulása és ápolása több évtizedes hagyományra tekint vissza. Az intézet 1927-ben épült és az 1950-es államosításig a MÁV Betegbiztosító Intézet kórháza volt. A kórház azóta is elsősorban a vasutas betegek gyógyítását szolgálja. A betegek nagy része vasutas, ezért foglalkozásukból is adódó speciális betegségeik ellátására is felkészült. Természetesen a vasutas igényjogosultak mellett hozzátartozókat és más területről érkező betegeket is fogadnak. A kórházban orvostanhallgatók gyakorlati oktatása is folyik. Az intézet ugyancsak részt vesz az ápolónőképzésben, a kórház az Egészségügyi Főiskola oktatókórháza.***

Az intézet főigazgató-főorvosa *dr. Kamuti Jenő*.

Az újságírónak *Janza Istvánné*, mb. intézeti vezető-főnővér volt segítségére. A javasolt nővérek és ápolók közül *Bilincsi Zsuzsa* diplomás- és intenzív szakápoló mutatkozik be.

Bilincsi Zsuzsa 1989-ben Berettyóújfaluban, az Arany János Gimnázium- és Egészségügyi Szakközépiskolában érettségizett. Még abban az évben, szeptemberben a MÁV kórház bőrgyógyászatán kezdett, s nemsokára a felnőtt szakápoló képzésre iskolázták be. A tízhónapos szakmai gyakorlatot elvégezte, közben saját kérésére 1991-ben az idegsebészetre, az intenzív osztályra került. Azóta is ott dolgozik. 1997-ben a Hajnal Imre Egészségtudományi Intézet négyéves levelező tagozatán főiskolai diplomás ápoló szakot végzett. Ezt követően – 1999-2000-ben a SOTE-n, *Pénzes István* professzor által vezetett intenzív szakasszisztens képzésben vett részt. Bilincsi Zsuzsa jó szívvel említi a kórház vezetőségének, az osztály orvosainak és kolléganőinek – ez utóbbiak sokszor helyettesítették –, hogy a munka mellett a fent említett képesítéseket megszerezhette. Tudom – mondja Zsuzsa –, hogy a hazai egészségügyi képzés sokba kerül. Az ápolónők – és ápolók magasan képzettek, a követelmények magasak, s ezekkel a fizetés nem tart lépést! A minőségbiztosítási követelményrendszer életbe lépett, amely bizony sok adminisztrációval jár. Az intenzív osztályon hat beteget általában két nővér lát el. Az olykor fellépő nővérhiány miatt voltak esetek, amikor hat betegre egy nővér felügyelt.

A Semmelweis-nap alkalmából Zsuzsa részére huszonötezer forintot számfejtettek, s ez nem volt felemelő. Mások ettől még kevesebbet kaptak! Az először bejelentett százezer forinthoz képest ezek az összegek megalázóak, nem éppen lelkesítőek. Vannak ápolónők, akik ezeket a pénzeket nem tekintik megbecsülésnek és a pályát, hivatásukat elhagyják.

Az idegsebészeti intenzív terápiás osztályon magas színvonalú, lelkiismeretes csapatmunka folyik. Hivatásukat valamennyien szeretik. Zsuzsa is.

Az újságíró Bilincsi Zsuzsa fizetése iránt alig mert érdeklődni. Ő mégis nyomatékosan kérte: „írja le, a bruttó alapfizetésem - három műszakban – 45 ezer 400 forint!"

Ezután pedig az a kérdés, a magyar társadalom belátja-e, hogy az egészségügyben dolgozók felháborítóan alacsony bérezést kapnak, s vajon a civil szervezetek ennek változtatásáért kiállnak-e?

„Ilyen helyzetben távolabbi terveimről – mondja Bilincsi Zsuzsa, diplomás- és intenzív szakápoló – beszélni aligha lehet."

***Széplaki Kálmán***

# Elhurcoltak, szóljatok!

## Tölgyes Lajos: Emlékezéseim szalagjára diktálva

***Most elmondom az egyik legszörnyűbb rémtettet. Nem volt ez más, mint kínai kulturális forradalom a MÁV-nál.***



**Korabeli felvonulás 1952-ből, Sztálin-képpel. A MÁV felépítmény dolgozói 222%-os üzemi átlagteljesítménnyel válaszolnak a gyilkos imperialista háborús gyújtogatóknak.**

Egy napon, 1953. februárjában, hajnaltájt becsöngetett a szomszédasszonyom, *Lantos Pálné*, hogy éjjel elvitték a férjét. Férje a gépészeti szakosztály E osztályának volt a vezetője. Hozzá tartozott a tűzvédelem, a tűzrendészet, a polgári légvédelmi feladatok. Ezért is hívták életvédelmisnek.

Lantos Pál Kolozsvárott volt fűtőházfőnök. 1945-ben lépett be a pártba, nagyon rendesen viselkedett, egyébként egész életében rendkívül humánus ember hírében állt. Én mint fűtőházfőnököt ismertem meg Kolozsváron. Három hétre oda rendeltek ki. Érdeklődtem utána. Akkor már politikai dolgokkal foglalkoztam. Ha nem is kommunista szemmel nézve, de csak a jót mondták Lantosról. Emberséges magatartásával érdemelte ki a megbecsülést.

Hogy miért vitték el?

Az asszony nagyon nyugodtnak tűnt. Leültettük, kért tőlünk egy kávét. Csakhogy engem nagyon is zavart ez a letartóztatás, hiszen Lantos tulajdonképp a gépészeti szakosztály egyik osztályvezetője volt. Egyszerűen nem tudtam elképzelni..., de amint reggel bementem a hivatalba, kiderült, hogy azon az éjszakán 505 vasutast tartóztattak le.

Egy óra múltán csengett a telefon. Bebrits elvtárs, a közlekedési miniszter hívott: azonnal menjünk ki Lindnerrel a Keletibe. Indulunk. Elmegyünk a 49-es motorossal valahova. Bebrits olyan volt, mint egy idegroncs. Nem szólt, magában forrt. Járt le és föl a 49-es szalonkocsiban és folyton csak azt hangoztatta:

### A politikai osztály hallgatott

– Én nem tehetek semmiről, én nem tudok semmiről. Engem nem kérdeztek meg, engem ne bántsatok.

Ne értsenek félre, nem értékelem túl magunkat, de Lindnerrel mi ketten képviseltük a vasúton a rendet, a fegyelmet, a humánus és a becsületes magatartást. És előttünk szégyelte magát Bebrits.

Reggel féltíz tájt indultunk el. Céltalanul jártuk az országot. Elmentünk Dunántúlra. Körülfutottuk, szaladtunk Miskolc és Gyöngyös felé, de semmit se nézett meg. A főnökök, ahogy megállt a szalonvonat, odajöttek. Jelentkeztek, de Bebrits csak réveteg szemmel nézett rájuk. Rettenetesen összetört, már azt hittük, hogy kiseprűz minket is. Lindner különösen kétségbeesett, mert elvitték a titkárnőjét, akibe szerelmes volt. Emberi dolog. Később, hogy elvált, feleségül is vette, amikor az kiszabadult az internálótáborból. No, el lehet képzelni, hogy Lindner Jóska mit érzett.

Én is dühöngtem. Egyszerűen nem értettem meg, miért kellett a kisvasutasokat letartóztatni. Mészárosnét, a Lindner titkárnőjét és még tudnám sorolni tovább. Tudták, hogy én rendkívül fel vagyok háborodva. Figyelmeztettek, nehogy egy taggyűlésen felvessem az ügyet, mert engem is utánuk küldenek. A politikai osztály hallgatott, nem volt hajlandó magyarázatot adni.

Az okra nem derült fény később sem, csak 1956 után. Én nyomoztam ki, meg Lindner Jóska, és még egy páran, hogy mi történt.

Valami politikai bizottsági ülés volt, ahol a közlekedési tárca vezetői felvetették, hogy a vasúton még az összes ellenséges elemek a helyükön vannak. Azok, akik 1945-ig a háború alatt titkos ügyeket kezeltek, bizalmas iratokkal foglalkoztak. Azok még mindig ugyanott vannak. Azt viszont nem tették hozzá, hogy ezek csak kézbesítettek. Tudjuk jól, ma is megvan, az én időmben is megvolt a titkos ügykezelés. Azért lecsukni egy olyan altisztet, vagy segédtisztet, aki átvisz egy iratot a főnökhöz, felháborító. Hát ilyen embereket csuktak be.

Megjegyzem, lecsukták Csanádinét is 24 órára. Ő is titkárnő volt, és hasonló ügyek futottak a kezében. Csanádi azonban addig ólálkodott Gerőnek a lakása körül, amíg be nem tudott jutni. Gerő utasítására Csanádinét kiengedték. Ezt örökre titok és homály fedte. Én azonban megtudtam, hiszen Csanádi György felesége a feleségem barátnője volt, másrészt mi ezt Csanáditól is hallottuk. Hát ez aztán az olaj a tűzre, mert ha bűnösnek találták mind az 505-öt, úgy meg hogyan lehet az 505-ből egyet kiengedni csak azért, mert annak a férje a MÁV vezérigazgatója? Vagy azonnal engedjék ki mindet! Egyszóval nyíltan megmondtam a magamét a folyosón, a csoport- és osztályvezetői értekezleten.

### Elküldtem a ...

Majd beállított hozzám Badacsonyi, aki a miskolci fűtőház párttitkára volt 1945 után. Tőlem kértek véleményt, hogy lehetne-e használni Badacsonyit Miskolcon igazgatóhelyettesi beosztásban. Tudtam, hogy 6 elemije van, de szorgalmas fiú. Tudtam, hogy a felesége jól menő kocsmárosnak a lánya, de miért ne!?

Badacsonyi 1945 után minden gondolkodás nélkül elsőnek lépett a kommunista pártba. Arra persze nem gondolhattam, hogy a közlekedési tárca személyzeti főosztályvezetője lesz. Ő is egyike volt azoknak, aki a letartóztatásokat végrehajtotta, mert segédkezet nyújtott hozzá. Tudta ám, hogy mi a véleményem! S kezdte is magyarázni, hogy ezt meg kellett csinálni. Elmagyarázta nekem, milyen fontos akció volt ez, és eddig – akkorra eltelt két hét – öt vagy hat ellenséget találtak is. Végképp elöntött a méreg és elkezdtem károgkodni. Együtt voltunk inasok a műhelyben 1927-től 1930-ig. Elküldtem őt a szülőföldjére. Szemébe vágtam, hogy csirkefogók vagytok, mert ha 505 emberből eddig ötöt találtatok, hát menjetek ki a körútra, fogjatok ötszáz járókelőt, és állítom, nem öt ellenséget találtok köztük, de legalább ötvenet, ha nem a felét. Rámcsapta az ajtót, de még visszaszólt: jobb, ha én is befogom a pofámat, mert én is rosszul járok.

Úgyse tehettünk semmit. Az elkeseredés lassan a szívünk mélyére húzódott, elhallgattunk. Tehetetlenek voltunk, de soha se felejtettük el ezt a gyalázatos akciót. Később derült ki, hogy tulajdonképpen kik csinálták. Jancsik, ő volt a XI. az ún. katonai ügyosztály vezetője. Természetesen segédkezet nyújtott neki Bognár Imre, politikai osztályvezető. Nélküle semmit se lehetett volna tenni. Badacsonyi nélkül se, érthető, hiszen ő volt a személyzeti osztály főnöke, és Prieszol, aki az egészet kezdeményezte és irányította. Ő volt a főbűnös.

### A párttagokat is vitték

Bebrits elvtárs szerepe nem tisztázódott, valószínűnek látszik azonban, hogy akkor született meg a döntés a letartóztatásokról, miután a politikai bizottsági ülésen Rákositól közvetlenül kapott megrovást. Nekem elmondta. Azt is meg kell vallanom, hogy Gerő elvtársban is akkor csalódtam először. Hogyan adhatta hozzájárulását egy miniszter, aki tudja, hogy ezek rendes, tisztességes vasutasok... Ami még különösen kegyetlenül hatott rám, hogy többségük 1945-ben belépett a kommunista pártba.

Hogy Prieszolnak a keze benne volt, mi sem bizonyítja jobban, minthogy 56 után, mikor a Borsod-megyei pártbizottság első titkára lett, felhívott telefonon: ne csináljak semmit, ne intézkedjek, ő teljesen ártatlan az 505 vasutas letartóztatásában.

Ha teljesen ártatlan, ugyan miért hívott fel, miért mentegetődzött? Az is feltűnő, hogy ezt az ügyet kollektíven sohasem vizsgálták felül. Érthető, mert azokat, akik gyalázatos szerepüket eljátszották, a letartóztatásokat kezdeményezték és végrehajtották, nagyjából a helyükön hagyták. Az csak természetes, hogy az egyéni rehabilitációt elősegítették, ám hogy kollektíve felfedték volna az indokokat, netán felelősségre lettek volna vonva, az teljességgel elmaradt. És soha erről egy cikk meg nem jelent, s a hamis vádak alól legfeljebb már akkor mentették fel őket, amikor Kádár elvtársék vették át az ország vezetését. Mindenkit kárpótoltak, amennyire csak lehetett. Végül is, hogy mi miért történt, azt agyonhallgatták.

***(Az elhunyt Tölgyes Lajos emlékezését Lovas Gyula vasúttörténész, szakíró küldte meg a Magyar Vasutas szerkesztőségének. Lejegyezte a szalagról 1988 telén. Tölgyes Lajos az MKP országos vasutas szervezőbizottságának titkáraként (1948) nyíltan kiállt a jobboldalinak megbélyegzett szociáldemokrata vasutasokért. Az is megjegyzendő, hogy 1952-ben a Vasutasok Szakszervezetének országos küldöttgyűlésén – titkos szavazással – a központi vezetőségbe választották Bebrits Lajost, Csanádi Györgyöt, Bognár Imrét, aki akkor a Vasútpolitikai Főosztály vezetője volt.)***

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL

STRASSENREITER ERZSÉBET történész

# A szociáldemokráciáról 12. rész

## Kapitalista restauráció és a szociáldemokrácia

### „Eladó az egész világ"

1989-1990-ben nagyot fordult a világ: megkezdődött a rendszerváltás, alias kapitalista restauráció „demokrácia" és „piacgazdaság" fedőnéven. Az első miniszterelnöknek nem sokáig kellett búslakodnia amiatt, hogy a kapitalizmus restaurálását lassítja az, hogy hiányzik a burzsoázia és a Horthy-rendszer biztos osztálybázisa, az úri középosztály. Az ekkor kezdődött és évekig tartó nagy rablás során sikerült széthordani az évtizedeken át felhalmozott nemzeti vagyont, a tűzhöz közelállók, az új hatalom nagyhangú fiatal janicsárjai százmilliókat érő bányák, üzemek egyéb vagyonok tulajdonosai lettek, tőkés vállalkozókká vedlettek át. Az áhított burzsoázia rövid idő alatt ismét megjelent a magyar társadalomban, az úri középosztályt, az egyházakat visszaimádkozták a hatalomba, a gazdaságba, a közéletbe. Az új uralkodó osztály és holdudvara ugyan még nem volt az „igazi", az 1944 előtti, túlságosan „piros", sőt pórias, vasporos és trágyaszagú, nem elég elegáns volt, de az alakuló tőkés rendszer kormánya már támaszkodhatott rá.

A visszarendeződés folyamatában nemcsak szétverték a nemzeti termelőapparátust, hanem a gyárakat, a bányákat, az ipari és a kereskedelmi javak zömét „félpénzért" külföldi tulajdonba is adták. Ezek többsége megszűnt termelni, maga mögött hagyva a munkanélküliek hatalmas seregét. A termelőszövetkezeteket, amelyeknek semmi közük nem volt már az ún. kolhozokhoz, többségükben szintén széthordták, a földeket felparcellázták, létrehozva az életképtelen kisbirtokokat és a kisbirtokosok hatalmas seregét. Ideológiai megfontolásból szétverték a szimbiózisban sikeresen működő mezőgazdasági nagy- és kisüzemeket, a világviszonylatban egyedülálló termelési formát, tönkretették a vidéki lakosság zömét eltartó magyar mezőgazdaságot, növelve itt is a munkanélküliek táborát. A globalizáció Magyarországot is elérte és maga alá gyűrte, importálva mindazokat a visszásságokat, ellentmondásokat, társadalmi torzulásokat, amelyek ellen ekkor már az egész haladó világ tiltakozott. A dolgozók, a lakosság egy része a rendszerváltás kezdetén elhitte, hogy eljön a régen várt nyugati Kánaán. Hamarosan egyértelművé vált számára, hogy erről szó sincsen, vagy csak a meggazdagodott, elenyésző kisebbség esetében.

### „Jó" és „rossz" kapitalizmus

A csalódás, a kiábrándulás hamarosan jelentkezett, amikor a lakosság nagy többségének az életminősége, az életszínvonala hatalmasat csökkent, a köz- és az egyéni morál romlott, megjelent az elképesztő nyomor, az egyén kiszolgáltatottsága, a hivatalos politika szintjére emelt korrupció (a lobbyzás világjelenség), a nemzeti kultúra és a kulturálódás ellehetetlenült, megugrott a bűnözés, a drogozás és csőstől jelentkeztek egyéb anomáliák, a „piacgazdaság" embertelen visszásságai. A restauráció belső és külföldi, fizetett és „önkéntes" ügynökei, végrehajtói, a kapitalizmus apologetái, haszonélvezői ezeket a „fejletlen demokráciával" és „magyar viszonyokkal" magyarázzák, mondván: ezek szülik a „vad", a „rabló" kapitalizmust. Azt sugallják, hogy egyrészt, létezik „jó" kapitalizmus, másrészt, ha nagyon igyekszünk az idegen tőkések kedvébe járni, őket kiszolgálni, akkor majd a „rossz" kapitalizmust felváltja a „jó".

Ez a propaganda a tömegek félrevezetését szolgálta és szolgálja. Végre tudomásul kellene venni: csak kapitalizmus van, amelyet ugyanazok a törvényszerűségek, tulajdonságok, ellentmondások stb. jellemeznek most is, mint a XIX. és a XX. században, csak eszközei a korábbiaknál kegyetlenebbek, körmönfontabbak, átfogóbbak és áttekinthetetlenebbek az egyszerű emberek számára. Lényege, profitcentrikussága, antihumánussága azonban a régi. Változó csupán működési mechanizmusa, ellentmondásainak, destruktív jelenségeinek megjelenési formája, amely a mindenkori konkrét és a különböző igényekhez idomul.

A nemzeti „kapitalizmusok" közötti különbségek egyrészt a történeti fejlődésből, a nagyvilágban betöltött helyükből és szerepükből (pl. gyarmattartó vagy gyarmatosított országokról van-e szó) adódnak, továbbá abból, hogy milyen is az adott munkásmozgalom (szocialista, szociáldemokrata, kommunista párt és szakszervezetek) milyen erősek a dolgozó tömegek, a haladó erők mennyire szervezettek, a kapitalizmus évtizedei során milyen mértékben sikerült a tőke diktatúrájának ellenállni és megfékezni őt abban, hogy gátlástalanul érvényesítse önző törekvéseit, érje el célkitűzéseit a nagy tömegek rovására.

### A tőkés restauráció és az MSZDP

A többpártrendszer visszaállításával teljesült a hazai és az emigráns szociáldemokraták álma: az MSZDP is újraszerveződött. Létrejöttéhez sokan nagy reményeket fűztek. A rendszerváltás azonban felkészületlenül érte a szociáldemokratákat és szimpatizánsaikat. Az indulás heves és sokat ígérő volt, a párt a Szocialista Internacionálé és tagpártjainak messzemenő anyagi, szerteágazó közvetlen és közvetett politikai támogatását élvezte. Szervezetei országszerte megjelentek, az emberek viszonylag nagy érdeklődéssel fordultak felé. Szociáldemokrata lapokat adtak ki (pl. a Szociáldemokrata Népszavát, majd a Csakazértist), kísérlet történt a párt programjának, politikai irányvonalának, működési szabályzatának kidolgozására, nem is eredmény nélkül. A legnagyobb gondot mégis a vezetői elit kialakítása, a belső politikai, eszmei, szervezeti egység megteremtése okozta. Az 1990-es választáson elszenvedett kudarc óta (4%-ot ért el, s nem került be a parlamentbe, 1994-ben pedig 1%-ot teljesített) nehezen tud talpra állni, a válságból kilábalni.

Az új párt zászlajára Kéthly Anna neve került fel, de politikai programját, szellemiségét nem sikerült átültetni. A párt a maga módján az előző rendszer felszámolását nemcsak helyeselte, de szerény eszközeivel támogatta is. Hogy a visszarendeződés meddig menjen el, arra a vezetésnek nem volt kiforrott elképzelése, javaslata. Az új rendszerhez, s még inkább a jövőhöz való viszonyát sem tudta adekvátan körvonalazni, s egyrészt helyét, szerepét és feladatait az új kapitalizmusban kijelölni, másrészt tagjainak, követőinek a társadalmi fejlődést illetően pozitív perspektívát felvázolni. A párt csak részben merített az 1948 előtti és az emigrációs párt hagyományaiból, politikai platformjából.

Az MSZDP vezetősége nem mérte fel időben azt, hogy vissza kell térnie az ún. klasszikus funkcióihoz, antikapitalista programjához, a dolgozók érdekvédelméhez.

*(folytatjuk)*

HÍREK, TUDÓSÍTÁSOK, INFORMÁCIÓK ELSŐ KÉZBŐL

### A sínmezők mentén egész pályás letámadás

# A kisajátítás határokon belül

Valamikor régen, még a vegyszeres gyomirtás bevezetése előtt kisiskolások ezrei töltötték szorgos munkával a nyári iskolai szünetet a sínmezők végtelenjében „gazolással", fűtisztítással. Évek óta hiányoltam őket – mert hiszen a modern technológia ellenére –, bizony szükségesnek látszott jelenlétük, munkájuk. Ezeknek a gyerekeknek köszönhetően tiszta, gyommentes volt a pálya az állomásokon éppúgy, mint a nyílt vonalon. De tiszta volt a sínmezők mellett húzódó vasúti terület is a jószágtartó vasutasoknak köszönhetően. Az őrházakban lakó pályaőrök, váltókezelők többsége még teheneket is tartott, mert kellett a takarmány, amit a természet bő kézzel biztosított.

Jó ideje azonban legfeljebb csak a „préritűz" tette tisztába a sínmezők mellett húzódó területeket, ahol méteresre nőtt kórók, fűtenger takarta jól rosszul a környék szemetét, jelezvén, a közelben emberek élnek és állomás következik. Tüskés szederindák óriási szövevényei, cserjék, bokrok szigetei szaporodnak, gazda hiányáról, illetve hanyagságáról árulkodván.

A vasúti építmények, épületek hasonlóan kedvezőtlen összképet mutató állapotáról már több írásban tájékoztattuk lapunk olvasóit titokban, de őszintén remélve, hogy előbb utóbb történik valami. És láss csodát a helyzet változóban van. Úgy tűnik, a változatlansága által elénk táruló pusztulás látványát – mások – az illetékesek is megunták és tettek, tesznek ellene, változtatnak a változatlanságon. Jól teszik! Az újból „szolgálatban" álló, felújított, megfiatalított épületekben ismét élénk „forgalom" tapasztalható attól függően, hogy milyen új feladatot kaptak új köntösükben. A helyreállíthatatlanok közül többet már hiába keresünk, kevés segítséggel végleg eltűntek, betöltve dicsőséges szerepüket hosszú évtizedeken át.

Ámde változás jeleit tapasztalhattam a közelmúltnapokban a sínmezők mentén is. Jó néhány sárgamellényes, vasutasnak látszó ember – mint régen a búzatáblában aratók – egymást követve kaszáló mozgással vezette zümmögő masináját. Mögöttük kis túlzással „a golfpálya simaságú" tiszta terep maradt, miközben



1997-ben még sok ilyen elhagyatott, gazvert állomást kaphattunk lencsevégre. A felvétel valahol Baranyában készült. Leírható: Ez volt a múlt.
Fotó: Szalai Csaba

újabb emberek műanyag zsákokat töltöttek meg a levágott fűvel, majd teherautók szállították el az összegyűjtött szemetet, a szabadlátást is gátló bokrok maradványait, ismét megfosztva a krónikást a „földön heverő" témától. Van ott s egyebütt továbbra is bőven, sajnos.

Bánja kánya, hátha hagyománnyá válik a tisztaság, elrettenti a renitenseket, hogy szemétdombbá tegyék a vasútoldalakat. Az „egész pályás támadás" talán győzelemmel, az elhanyagoltság, a gazdátlanság megszüntetésének győzelmével végződhet! Igazán időszerű lenne.

Az egyedi cselekvések cseppjei tengerré duzzadva el és lemoshatják a vasúti területre rárakódott szennyet sok egyéb haszna mellett, melyet a munka lehetősége nyújt többeknek, százaknak.

*H.K.*

## Megalakult a Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság Központi Üzemi Tanácsa

A Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság (VKHT) Központi Üzemi Tanácsa (KÜT) 2000. október 10-én megtartotta alakuló ülését, melyen részt vett és felszólalt *dr. Kovács Lajos*, a VKHT ügyvezető igazgatója.

Tájékoztatójában vázolta a KHT jelenlegi helyzetét és az e év legfontosabb feladatait. Felszólalásában hangsúlyozta, hogy igényli az új testület közreműködését a VKHT előtt álló feladatok megoldásában (pl. SzMSz-módosítás, KSz-tervezet megvitatása, stb.).

Ezt követően a testület tagjai nagy többséggel d*r. Kenyeres András* (Hévízről) reumatológus és ortopéd szakorvost, a VSZ tagját választották meg a VKHT KÜT elnökének.

A résztvevők *Nagy Józsefné*t, a Debrecen VEK VSZ tagját és *Hegedűs Katalin*t (Egészségügyi Ellátó Főnökség, Budapest) független delegáltat döntő többséggel KÜT-alelnöknek megválasztották.

A testület ezt követően *dr. Kenyeres András* javaslata alapján 3-3 fős ad hoc bizottságot hozott létre, akik októberben kidolgozzák a KÜT ügyrendjét, az üzemi megállapodást és a KÜT ülésrendjét.

A VKHT KÜT soros ülésére várhatóan november 9-én kerül sor, ahol a fenti dokumentumok megvitatását tervezi az új vezetés.

Az új KÜT vezetésének megválasztásához gratulálunk, a testület tagjainak eredményes munkát kívánunk.

*Vasutasok Szakszervezete*
*Vasútegészségügyi Intéző Bizottsága*




*(Nemes)*

## A francia vasutasok sztrájkot terveznek követeléseik teljesítésére

**/La Vie du Rail, 2000. szeptember 27./**

Hét szakszervezeti szövetség sztrájkra hívta fel a vasutasokat legfontosabb követeléseik teljesítésére. Ezek a következők: béremelés, a vásárlóérték megőrzése, a nyugdíjak újbóli megállapítása, foglalkoztatás. Érveik arra alapozódnak, hogy az SNCF-nél a gazdasági mutatók növekedése jelentkezik, de ebből a dolgozók semmit nem éreznek. A szakszervezeteknek az a véleményük, hogy a növekedés eredményeiből főként azoknak kell juttatni, akik munkájának ez köszönhető.

A francia vasutaknál 1995-ben lezajlott általános sztrájk után ez lenne a második ilyen méretű megmozdulás. A bérkérdésekben nem újak a jogviták. Már a 80-as években megállapították a viszonyszámokat a bérek és az árak között, 1995-ben azonban a gazdasági növekedés ellenére a bérek kiigazítása nem történt meg, ezért a szakszervezetek sztrájkot hirdettek. Ez év júliusában a 0,4 %-os általános áremelkedés miatt intézkedéseket hoztak, különösen az alacsonyabb bérkategóriákra vonatkozóan, de ez nem volt elegendő, ezért a bértárgyalások folytatását követelték. Az SNCF igazgatósága által javasolt egyezményt a munkabérekre egy szakszervezet sem írta alá. Az egyes szakszervezetek nettó 1.500 Frank emelést, a CFDT nettó 7.800 Frank, míg a legnagyobb szakszervezet a CGT bruttó 8.500 Frank minimális bért javasolt.

A foglalkoztatás terén az SNCF személyzeti igazgatója kijelentette, hogy 2000 év eleje óta 6500 új vasutast vettek fel. Az előirányzat szerint 2001 végéig kb. 25000 új vasutast fognak alkalmazni, amely megoszlik az egyes szakszolgálati ágak között. Az SNCF-nek 174200 alkalmazottja van teljes munkaidőben és 178900 szerződéses viszony alapján.

Elegendő ez? Nem olyan biztos, mivel a 35 órás heti munkaidő bevezetésével és ennek kapcsán 25000 új dolgozó felvételével a bérek bizonyos mérséklése következett be. A szakszervezetek azonban azokat a dolgozókat akarják előnyben részesíteni, akikre a megnövekedett forgalom lebonyolítása hárul. Bizonyos számítások mintegy 300 többletvonatot irányoznak elő a legfrekventáltabb hónapra, júliusra, ami a rendező-pályaudvarok telítettségét jelentheti. Ezért a személyzeti állomány felemelése szükséges, ami szerepelt a 35 órás heti munkaidő bevezetéséről – a szakszervezetek által is aláírt – egyezményben. Ez teszi lehetővé azt, hogy a dolgozók a megnövekedett szabadidőt megfelelően tudják kihasználni. A CGT a maga részéről emlékeztet arra, hogy a forgalom növekedése közel 3 milliárd Frank bevételt jelent egy évben az SNCF-nek.

A bérkérdés témája egyébként nem az egyedüli, amely előidézi a vasutasok mozgalmát. Október 19-re a vasutasok akciónapot hirdettek Párizsban, ahol a jelszavak élén állt az európai liberalizációtól való félelem, a közútnak és a vasútnak nyújtott eszközök közötti egyensúly biztosítása és pótlólagos beruházások iránti igény. Az SNCF elnöke, Louis Gallois, emlékeztetve a 0,4 %-os általános árnövekedésre, a következőket jelentette ki: „Túlmehetünk ezen? Úgy vélem, meg kell őrizni az egyensúlyt a bérek, új munkaerők felvétele és a növekedéshez szükséges beruházások között."

A tárgyalások tovább folynak az SNCF vezetése és a szakszervezetek között. A legutóbb szerzett információk szerint úgy tűnik, hogy az SNCF előnyben részesíti a bizalmat, a tárgyalásokat az új szakaszról és a hatékonyság szerinti irányítást, amely új alapul szolgálhat a szociális kérdések rendezésére.

***Fordította: Hajós Béla***

HÍRLELŐ

**A Népszabadságból tallóztuk:**

## Tüntetés helyett nagygyűlés Megegyezett a hat szakszervezeti szövetség

A kormányzat munkavállaló- és szakszervezetellenes politikája elleni tiltakozás céljával demonstrációt szervez a hat szakszervezeti szövetség (az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége, az Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés, a Liga Szakszervezetek, Az MSZOSZ, a Munkástanácsok Országos Szövetsége és a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma) november 11-én 11 órától a Nemzeti Sportcsarnokban. A konföderációk vezetői tegnap a rendezvényt beharangozó sajtótájékoztatójukon megerősítették: olyan kompromisszum eredménye a nagygyűlés, amely „az utcára vonulás és a csendben maradás között" húzódik meg. Az utóbbi hónapokban tartott regionális szakszervezeti fórumokon ugyanis a dolgozók egyre erőteljesebben adtak hangot annak, hogy érdekeik védelmében keményebb lépésre is el vannak szánva.

Sándor László, az MSZOSZ elnöke azt mondta: céljuk szerint a nagygyűlés figyelemfelhívó szerepet tölt be, de fennáll az a lehetőség, hogy ezzel nem fejeződik be a szakszervezeti érdekérvényesítő küzdelem.




Csak emlékeztetőül! Évekkel ezelőtt a szakszervezeti jogok eltiprása egyszer már a parlament elé vitte a „húsosokat". Fotó: Szalai Csaba

A szakszervezeti vezetők mindazonáltal hangsúlyozták, hogy pártpolitikától és szélsőségektől mentes, felelős tanácskozásra készülnek. Békét szeretnének a munka világában, de nem hagyhatják szó nélkül a munkajövedelmek kedvezőtlen alakulását és azt, hogy miközben nő a dolgozók kiszolgáltatottsága, munkajogi védelmük folyamatosan csökken.

***K.J.E.***
***a Népszabadság november 4-i számából***

# Magyar vasutas sportsiker Franciaországban

A debreceni Lokomotív Tömegsport Egyesület futóatlétái a Bordeaux melletti Croignonban megrendezett hegyi futóversenyre az idén is éremesélyesként tértek vissza *Vida Péter* egyesületi elnök és *Magyar László* (Magyar Vasutas Sportközpont) kíséretében. A nemzetközi nyílt versenyen a francia vasút, az SNCF, mint az egyik főszponzor meghívására rajthoz álltak még: osztrák, holland, belga, szlovák, cseh és portugál vasutasok is. A 21 km-es, félmaratoni versenyt *Földi Mihály* nyerte, míg a 10 km-es távon *Pekár Zsolt* a 3 helyen végzett.

Bár a különböző nemzetiségű vasutas futók közötti helyezések értékelése még hátra van ebből az évből, az LTSE atlétái itt is megelőztek minden külföldi vasutas sportolót a nem hivatalos rangsor alapján.

*Vida Péter*




**(balról jobbra) Magyar László, Földi Mihály, Vida Péter és Pekár Zsolt**

# Nyomdában a Magyar Sportlexikon

## Az olimpiai eredményeket megvárták

***Lévai Györgynél, a Magyar Sportlexikon főszerkesztőjénél nemrégiben járt lapunk munkatársa időszerű kérdésekkel a tarsolyában:***

*– Mikor jelent meg legutóbb a sportlexikon?*

– 1983-ban. Figyelembe véve az előkészítés éveit is, ez majd két évtizedet jelent.

*– Ki kezdeményezte a kiadását?*

– Megkerestem a Kossuth Kiadó Rt. vezérigazgatóját, Kocsis Andrást, aki javaslatomat elfogadta. Az igényes könyvekkel jelentkező kiadó előbb piackutatást végzett, s úgy tűnt, hogy 2000 példányra lesz igény. A későbbi visszajelzések nyomán azonban a vezérigazgatót jó érvekkel meg lehetett győzni és a példányszámot tízezerben adta meg. Abban is döntés született, hogy két kötetben jelenik meg a hatalmas statisztikai anyag.

*– Jellemezze néhány számadattal!*

– A lexikonba 97 sportág, eddig 250 szakág és esetleg a még időközben megalakuló új szakágak, valamint 4-5 ezer sportoló fér be. A kiadó maximum 1200 oldalhoz ragaszkodik. Ez nem léphető túl. Itt jegyzem meg, hogy a magyar olimpikonok Sydneyig 141 olimpiai bajnokságot nyertek.

*– A Magyar Sportlexikon milyen időszakot fog át?*

– 1883-tól az első világ- és Európa bajnokságoktól, az 1896-os athéni első olimpiától kíséri nyomon a magyar sportolók kiemelkedő eredményeit.

*– Hogyan haladnak a lexikon munkálatai?*

– Az előkészületek az elmúlt év tavaszán – az egyes szakági területeket legjobban ismerő 100 szakértő-munkatárs bevonásával – csendben kezdődtek el. Valamennyi sportág megírása nagy körültekintést igényel. A lexikonban ugyanis nemcsak eredmények szerepelnek, hanem a történeti részben a sportág eredetét s azt is végigvezetjük, hogy hogyan honosodott meg hazánkban.

Néhány szakírót máris ösztönözni kell a határidő betartására. A Sportmúzeummal történt eredményes megbeszélés nyomán a múzeum a magyar olimpiai bajnokok fotóit a lexikon rendelkezésére bocsátja. A fotók aránya a szöveghez képest megközelíti a 15 százalékot.

A Magyar Sportlexikon a 2001 év negyedik negyedében jelenik meg.

***Széplaki Kálmán***

# Művelődésházi programokból:

## Cím: Zenés tél, 2001

(Vasutas Egyetértés Művelődési Központ 2. telephely
Debrecen, Faraktár u. 67. sz.)

*1. Lehár Ferenc: A MOSOLY ORSZÁGA (Operett)*
Liza és Szu Csong herceg romantikus szerelme, az ősi, kínai törvények hatalma és csodálatos Lehár-melódiák.
Főbb szerepekben:
CSONKA ZSUZSA, LEBLANC GYŐZŐ, TEREMI TRIXI, BOZSÓ JÓZSEF, SZIRTES GÁBOR, VÁSÁRI MÓNIKA, BENKÓCZI ZOLTÁN.

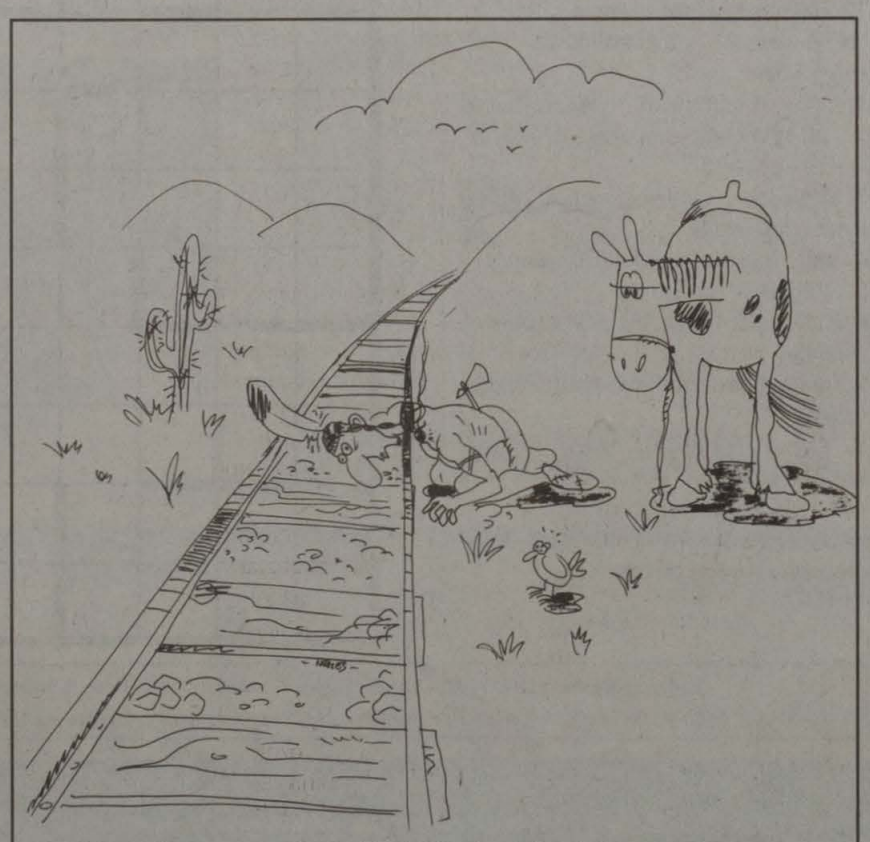
*2. Kálmán Imre: MARICA GRÓFNŐ (Operett)*
Az álnéven gazdatiszti állást vállaló, tönkrement fiatal mágnás, Tasziló gróf és Marica grófkisasszony szerelme az operett szövegkönyve szerint, Kálmán Imre világsikerű dallamaival.
(A szereplőket lásd „A mosoly országa" szereplőgárdájánál.)

*3. Kander–Ebb: CABARET (Musical)*
A zenés mű világszerte, szinte mindenki számára közismert.
Főszerepben: BRUNNER MÁRTA, ill. PAPADIMITRIU ATHINA

*4. Hámos György: MICI NÉNI KÉT ÉLETE (Zenés, romantikus vígjáték)*
Mici néni, a hajdani színésznő, kis lakásában, emlékei között, szűk baráti körben éli egyhangú napjait. Egyszer aztán gondol egyet és albérlőt keres. Hogy kit talál? Embereket, családot, sőt szerelmet is...
Szereplők: TÓTH JUDIT, CS. NÉMETH LAJOS, GÉCZY DOROTTYA, ÁBEL ANITA, BANK TAMÁS és mások.

*5. Zágon–Nóti–Eisemann: HIPPOLYT, A LAKÁJ (Zenés vígjáték három felvonásban)*
„...a hagymához is hagymát eszem."
„Jaj, de jó a habos sütemény..."
Szereplők: SZOLNOKI TIBOR, DÓZSA LÁSZLÓ, TÓTH JUDIT, JANZA KATA, NAGY MIKLÓS, CS. NÉMETH LAJOS, MARY ZSUZSI, RÁK KATI és mások.

Az előadások 2001. január 8-tól március 10-ig,
várhatóan hétfői napokon 19 órától kerülnek megrendezésre.
A bérletek ára: I. rendű (1. - 16. sorig): 8.500,- Ft
II. rendű (18.- 23. sorig): 7.500,- Ft
A vasutas dolgozók, vasutas nyugdíjasok és családtagjaik
bérletenként 500,- Ft kedvezményben részesülnek.
A BÉRLETEK ÁTVEHETŐK, EGYBEN KIFIZETHETŐK:
2000. december 15-től 2000. január 1-ig.



**A kisvasúti nyomvonalkereső bajnokság utolsó helyezettje.**

# „Köztársaság Kupa" lövészverseny

A Miskolci Vasutas Sportlövő Egylet, a B-A-Z megyei T.T.Sz. elnökségével közösen nagysikerű és színvonalas megyei meghívásos, 10-10 lövéses kispuskás és sportpisztolyos lövészversenyt rendezett – a hagyományokat követve – 2000. október 14-én, a Magyar Köztársaság kikiáltása évfordulójának tiszteletére.

B-A-Z megyéből 8 lövészklub 9 – egyenként 6-6 fős – csapattal, valamint 41 fő egyéni versenyzővel képviseltette magát.

A lövészversenyt Koncz Ferenc országgyűlési képviselő sportpisztolyból leadott kezdőlövése nyitotta meg.

A női és férfi versenyzők korcsoportonként, kispuskás és pisztolyos versenyszámokban csapatban, valamint egyéni indulóként mérték össze tudásukat.

A 95 sportlövő részvételével megredezett lövészversenyen az alábbi eredmények születtek:

## Csapatban:

| | |
|---|---|
| I. Miskolci Vasutas Sportlövő Egylet I. csapata | 508 köregység |
| II. Miskolci Vasutas Sportlövő Egylet II. csapata | 480 köregység |
| III. Célgömb Diósgyőri Lövészklub csapata | 471 köregység |

## Kispuska egyéni:

### Ifjúsági leány:

| | | |
|---|---|---|
| I. Fazekas Éva | Ózd Meteor LK | 84 köregység |
| II. Kovács Valentina | Taktaharkány LK | 83 köregység |
| III. Tóth Nóra | MVK Rt. LK | 78 köregység |

### Ifjúsági fiú:

| | | |
|---|---|---|
| I. Ullik Zsolt | Taktaharkány LK | 88 köregység |
| II. Dobrosi Gábor | Taktaharkány LK | 83 köregység |
| III. Medve Kovács István | Ózd Meteor LK | 81 köregység |

### Junior fiú:

| | | |
|---|---|---|
| I. Dolenszky Zoltán | Taktaharkány LK | 90 köregység |
| II. Nagy Zoltán | MVK Rt. LK | 88 köregység |
| III. Hegymegi János | Célgömb DLK | 73 köregység |

### Felnőtt női:

| | | |
|---|---|---|
| I. Csapkó Béláné | MVSE | 88 köregység |
| II. Fónagy Péterné | ÉMÁSZ Rt LK | 84 köregység |
| III. Czifráné Kérészi Adrienn | Célgömb DLK | 83 köregység |

### Felnőtt férfi:

| | | |
|---|---|---|
| I. Serfőző Péter | Célgömb DLK | 96 köregység |
| II. Butykai Zoltán | Taktaharkány LK | 95 köregység |
| III. Pintér László | Ózd Meteor LK | 94 köregység |

## Sportpisztoly egyéni:

### Ifjúsági leány:

| | | |
|---|---|---|
| I. Laki Viktória | MVSE | 70 köregység |
| II. Kovács Valentina | Taktaharkány LK | 45 köregység |
| III. Ullik Anett | Taktaharkány LK | 33 köregység |

### Ifjúsági fiú:

| | | |
|---|---|---|
| I. Dobrosi Gábor | Taktaharkány LK | 69 köregység |
| II. Thúróci László | Taktaharkány LK | 46 köregység |
| III. Medve Kovács István | Ózd Meteor LK | 45 köregység |

### Junior fiú:

| | | |
|---|---|---|
| I. Kovács István | BEFAG LK | 74 köregység |
| II. Dolenszky Zoltán | Taktaharkány LK | 53 köregység |
| III. Hegymegi János | Célgömb DLK | 41 köregység |

### Felnőtt női:

| | | |
|---|---|---|
| I. Szűcs Enikő | MVK Rt. LK | 75 köregység |
| II. Csapkó Béláné | MVSE | 73 köregység |
| III. Czifráné Kérészi Adrienn | Célgömb DLK | 63 köregység |

### Felnőtt férfi:

| | | |
|---|---|---|
| I. Farkas János | MVSE | 89 köregység |
| II. Ágoston Ferenc | MVSE | 88 köregység |
| III. Serfőző Péter | Célgömb DLK | 88 köregység |

Miskolc, 2000. október 14.

***Trencsánszky Géza***
***vezető versenybíró***

POSTALÁDÁNKBÓL

# A kalauz

Müller Károly, a Vasutas Egyetértés Művelődési Központ igazgatója már többször is felkeltette irodalmi pályázataival a gyermekek érdeklődését a vasút iránt. Egy egész csokorra valót küldött a díjazott alkotásokból a Magyar Vasutas számára.

Az egyiket, amely álomszerű kívánság volna, közétesszük. Íme:

***

*A vonatnak állandó „szereplője": a kalauz. Ami álomvasutunkon kettő is járkálna belőle. Hogy miért? Ennek igen egyszerű oka van: egy kalauz – természetesen nő – csinosan felöltözve, bájos mosollyal üdvözölné a férfi utasokat. Egy másik pedig, aki szmokingos, jóvágású úriember lenne, rózsaszállal a kezében fogadná a hölgyeket.*

*A jegykezelés során a személyzet frissítőkkel, bonbonokkal kedveskedne, majd később a napszaknak megfelelő ételekből nyújtana bő választékot. Mindezekért senki sem fizetne, mindez szolgáltatásnak számítana.*

*A kalauzok gondoskodnának a szórakoztatásról is: különféle bűvészmutatványokkal, kártyatrükkökkel, egy-egy sláger elénekelésével fűtenék télen az olykor fagyos hangulatot. Mire a kedves utasok elérnék úti céljukat, olyan jól éreznék magukat, hogy le se akarnának szállni!*

*Nem lenne rossz, ugye?*

***

A humoros kistárca szerzői Debrecenből, a Nagy-Sándor József Általános iskola volt 7. osztályos tanulói: Tarcsai Mariann, Nádházi Anita, Brád Sándor, Kiss Zoltán.




# Nem tévedés, vasúti italbolt

Olykor-olykor szórakoztató, hogy egyes kocsmák milyen nevet kapnak. *Egyeken* nemes egyszerűséggel csak azt írták fölé a bejáratnak: VASÚTI ITALBOLT, holott lehetne Kismozdony, Féklámpa, Szárnyaskerék... Az ám!, de ide, ha az elnevezésnek hinni lehet, csak vasutasok tehetik be a lábukat. Természetesen mindez csak tréfa, amolyan félreértés. Végtére is, ha egy italboltot vasúti jelzővel dícsérnek, nem is olyan kárhozatos. Persze, csak ha nem vasutas borról van szó.

Várjuk olvasóink újabb érdekes felvételeit az államvasutak környékéről, házatájáról.

***Fotó: Vencsellei István***

# Köszönet az 1%-ért!

A Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza köszönetet mond azon támogatóknak, akik az 1998. évi személyi jövedelemadójuk 1%-át részünkre ajánlották fel.

A támogatásból származó bevételt, 152.462 forintot a MÁV Koncert Fúvószenekar működtetésére fordítottuk.

Segítségét megköszönve
*Szabóné Nagy Julianna*

***

A Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át az elmúlt évben alapítványunknak felajánlották. Az APEH által átutalt összegből fedeztük az aktuális rendezvényeken vasúttörténeti és fotókiállításaink megrendezéseinek egy részét és a vasúttörténeti relikviáink felújítását.

Továbbra is köszönettel fogadjuk vasútbarátaink, támogatóink felajánlásait.

*Nagy József*
kurátor

***

A Miskolci Vasutas Sportlövő Egylet köszönetet mond mindazoknak, akik az 1999. évi személyi jövedelemadójuk 1 százalékát lövészegyletünk támogatására utalták át.

A befolyt 53.513 Ft-ot az egylet működési (36.796 Ft), valamint sportolóink versenyeztetésével kapcsolatos kiadásokra (16.717 Ft) fordítottuk.

*Tarpai József*
a Miskolci Vasutas Sportlövő Egylet
elnökhelyettese

***

A Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány ezúton tájékoztatja támogatóit, hogy az alapítvány javára 1999. évben megajánlott 1 % személyi jövedelemadó összegét teljes egészében a nehéz körülmények között élő, a vasútnál több évtizedet ledolgozott nyugdíjasok segélyezésére használta fel.

Ezúton is köszönetet mondunk támogatóinknak. Alapítványunk továbbra is kéri, várja támogatói személyi jövedelem adója 1%-ának megajánlását.

Adószámunk: 19666378-1-42

a kuratórium elnöke
Hegedűs Károly

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
mind vasúti, mind közúti célra
magánfuvarozók részére.
MSZ EN ISO 9002/96

## „Ezer" apró

Használt színháztermi rögzíthető székek eladók. Érdeklődni lehet a Törekvés Művelődési Központban (1101 Budapest, Könyves Kálmán krt. 25.), illetve a 263-0299 városi, valamint a 26-79 vasúti telefonon.

***

A Törekvés Művelődési Központ (1101 Budapest, Könyves Kálmán krt. 25. tel.: 26-79) szeretettel várja alábbi programjaira a vasutas érdeklődőket:

Millenniumi versenytánc bemutató: 2000. november 10-én pénteken 18.00 órai kezdettel a Pataky TSE és a Törekvés-Feeling táncosainak előadásában. A belépés díjtalan!

„Örökzöld melódiák" címmel a Pacsirta Dalkör évzáró műsora 2000. november 25-én, 15.00 órai kezdettel. A műsorban fellép: *Barna István, Endrődi Éva, Kéri Ági, Léka Klári, Nagy Sámuel, Szalay Piroska, Szilasi Andrea, Zofál Kati.* Közreműködnek: a Törekvés-Feeling versenytánccsoport tagjai. A műsort követően élőzene-tánc 21.00 óráig.

Belépőjegyek 400 Ft-os egységáron vásárolhatók munkanapokon 15-20 óráig a Törekvés Művelődési Központ portáján, illetve az előadás kezdete előtt fél órával a helyszínen.

Nyulász János
gazdasági vezető

***

Budapest, Keled út 4. sz. alatti 82 $m^2$-es 2 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, komfortos MÁV-szolgálati lakásomat kisebbre cserélném. Minden megoldás érdekel.

Válaszokat a győri
***06/96-423-193*** (üzenetrögzítős)
telefonon, vagy
***Vargáné Horváth Mária***
***9023 Győr, Ifjúság kert 4. I/1.***
postacímre kérek.

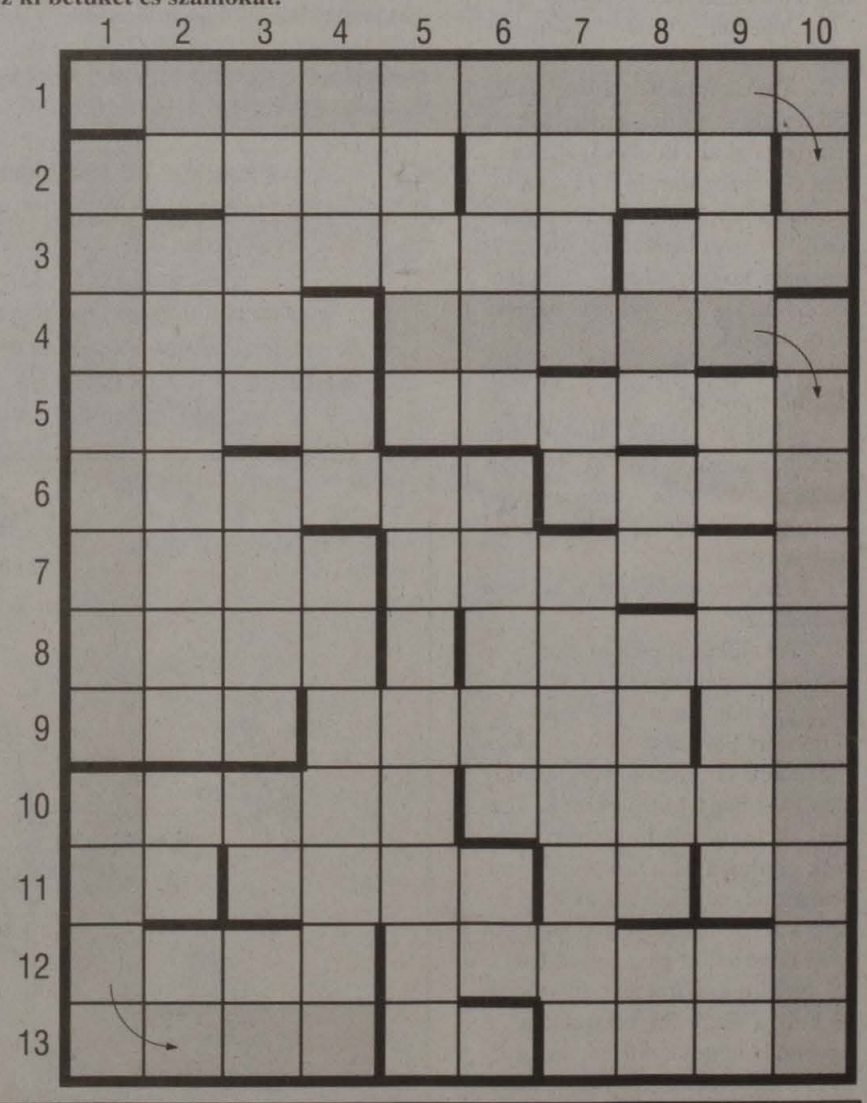
# Keresztrejtvény

**175 éve 1825-ben alkotta meg a francia (megfejtendő vízszintes 1.) a (megfejtendő függőleges 1.), amely (megfejtendő függőleges 1 és vízszintes 4.) fejez ki betűket és számokat.**

*Vízszintes:*
**1. (Megfejtendő)**
**2.** Női név, – a föld igéje -, római 50
**3.** Verőér,- majdnem nyer!
**4.** Családi ház dísze – **Megfejtendő**
**5.** Termelő ágazat, – szárítá
**6.** Hirdetés, – küzdelem
**7.** Éva párja, – ...zűrzavar
**8.** Ókori nyelv – sugár – körzet
**9.** Társa röv. – mögött – Sándor, Jenő
**10.** Motívumokat varr – valósság
**11.** Vércsoport, bec. női név – némán ered, – televízió
**12.** Faktum – papírra vetette
**13.** Mesealak – német költő,

*Függőleges:*
**1.** Lajos – Megfejtendő – **Megfejtendő**
**2.** Zoli egyneműi – hasadás → intéző biz. – zéró egyneműi
**3.** Végletes – ...szutra – szem.névmás – ismeretlen betűjele
**4.** Mutató szó – némán töröl – amint
**5.** Szöglete – rajzoló
**6.** Kalács féle – bec. női név – tiltó szó – Zoltán
**7.** Irányomba – zárthelyi – hirtelen bemegy
**8.** Orosz repülőgép típus – profi kosárlabada liga – Anna – Edit – sérült – gladiátor – sír (nép)
**9.** Gyere (oroszul) – néma líra – búza őrlemény – szem.névmás

***Készítette: Bánszegi József***



**Előző keresztrejtvényünk megfejtése: Aratási szerződés, A juhász és a pulija**
***Könyvet nyert: Nyilas Sándorné, Debrecen, Vásáry István u. 2/b***

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

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 XLIV/13-14. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. DECEMBER

A TARTALOMBÓL:

NYÍLT LEVÉL **2. oldal**

NEM SZÉGYEN A MELÓSRUHA **4. oldal**

CSALÓDOTT JÁNOS ESETE AZ ORVVADÁSZOKKAL **6. oldal**

A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL **7. oldal**

ELHURCOLTAK, SZÓLJATOK! **10. oldal**

# „Védjük meg a munkavállalók jogait”

*2000. november 11-én első alkalommal közös demonstrációra gyűltek össze a magyar szakszervezetek tagjai és tisztségviselői a Nemzeti Sportcsarnokban A nagy érdeklődés miatt a tiltakozók fele be sem fért a kétezerötszáz fős terembe. Több ezer résztevő az udvari kivetítőn követte a teremben történteket. Tizenegy órakor a Himnusz első taktusaira, egy pillanatra elcsendesült az addig zsibongó terem, majd néhány taktussal később a tömeg egy emberként énekelt. A Keil Ernő Aranydiplomás Fesztivál Fúvószenekar kivonulása után Móni Ottó színművész, Baranyi Ferenc a „Kérdések folytatás” című versét tolmácsolta, nagy sikerrel.*




**Cikkünk folytatása, valamint a nagygyűlésről szóló képes beszámoló a 4. és 5. oldalon olvasható.**

*Fotó: Szalai Csaba*

# Tagdíj = érdekvédelem

*2000. november 21–22-én a Vasutasok Szakszervezete székházában került sor a MÁV Rt.-hez tartozó alapszervezetek gazdasági felelőseinek tanácskozására, továbbképzésére, melyen a tisztségviselők igen nagy számban jelentek meg.*

A megbeszélés témája a tag- és tagdíjnyilvántartás eddigi tapasztalatai, az év végi és jövő évi feladatok, valamint a gazdálkodást befolyásoló törvények változásainak ismertetése volt.

Sor került a tervezett – alapszervezetek által kezdeményezett – területi könyvelés bevezetésének, valamint a tagdíjak csoportos beszedési megbízással történő fizetésének megvitatására is.

*Dr. Márkus Imre,* a VSZ elnöke a résztvevőknek tájékoztatást adott a MÁV Rt. reformjával kapcsolatos kérdésekről és a VSZ előtt álló feladatokról.

A VSZ elnöksége nevében megköszönte a gazdasági felelősök áldozatos munkáját és kérte, hogy a jövőben is hasonló intenzitással és hozzáértéssel végezzék tevékenységüket, segítve ezzel a munkavállalók érdekeinek érvényesítését.

***Marosiné Kóhalmi Ágnes***



*Fotó: Szalai*

# Lapzárta után

*A reprezentatív vasutas szakszervezetek közel két hónapos, következetes munkájának köszönhetően sikerült kimozdítani holtpontjukról a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) befagyott tárgyalásait. A 2000. november 22-én megtartott találkozón a munkáltatói oldalon helyet foglalt Kukely Márton, a VDSZSZ delegációját Gaskó István elnök, a VSZ tárgyalócsoportját Márkus Imre elnök vezette. A MOSZ nem képviseltette magát.*

***Ügyrend-módosítás.*** A tárgyalás során a munkáltató belátta, hogy a szabályozott működéshez valóban módosítani kell a VÉT ügyrendjét és ehhez szükséges a vezérigazgató személyes részvétele, ennek eredményeként az alábbi szóbeli megállapodás született.

A munkáltató vállalta, hogy megvizsgálják lehetséges-e a MÁV Rt. Szervezeti- és Működési Szabályzatát a szakszervezeti igényeknek megfelelően módosítani. Amennyiben módosításra sor kerülhet annak tervezetét a szakszervezeteknek véleményezés céljából átadják. Amíg a VÉT jogszabályoknak megfelelő működése nem áll helyre a felek VÉT-en kívüli egyeztető tárgyalásokat folytatnak.

***Visszamenőleges bérkorrekció.*** Kukely Márton tájékoztatása szerint, a 2000. évre a szakszervezetekkel kötött bérmegállapodás alapján az inflációkezelő bérkorrekciót a MÁV januárra visszamenőleg végrehajtja alanyi jogon. A bérkorrekció mértékének megállapításához a KSH adatokat veszi figyelembe a munkáltató. A pótlékokat és az alapbértől függő egyéb juttatásokat ugyancsak újból számfejtik.

A VSZ kérte, hogy az írásos előterjesztést – mielőbbi véleményezés érdekében – küldje meg a munkáltató. A Vasutasok Szakszervezete felhívta a MÁV vezetőjének figyelmét arra, hogy a megállapodás tizenkét havi inflációs rátáról szól, vagyis nem elég a 2000. januártól októberig szóló adat. A munkáltató elismerte, hogy a megállapodásban éves időtartam szerepel.

***Varga Gyuláné***

*(A visszamenőleges inflációkezelő béremeléssel a Magyar Vasutas következő számában részletesen foglalkozunk. Szerk.)*

AKTUÁLIS

# Vezérigazgatói ígéret a VÉT működésének helyreállítására

*Milyen jó lenne, ha egyszer a vasutasok karácsony előtt megtudhatnák, hogy mennyi bérfejlesztésre számíthatnak jövőre. Sőt az idén az sem mindegy, hogy az inflációkövetés mennyit tesz a zsebükbe. Vagy milyen lesz az új alapbér-besorolás? Készül-e és mikor lép hatályba a teljesítményösztönzési-rendszer? Azt is megtudhatnák az ünnepek előtt a vasutas családok és nyugdíjasok, hogy 2001-ben mehetnek-e üdülni a MÁV üdülőkbe? A kérdésekre a választ a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) tudná megadni, ha megfelelően működne.*

A VSZ Infóit és a Magyar Vasutast rendszeresen olvasó szaktársaink értesültek arról a szomorú tényről, hogy a munkáltató jogsértő magatartása miatt nem működik a VÉT. Azon kollégáinknak, vezetőknek és munkatársaknak álljanak itt a tények, annak bizonyságára, hogy ki is a felelős azért, hogy a hároméves megállapodásban, a kollektív szerződésben (KSZ) egyértelműen szabályozott és a VÉT Ügyrendjében félreérthetetlenül és félremagyarázhatatlanul rögzített szabályokat ki sérti meg.

A VÉT-en a munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek az alábbiak szerint kötelesek képviseltetni magukat (részlet a Vasúti Érdekegyeztető Tanács Ügyrendjéből):

„*5. A VÉT tagjait a képviseletükre jogosult, vagy felhatalmazott személyek képviselik.*

*A reprezentatív szakszervezetek tárgyaló csoportja, amelyet legalább alelnök, vagy ügyvezető alelnök vezet, legfeljebb négy főből állhat. (Ezen létszámokba a VÉT elnöki teendőit ellátó levezető alelnök nem számít bele.)*

*A munkáltatói oldalt a MÁV Rt. vezérigazgatója, vagy személyügyi vezérigazgató helyettese vezeti.*”

Az idézett dokumentumokban írtakat közös elhatározással, a munkáltatói oldal javaslatára és kifejezett kérésére rögzítettük, azért, hogy érdemtelen megállapodás megkötésére jogosulatlan képviselőkkel ne lehessen időt húzó beszélgetéssé sorvasztani a VÉT-et.

A jelenlegi helyzet úgy alakult ki, hogy a MÁV beállított egy újabb – immár hatodik – vezérigazgató-helyettest. A személyügyi vezérigazgató-helyettes beosztás megszűnésével a VÉT-en való részvételhez szükséges munkaadói jogosítványt – a feladat-, hatás-, és felelősségi jogkörrel rendelkező személy – csak a vezérigazgató gyakorolja. A MÁV Rt. a vezetőinek jogköreit úgy változtathatja, ahogy akarja, olyan személyeket neveznek ki, akiket akarnak. De a KSZ-ben és a VÉT ügyrendjében leírtakat egyedül sem a munkáltató, sem a munkavállalói képviseletek nem változtathatják meg.

Az ügyrend-módosítás intézményét már rég feltalálták, amit a megállapodás megkötésére jogosult felek közös akarattal megtehetnek. Épp ezért a helyzet megoldása nagyon egyszerű. *Kukely Márton* megjelenne a VÉT-en, és a MÁV Rt. módosított Szervezeti- és Működési Szabályzatában a vezérigazgató és helyettesei közti megosztásnak megfelelő tisztségeket közösen átvezetnénk a VÉT ügyrendjében. A módosítást követően az a vezérigazgató-helyettes tárgyalna a VÉT-en, akinek munkaköri feladatai egybeesnek a fentiekben leírtakkal.

*Kollégák!* Ha a dolog ilyen egyszerű, joggal kérdezhetitek, hogy miért nem lehetett másfél hónap alatt elrendezni? A válasz valószínűleg még egyszerűbb. Talán, mert a MÁV vezetői nem akarták. A tarthatatlan, jogsértő állapot megszüntetése érdekében a VSZ javaslatára a MÁV Rt. Felügyelő Bizottsága (FB) munkavállalói képviselői írásban fordultak annak elnökéhez, kérve segítségét, hogy az Igazgatóság ülésén kérjen soron kívüli intézkedést a kormányhatározatba, a három éves megállapodásba, és a KSZ-be ütköző, jogsértő munkáltatói magatartás megszüntetésére.

A legutóbbi (2000. november 16.) felügyelő bizottsági ülésen átadtuk a levelet, amelyet nem csak a Felügyelő Bizottság elnöke, hanem a MÁV Rt. elnöke és vezérigazgatója is megkapott. Kérdésemre a vezérigazgató úr azt válaszolta, hogy rövid időn belül intézkedik a VÉT ügyének rendezésére.

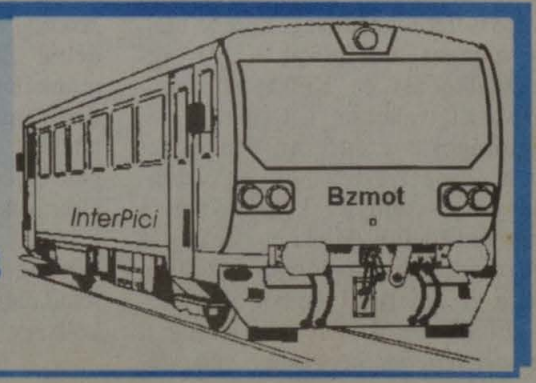
A huzavona kapcsán érdemes elgondolkodni azon, hogy kinek és miért állt érdekében a jogellenes állapotot előidézni és fenntartani? Kinek áll érdekében a munkabéke veszélyeztetése? Miért nem akarja a MÁV Rt. vezetése kihasználni a hároméves munkabékét arra, hogy kulturált és célratörő párbeszédet alakítson ki a szakszervezetekkel?

A jelenlegi helyzet, ha végiggondoljuk, nagyon egyszerű. A hároméves megállapodás szinte minden fontos paramétert rögzít, így három-négy VÉT-ülésen rendezni lehetne közös dolgainkat.

A Vasutasok Szakszervezete abban érdekelt, hogy a MÁV Rt. vezérigazgatója valóra váltsa ígéretét, és a VÉT végre hatékonyan tegye a dolgát a vasutasok érdekében. Ugye, milyen szép lenne?

***Dr. Márkus Imre***

MVJ
ÖNORM M 7812, DIN 6700
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés



# Ej... ráérünk arra még!

*Lesz, vagy nem lesz, s ha lesz is: mikor lesz és milyen lesz? Akkor hát lesz reform, vagy nem lesz reform? (Mármint vasútreform.) Lesz szétválasztás, vagy nem lesz szétválasztás? (Mármint a pályavasút és a kereskedő-vállalkozó vasút vonatkozásában.)*

*Mert mi is az eddigi történet? Van az országnak egy nagy, állami vállalata (a MÁV Rt.), amely több évtizede veszteséges! (Hogy ennek ki az oka, azt most ne firtassuk, mert annyira összetett a dolog, hogy több mázsa súlyú tanulmány elkészülte után sem lehet rá egyértelműen válaszolni, mivel a hazai gazdaságpolitika mellett a nemzetközi piaci folyamatok is közrejátszanak e kérdésben.) Két fix pont azért csak akad.*

*Egy: a vasút működésére továbbra is szükség van (lásd: a „Kell a vasút Európában", majd az „Európai vasutat építünk" szlogenek.) Kettő: a folyamatos működtetés mellett a veszteségének mértékét a lehető legkisebbre kell csökkenteni! E kettős cél eléréséhez kell (kellett volna!) a vasútreform, hiszen annak végrehajtása csak az e célok érdekében megfogalmazott és „kőbe vésett" (átgondolt gazdasági számításokon és egyéb felméréseken alapuló) stratégia kidolgozása után lehetséges. A stratégia elkészült és annak egyik legfontosabb eleme a kereskedővasút és a pályavasút bonyolult viszonyának rendezése volt, az úgynevezett polarizáció, a finanszírozási átláthatatlanság felszámolása. Melyik mennyibe kerül? Melyik termel több veszteséget? (Lehet-e egyáltalán – rövidtávon – nyereséggel számolni egy vasúti pályaszakasz karbantartása, vagy egy vasúti épület, műtárgy (pl. hídszerkezet, stb.) felújítása során?) Megannyi fontos kérdés!*

*A feladat tehát adott (volt). A vasútreform – fontosságának megfelelően – kormányprogram-szintre került, aminek megvalósítása (a fokozatos végrehajtás határidővel együtt) el lett fogadva. Egy ideig úgy tűnt, hogy látszik az alagút vége és lesz kilábalás a jelenlegi nehéz helyzetből. De csak egy nagyon rövid ideig! Ugyanis a közlekedési miniszterváltások egyben alapvető koncepcióváltozásokat is eredményeztek és mára már megállt (az optimistábbak szerint csak elhalasztódott) az a vasútreform, amely évek óta a legfontosabb teendőként volt aposztrofálva a közlekedési kormányzat részéről!*

*Akkor hát most hogyan is állunk ezzel a „vasútüggyel"? Lesz vagy nem lesz pályavasúti leválás? Ki és mikor ad már erre hiteles, szakmailag megalapozott és (nem csak a jövő hétig érvényes) egyértelmű választ?*

*Helyzet van, „csak tarthatatlan" mondja erre ironikusan egy tanult kollégám. Ez maga a 22-es csapdája, mondom én, hiszen ha a jelenlegi formában működünk, akkor veszteséget termelünk, ha viszont nem szállítunk, akkor még ennyi bevételünk sem lesz! Talán egyszer majd önmagától fog megoldódni a vasút minden problémája?!*

*De addig is krampácsoljon a pályamunkás jókedvűen a cudar időjárásban, a különböző szintű vasúti vezető annak tudatában hozza meg – optimistán – a döntéseit, hogy nincsenek meg a döntés végrehajtásának a feltételei, a szakszervezet meg csak továbbra is hatékonyan védje a dolgozók érdekeit ahogy tudja? Tehát minden szinten mindenki maradjon meg a helyzet magaslatán? De még meddig és hogyan? Most légy okos...!*

***Vida Péter***
*Pályagazdálkodási Intéző Bizottság titkára*

# Kifogás

## A VSZ bírósághoz fordult

A Vasutasok Szakszervezete 2000. november 25-én kifogást nyújtott be *Kukely Mártonhoz*, a MÁV Rt. vezérigazgatójához a munkaügyi kapcsolatok törvényekben és a kollektív szerződésben előírt működtetését sértő gyakorlat megszüntetése érdekében.

A kifogás szerint a MÁV Rt. munkavállalóinak 2000-2002 évekre szóló foglalkoztatásáról és bérezéséről kötött hároméves kollektív szerződés erejű megállapodás részeként aláíró felek abban állapodtak meg, hogy *„A munkaügyi kapcsolatokban érvényesülnie kell a munkavállalók gazdasági és szociális érdekeit érintő kérdések tárgyalásos úton való rendezésének és az eredményeket rögzítő, kollektív megállapodásoknak."* (VII.1. pont).

A munkaügyi kapcsolatok szervezeteként az aláíró felek Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) működtetését határozták el (KSZ 13.§ 1. pont). A VÉT működésének részletes szabályait a KSZ 13. § 10. pontjának felhatalmazása alapján a VÉT ügyrendje tartalmazza, amely ugyancsak kollektív szerződés erejű megállapodás.

A VÉT Ügyrendjének 5. pontja arról rendelkezik, hogy a munkáltatói oldalt a MÁV vezérigazgatójának vagy személyügyi vezérigazgató-helyettesének kell vezetnie.

A munkáltató ennek a kötelezettségének az október 17., 25., 31., november 9. és 14-ére összehívott VÉT üléseken nem tett eleget. Tekintettel arra, hogy a VÉT Ügyrendjének 11. pontja a VÉT elnökének feladatává teszi a VÉT Ügyrendjének betartását megkövetelni, a fent jelzett időpontokra összehívott VÉT-ülések nem kerültek megtartásra. A munkáltató jogsértő magatartása miatt a VÉT szakszervezeti oldala november 2-án Nyílt levélben fordult a MÁV Rt. vezérigazgatójához a jogsértő állapot megszüntetése érdekében. *(A Nyílt levél szövegét külön közöljük. – a szerk.)*

A szakszervezetek nyílt levelében megfogalmazott kérésének a munkáltató nem tett eleget, hiszen a november 9-ére, illetőleg 14-ére összehívott VÉT ismételten a munkáltató a VÉT Ügyrendjét sértő magatartása miatt maradt el, ezért a Vasutasok Szakszervezete a VÉT Ügyrend 5. pontját, a Kollektív Szerződés 13. § 1-2. pontját, a K-971/2000. szám alatt megkötött megállapodás VII. 1. pontját, valamint a Munka Törvénykönyve 21. § /1/ bekezdését sértő magatartása miatt kifogást nyújtott be, amelyben a VSZ kérte a jogsértő munkáltatói magatartás megszüntetését.

Mivel a munkáltató nem értett egyet a kifogással, az Mt. 23. § (4) szakasza alapján 2000. november 22-én délután sor került az egyeztetésre, amely eredménytelenül zárult, ezért a VSZ bírósághoz fordult.

# *Nyílt levél*

## Kukely Márton, a MÁV Rt. vezérigazgatójához

*Tisztelt Vezérigazgató Úr!*

2000. február 22-én – több hónapos egyeztetés és a vasutas munkavállalók 329 órás munkabeszüntetése után – aláírtuk a 971/2000. számú hároméves megállapodást. Az aláírás ténye nemcsak a munkabékét hivatott biztosítani, hanem az abban foglaltak teljesítése különös felelősséget is ró az aláíró felekre.

Az aláíró reprezentatív szakszervezetek erre a felelősségre kénytelenek most az Ön figyelmét felhívni. A munkabéke és a munkaügyi kapcsolatok szempontjából kiemelkedő jelentőségű Vasúti Érdekegyeztető Tanács működése veszélybe került.

A MÁV Rt. Igazgatósága – a személyi változtatások mellett – megszüntette a személyügyi vezérigazgató-helyettesi státuszt, melynek következtében a VÉT Ügyrendjének a szociális partnerek képviseletét szabályozó része módosítást igényel. A jelenleg hatályos Ügyrend szerint „a munkáltatói oldalt a MÁV Rt. vezérigazgatója vagy személyügyi vezérigazgató-helyettese vezeti" (5. pont 3. bekezdés). A fentiek miatt Önnek – mint a társaság vezérigazgatójának – kell a munkáltatói oldalt a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban vezetnie mindaddig, amíg az Ügyrend módosításra nem kerül. Az Ön személyes részvétele nélkül tehát nem kerülhet sor VÉT-ülésre, ami miatt már négy hete meghiúsul a hálózati szintű érdekegyeztetés a MÁV Rt-nél.

Úgy ítéljük meg, hogy a Vasúti Érdekegyeztető Tanács olyan jelentőségű testület, amelyben a munkáltatói oldalt az érdekegyeztetés legfontosabb témaköreiben – a MÁV Rt. Szervezeti és Működési Szabályzata, illetve Ügyrendje szerinti – feladat-, hatás- és felelősségi körrel rendelkező személynek kell vezetnie.

A reprezentatív szakszervezetek – tekintettel a hálózati problémákra – az elmúlt tárgyalásokon (október 17., 25. és 31-e) javasolták a társadalmi és munkaügyi kapcsolatokért felelős vezérigazgató-helyettesnek, hogy az Ön távollétében folyjanak munkáltató és reprezentatív szakszervezetek közötti nem formalizált egyeztető tárgyalások. A MÁV Rt. delegációjának vezetője ezt elutasította.

Vezérigazgató Úr!

Álláspontunk szerint a munkaügyi kapcsolatokban meglévő, a munkabékét veszélyeztető feszültségeket Ön – talán információk hiányában – nem érzékeli, ezért a teljesség igénye nélkül felsorolunk néhány példát.

A 2258/1999.(X.14.) Korm. határozatban előírtak ellenére a MÁV Rt. úgy dolgozta ki és ismertette a közvéleménnyel a vállalati Humánpolitikai Stratégiát, hogy nem kérte ki a munkavállalók és képviselőik véleményét.

– A MÁV Rt. egyoldalúan vezette be az új Ruházati Utasítást, sértve ezzel a Kollektív Szerződést.

– A besorolási és alapbérrendszer kidolgozásának tárgyalásai megakadtak.

– A szociális és jóléti rendszer reformjának szakértői tárgyalásai megszűntek.

Nem folynak tárgyalások, a vártnál magasabb mértékű infláció ellentételezéséről, a reálkereset-csökkenés kezeléséről.

Mindhárom reprezentatív szakszervezet értékelése szerint a MÁV Rt. sorozatosan megsérti, illetve nem teljesíti a hároméves megállapodásban foglaltakat.

Kérjük és egyben felszólítjuk, hogy a tarthatatlanná vált helyzet rendezése ügyében intézkedjen!

A fenti okok és cél érdekében kezdeményezzük a Vasúti Érdekegyeztető Tanács Ügyrend szerinti összehívását.

B u d a p e s t, 2000. november 6.

*Üdvözlettel*

| ***Kiss László*** | ***Dr. Márkus Imre*** | ***Gaskó István*** |
|---|---|---|
| *MOSZ elnök* | *VSZ elnök* | *VDSZSZ elnök* |

## A munkáltató dicséróleg szólt

# Ötéves a munkavédelmi érdekképviselet a MÁV Rt-nél

## Exkluzív interjú Molnár Józseffel, a Központi Munkavédelmi Bizottság elnökével

*A munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvény 70. §-ában foglaltaknak megfelelően 1995-ben első ízben hálózati szinten a munkavédelmi érdekképviseleteket választották meg. 1998-ban a hároméves mandátum lejártával ismételten újabb választásra került sor. A részvénytársaságnál 725 képviselőt választottak a munkavállalók. A törvény biztosította jogukkal élve több mint száz munkáltatói szervezeti egységnél munkavédelmi bizottságok működnek. A munkavállalók megválogatták, kire adják a voksukat, pl. a vasúti munkavállaló kulcsembere (200!) a forgalmi szolgálattevő és a mozdonyvezető. Vonjuk meg a 725 munkavédelmi képviselő tevékenységének ötéves mérlegét, a munkáltatók együttműködési készségét, a képviselők munkájához szükséges feltételek biztosítását, jogaik gyakorlását. Erről beszélgetünk Molnár Józseffel, a Központi Munkavédelmi Bizottság elnökével.*

*– Elnök Úr! Hogyan értékeli a munkavédelmi képviselet tevékenységét a részvénytársaságnál?*

– Mindazon kérdésekben, amelyeket a hatályos Munkavédelmi Törvény (Mvt.) a munkavédelmi képviselet jogosultsági körébe utal, a szakigazgatóságokat, az Anyaggazdálkodási és Külkereskedelmi Hivatalt, valamint a területi igazgatóságokat érintő, az egészséget nem veszélyeztető és a biztonsággal összefüggő kérdésekben a munkavédelmi érdekképviseletet a Központi Munkavédelmi Bizottság látja el, amely 11 tagból áll.

*– Elnök Úr, kérem vonja meg a munkavédelmi képviselet működésének mérlegét, hasznát, a munkavédelem területén betöltött szerepét!*

– A munkavédelmi érdekképviselet ötéves működését vizsgálva külön értékelném a munkáltatók hozzáállását és külön a munkavédelmi képviselők munkáját. A munkáltató eddig biztosította minden szinten a működés tárgyi feltételeit, a munkavédelmi törvényben és egyéb hatályos jogszabályi előírásokban biztosított jogok gyakorlását. Ezek közül kiemelném a képviselők 32 órás felkészítését feladataik ellátására, amelynek költségei a munkáltatót terhelték.

– A munkavédelmi szabályzatban (MVSZ) és a munkáltatói jogokkal felruházott szervezeti egységekben, az MVSZ helyi függelékében működésük személyi és tárgyi feltételeit előírták. Ezen belül például a telefon, fax, irodaszerek, tanácskozó helyiségek, közlönyök biztosítását, a munkájukhoz szükséges időkedvezményt, amit átlagkeresettel fizet a munkáltató. Azoknál a szolgálati főnökségeknél, ahol 3-nál több munkavédelmi képviselőt választottak és bizottság alakult, ott együttműködési megállapodásokat kötött a munkáltató a bizottságokkal.

Ilyen megállapodás megkötésére került sor a társaság vezérigazgatója és a Központi Munkavédelmi Bizottság között is.

*– Felteszem elnök úrnak a kérdést: mi ebből a haszna a munkáltatónak?*

– A munkavédelmi képviselők részt vesznek a belső munkabiztonsági tartalmú utasítások véleményezésében, közreműködnek azok kidolgozásában. Már említettem a helyi függelékeket, ide sorolnám a munkavédelmi intézkedési terveket. Jelzéseik, javaslataik olyan tapasztalatokra épülnek, amit csak azok szerezhetnek, akik a munkavégzés során saját bőrükön is tapasztalják, hol szorít a cipő. Az esetek többségében a munkáltatók azonnal intézkednek, vagy záros határidőn belül vállalják, hogy megoldják a jelzett problémákat.

Külön kell értékelni azt a segítséget, amit a munkabalesetek kivizsgálása során közreműködésükkel nyújtanak. Ez év első félévében közel 400 baleset vizsgálatában vettek részt.

A Központi Munkavédelmi Bizottság működése hálózati szintű feladatának gyakorlása összetettebb. Tagjainak és szakértőinek többsége nagy gyakorlattal rendelkező szakmérnök és bejegyzett munkajogi, munkabiztonsági szakértő. Felkészültségük olyan vélemények kialakítását teszi lehetővé, amit szívesen fogadnak a felső szinten működő szakemberek. A munkáltató dicséróleg minősítette közreműködésünket: az MVSZ megalkotásában, középtávú munkavédelmi program kidolgozásában, vasúti utasítástervezetek véleményezésében, a munkavédelmi helyzet megítélésében, stb.

1998 óta eddig 12 ülést tartott a bizottság. Ennek során minden szakszolgálat munkavédelmi helyzetét, munkavédelmi intézkedési tervét bonckés alá vettük. Állásfoglalásaink, véleményünk rendszeresen megjelenik a MÁV Rt. Értesítőjében, valamint a vasúti lapokban.

Sorolhatnám még tevékenységünk fő állomásait, a mérleget azzal zárom, hogy további működésünk keretében minden esetben az érdekazonosságra helyeztük a hangsúlyt. Ismereteink szerint egy új vasúti stratégia céljai között szerepel a dolgozók munkakörülményeinek javítása. Ezt a célt kívánjuk mi is szolgálni jogosítványaink gyakorlásával.

***Pásku Jenő***
*Központi Munkavédelmi Bizottság irodavezető*

# Forró üdvözlet a magyar vasutasoknak

*A Vasutasok Szakszervezete nemzetközi kapcsolataiban kiemelkedő szerepet jut a Norvég Vasutas Szakszervezetnek, amely 2000. október 9-e és 12-e között tartotta Nemzeti Kongresszusát. A rendezvényre Dánia, Finnország, Svédország, Németország, Ausztria, Svájc és Magyarország (VSZ) vasutas szakszervezetei kaptak meghívást.*



***Alsó sor, balról: Kjell Naess titkár, Arne L. Drablos információs titkár, Knut Svardal titkár. Felső sor, balról: Kjell Atle Brunborg alelnök, Ove Dalsheim elnök, Jane Brekkhus Saethre alelnök***

A megnyitó beszédben *Ove Dalsheim* elnök kiemelten szólt a norvég vasutak átalakítási kísérleteiről. Elmondta, hogy nem látják értelmét, előnyét annak, hogy a vasút részvénytársasággá alakult át.

Az elnök felhívta a kongresszuson jelen lévők – köztük a közlekedési minisztériumi képviselő, a vasút vezérigazgatója és helyettesei – figyelmét a közlekedéspolitika társadalmi felelősségére, ezen belül a vasúti közlekedés fontosságára, kihangsúlyozva a környezetvédelem elsődlegességét. Beszédében arra kérte a politikusokat, hogy ne a rövidtávú tőkeérdeket, hanem a nemzet érdekeit tartsák szem előtt a vasúttal kapcsolatos döntéseik meghozatalakor. Ove Dalsheim figyelmeztetett arra, hogy a vasút és a közlekedés átalakításában senki sem tehet lépéseket addig, amíg a szakszervezetekkel nem egyeztették a feladatokat. Kemény szakszervezeti harcot helyezett kilátásba, amennyiben a dolgozók szociális jogaihoz hozzányúlnak. A közlekedés, a vasút nem fog működni állami dotáció nélkül, jelentette ki az elnök.

A szakszervezet belső ügyeivel kapcsolatosan arra kérte a kongresszust, hogy olyan döntéseket hozzanak, amelyek nagyobb mozgásteret, rugalmasságot adnak a központi vezető testületeknek.

A külföldi vendégek nevében *dr. Márkus Imre*, a Vasutasok Szakszervezete elnöke köszöntötte a kongresszust. A VSZ elnöke beszédében kiemelte a vasutas szakszervezetek nemzetközi összefogásának jelentőségét, a globalizálódó tőkeérdekkel szembeni összehangolt fellépést, a vasutasok szociális vívmányainak megőrzését. Mint mondta: „A *sínek világa nem ismeri az országhatárokat. Munkahelyeinek is lassan nemzetközivé, határok nélkülivé kell válniuk. A szociális vívmányokat a munkahelyeket csak szoros nemzeten belüli és nemzetközi összefogással tudjuk megvédeni*".

Márkus Imre felhívta a kongresszus résztvevőinek figyelmét arra, hogy Magyarországon munka törvénykönyve jogharmonizációja címén milyen szélsőségesen munkavállaló-ellenes foglalkoztatásra törekszik a kormány.

A kongresszuson – amely újabb négy évre megválasztotta a szakszervezeti vezetőket – lehetőség nyílt a hagyományosan jó finn-magyar kapcsolatok újraindítására, és a német és a magyar vasutas szakszervezet kapcsolatának bővítésére is.

***Dr. Márkus Imre***

# Szakszervezeti oktatás angol módra

Az angol szakszervezeti szövetség, a TUC oktatással foglalkozó szervezetének munkatársai magyarországi látogatásuk során Balatonfüreden találkoztak az MSZOSZ kebelébe tartozó érdekvédelmi tömörülések tisztségviselőivel. A háromnapos szemináriumon a MÁV képviseletében *Papp Zoltán*, a VSZ Oktatási Bizottságának vezetője, a szombathelyi Területi Képviselet titkára is kifejthette nézeteit.

A tanácskozás résztvevői megtudhatták, hogy a WEA közel száz esztendős múlttal büszkélkedhet. Az 1903-ban megalakult munkás művelődési egyesület a műveltség, a kreativitás és az egyenlőség eszméit tűzte zászlajára. Azóta a szervezet behálózta Angliát és a városok, falvak nagy részében fellelhetők irodái. A gazdasági élet teljes vertikumát felölelő képzéseket kínál a TUC tagságának. Eredeti célkitűzései az előző századelőhöz képest semmit sem változtak. Az új évezred küszöbén is a tudás révén szeretné kedvezőbb helyzetbe juttatni a munkavállalókat. Manapság az „LLL" mozaikszó tartalma, a „tanulás egy egész életen át" szlogen jegyében szervezi a különböző tanfolyamokat, amelyek időtartama a kilenc órás felkészítésektől a két éven keresztül tartó képzésekig terjed.

A megbeszélésen az is elhangzott, hogy az angol munkavállalók 40 százaléka funkcionális analfabéta, bonyolultabb szövegek értelmezésére, számkombinációk megfejtésére nem képes. E hiányosság viszont a munkavégzés során nehézségeket okoz. A WEA hálózat tevékenysége során többek között e jelenség fokozatos felszámolását is szeretné elérni. A munkanélkülivé válók számára ugyancsak segítőkezet nyújt a szervezet. A gazdaság igényeivel összhangban lévő „testre szabott" szakmai képzéssel támogatja az átmenetileg bajba került emberek elhelyezkedését.

A munkavédelem szintén a kiemelt tevékenységek közé sorolható. A biztonságtechnikai oktatások a kínálati paletta szerves részét képezik. A sérült, csökkent munkaképességű állampolgárok ugyancsak bekopogtathatnak a WEA irodáiba, hiszen számukra a munkahely felkutatásában és az oktatásban egyaránt támaszt jelent a szervezet.

A kisebbségi csoportok, a bevándorlók társadalmi beilleszkedését megkönnyítendő különböző programokkal rendelkezik az oktatási centrum. E csomagban olyan nélkülözhetetlen szolgáltatások is szerepelnek, mint például a nyelvtanítás. A tanfolyamok segédletével a polgári jogok ismerete, a háztartási és higiénikus tudnivalók, valamint a számítógép használatának elsajátítása, az angol történelem és kultúra világának megnyitása, az új haza hagyományainak és értékrendjének „lélekközelivé" tétele mind-mind az alkalmazkodás és megélhetés szolgálatában áll.

Az angol gyakorlat szerint a szakszervezetek igénye szerint kurzusokat indítanak a WEA szervezésében, amelyeket végighallgatva a tisztségviselők jogi, munkaügyi, kommunikációs ismeretekkel gazdagodnak.

A szigetország szakszervezeti szervezettsége példás, hiszen hétmillió munkavállaló tartozik a TUC szervezetéhez. Az angliai kormányok már régen felismerték, hogy a szakszervezeti érdekvédelem és az állami feladatkör több szeleten összekapcsolódik. Így a WEA költségvetéséből a központi költségvetés hozzájárulása sem hiányzik. Különösen az emberjogi és szociális gondok orvoslásában vállalt tevékenységeket dotálja az állam. A Balaton-parti őszi tanácskozáson a WEA tevékenységének elemzésén túlmenően az oktatás és a szakszervezetek megújulásának érdekében a jövőbeni feladatokat is górcső alá vették a szakemberek. Szó esett a „Virtuális Akadémia" létrehozásáról, a távoktatás jelentőségéről, továbbá a WEA és az MSZOSZ további együttműködését akadályozó tényezőkről, valamint a kooperáció új területeiről. A két szervezet képviselői a tanácskozások utáni kötetlen beszélgetéseken, az oktatás-képzés tükrében, a jelenlegi gyakorlatról és az eljövendő évek kihívásairól ugyancsak eszmét cseréltek.

Papp Zoltán tapasztalatait összegezve azt is elmondotta, hogy a szakszervezeti konföderációk által létrehozandó oktatási központ tevékenysége hazánkban is segíthetné a munkavállalók mindennapi küzdelmét a megélhetésért. A minta adaptálásra érdemes, hiszen a képzési, támogatási rendszer elterjesztése nemcsak a mozgalom tekintélyét, hanem a tagok bizalmát is erősíthetné.

***odri***

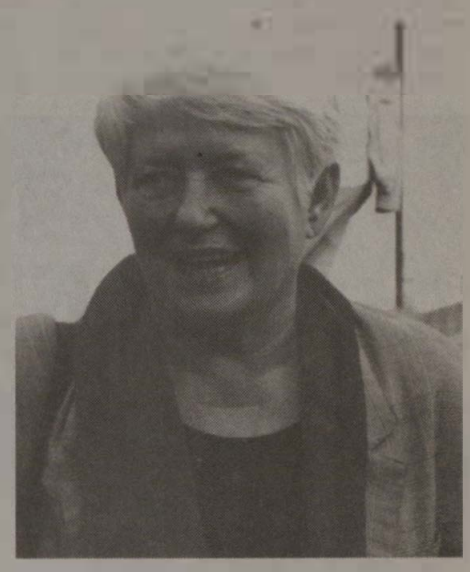
# Állítsuk meg a süllyedést!

TISZTÁZÓ **VITA** A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT
KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

**KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA**

## A legjobb tagtoborzó az eredményes érdekvédelem

***– vallja Lux Judit kutató, a történelemtudományok kandidátusa***



*– Mi a véleményed arról az eszmecseréről, amely egy év óta folyik e lap hasábjain a magyar szakszervezetek helyzetéről és jövőjéről?*

– Nagy szükség van manapság a tisztázó vitákra. Különösen olyanokra, amelyek egy témakört több oldalról és több szereplővel jámak körbe. Ez azért is hasznos, mert az önmagukban lévő belső kétségeket, dilemmákat segítik felszínre hozni és új megvilágításba helyezni. Ezért javasolnám, hogy akiknek és akikről szólt ez a gondolatcsere, azokkal beszéljük meg országszerte ennek hozadékát, főbb tanulságait.

*– Mit gondolsz arról: váltásban van jelenleg a szakszervezeti mozgalom? Ha igen, akkor mi ennek az iránya és jellemzője?*

– Igen, úgy látom, váltásban vannak a szakszervezetek. Történelme során a szakszervezeti mozgalom mindig ki tudta magának szenvedni a feladatok sorrendiségét. Erre most is adódik jó példa. Ha mondjuk megkérdeznék, hogy a rendszerváltás óta eltelt tíz év óta mit tart sikeresnek a munkavállaló, akkor legtöbben ma már azt válaszolnák: a kollektív szerződést. És ez jó dolog. Ebben benne van annak tudomásulvétele, hogy a liberalizált piacgazdaságban szűkre szabott a szakszervezet mozgástere. Ezért az a legfontosabb, hogy tárgyalásos úton megegyezzen a munkavállalók élet- és munkakörülményeit leginkább befolyásoló témakörökben: a bérekben, a foglalkoztatásban, a munkaidőben, a szociális juttatásokban, a végkielégítések mértékében, vagyis kössenek biztonságot nyújtó kollektív szerződést.

Váltást látok abban is, hogy miután individualizálódott a munkavállaló, csak a saját túlélésén gondolkodó emberek helyett közösséget kereső társakkal találkozik. S ebben az is kifejezésre jut, hogy például nem akarják megtagadni a szakszervezetek olyan hagyományos ünnepeit, mint a Május Elseje, az Építők Napja, a Bányásznap, a János napi nyomdász ünnep, s remélhetően születnek új hagyományok is, mint amilyen az idén először megrendezett sikeres budafoki szakszervezeti szüret. Megváltozott tehát az a sulykolt kép a szakszervezetekről, hogy azoktól segélyt és Mikulás csomagot várnak, bár ez sem elítélendő, hiszen szükség van a szolidaritás, az egymásra figyelés minden formájára.

*– Apropó, szolidaritás. Hogyan állunk most ezzel a szóval, fogalommal, a szakszervezeti mozgalom egyik legfontosabb értékével? Annál is inkább kérdezem ezt, mert erről erősen megoszlanak a vélemények.*

– Sokan mondják, hogy kiveszett a szolidaritás a ma munkavállalójából. Én meg azt gondolom, hogy a munkaharc szolidaritása éppen most kezd átértékelődni. Ehhez persze szükség van olyan háttérre, amely közelebb hozza a szakmákat, az embereket, azokat, akik egymás mellett dolgoznak. Vagyis az emberek kezdik újratanulni, értékelni a szolidaritás erejét, értékét. A bizonytalanság, a veszélyeztetettség, a kiszolgáltatottság érzése is szervező erővé válik; közelebb hozza egymáshoz az embereket.

*– A te jelenlegi szakszervezeti mérleged eszerint mit mutat? Milyen feladatokra tennéd a hangsúlyt?*

– Maga az a tény, hogy a szakszervezetek túlélték a mögöttünk hagyott évtizedet, bizonyíték a szervezett dolgozók mozgalmának életerejére. Arra, hogy képesek a megváltozott társadalmi, gazdasági, politikai körülmények között dolgozni, képesek a kor kihívásaira válaszolni. Igaz, hogy csökkent a taglétszám, de apadt a munkavállalói létszám is. Ez azonban nem jelenti azt, hogy nem kell tagtoborzással foglalkozni. Csak ne feledjük: a legjobb tagtoborzási érv a hatékony érdekvédelmi munka.

S ezt nemcsak én mondom, hanem így érzik maguk a munkavállalók is. Ezért kell, hogy a szolgáltató szakszervezet jó biztosítást ajánljon, jogi képviseletet nyújtson az arra rászorulóknak. De a szakszervezet – hagyományaihoz híven – őrzi a kulturális értékeket, fenntart – ha nehezen is – művelődési intézményeket, mint például a vasas- és bányásszakszervezet, éppen a közösségi élet, a kultúrálódás érdekében.

Egyre fontosabb szerepe van a tájékoztatásnak, az információknak, a képzésnek és továbbképzésnek. Ezért nélkülözhetetlenek a szakszervezeti lapok, azok a kiadványok, amelyek érvanyagot szolgáltatnak a munkaadókkal történő tárgyalásokhoz, megállapodásokhoz.

Fontos jelzés napjainkban, hogy egyre több egyetemen indult be a munkaügyi kapcsolatok szak, a munkaügyi témakörök oktatása. Több nyelvet beszélő fiatal szakemberek segíthetik a szakszervezetek nem könnyű munkáját. A nagy szakapparátussal rendelkező munkáltatóknak ugyanis csak úgy lehet méltó partnere a szakszervezet, ha megfelelő háttéranyagokkal, szellemi bázissal rendelkezik. Ezért biztató annak a felismerése, hogy újra kell építeni a mozgalom kutatóintézetét, meg kell erősíteni a szakszervezeti nyilvánosságot segítő médiapolitikát.

Tulajdonképpen olyan problémákról és tennivalókról van szó, amelyek több mint száz éve életre hívták a szakszervezetet, s amely a változó körülmények között is fennmaradt, vívta munkaharcát a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításáért. Tette ezt a legkülönbözőbb szintű rendszerváltások közepette, s teszi ezt továbbra, a jövőben is.

***– kárpáti –***

# „Kezdetben volt a tett!”

November 11-én, ha a kormány nem is, az Isten szerette a szakszervezeteket. Kellemes langymeleggel áldotta meg nagygyűlésüket, hozzá még a nap is sütött. Így azoknak, akik a Sportcsarnok védett falain kívül rekedtek, már csak a sör meg a virsli hiányozhatott ahhoz, hogy a novemberi őszben is majálison érezzék magukat. Legalábbis ez volt a feeling.

Az időjárás adomány volt, ám a helyről maguk a szakszervezetek döntöttek. A csarnokba mintegy 3000 ember fér be, ebből is látszik, hogy a rendezők nem is számítottak százezres tömegre. Nem tudom, hányan lehettek, de ha a Napi Magyar Nemzet (és Sportfogadás) ötezret tippelt, akkor ahhoz 2-3 ezret még nyugodtan hozzászámolhatunk. Tény, hogy több ezren gyűltek össze a csarnok előtt is. Ez eddig rendben is volna, hiszen mifelénk a forradalmak azzal szoktak kezdődni, hogy a tömeg nem fér be a terembe, így a szónokok hangját ki kell hangosítani. Ma már viszont kivetítőre is telik, így a szónokló fejek a tiltakozás szellemeként tájtékoztak a hullámzó tömeg felett. Hogy a tömeg nagy volt-e vagy kicsi – értelmezés kérdése.



*Fotó: Szalai*

A szakszervezetek legitimációját általában két mutatóval mérhetjük. Az egyik a szervezettség (a taglétszám aránya azokhoz a rétegekhez képest, amelyeket képviselnek). A másik a mozgósító erő: az, hogy az egyes akciókat mekkora tömeg támogatja. Persze ezeket a mutatókat nem szabad abszolutizálni, hiszen országonként különbözhetnek a nemzeti tradícióktól, a politikai kultúra jellegétől, a munkaerőpiaci nyomástól, a politikai helyzettől stb. függően. A francia szakszervezetek szervezettsége alacsonynak számít. Mégis, ha kellett (a kilencvenes évek elején), egymillió embert vittek Párizs utcáira, hogy megvédjék az állami iskolákat. A citoyenhagyományokba beépült a közös cselekvés szolidáris tisztelete is. Kelet-Közép-Európában a lengyel társadalom mozgósítható leginkább, ez a Szolidaritás által életre hívott és már a nyolcvanas évek elején intézményesült, civil társadalom polgári hagyománya.

Magyarországon a szakszervezetek szervezettsége nagyjából megfelel a nyugat-európai átlagoknak (magasabb, mint a francia, alacsonyabb, mint a német), de a szervezett civiltársadalom polgári hagyományai fejletlenek. A társadalom atomizált, a szolidaritás vagy a politikai önszerveződés értékei kevéssé nevelődtek bele az emberekbe. A legnagyobb rétegek érdekérvényesítő képessége gyenge és kevéssé intézményesült. A rendszerváltás óta tömeges sztrájkmozgalom nem volt. A magyarok a kemény sztrájkmozgalom helyett inkább a szimbolikus politikai tetteket (tüntetéseket, utcai demonstrációkat) támogatják, ha a mozgósítás jelszavai racionálisan beláthatók és érzelmileg átélhetők. Ha ezek a feltételek adva voltak, akár 50-80 ezren is kimasíroztak a Kossuth térre. Ehhez képest a néhány ezres tömeg kicsinek számít. Különösen, ha figyelembe vesszük, hogy hat konföderáció közös felhívására jöttek össze a népek. Persze az is hozzátartozik a képhez, hogy a mostani kormány nem bánik kesztyűs kézzel a szakszervezetekkel. A szakszervezetek gazdasági és politikai befolyását az új kormánykoalíció már a tb-önkormányzatok felszámolásával és a tb-vagyon államosításával is radikálisan visszaszorította. A kormány ezzel a befizetők (a munkavállalók és a munkáltatók) szerzett demokratikus jogait csorbította, megvonván részvételi és ellenőrzési jogaikat az általuk befizetett tb-vagyon felett.

Az új kormány az érdekegyeztetést intézményesen kiürítette (adó- és költségvetési kérdésekről pedig szó se essék), majd mélypontra hűtötte a társadalmi párbeszédet, amit az EU gazdasági és szociális bizottsága márciusi jelentésében szóvá is tett. Az előzetes egyeztetéseket utólagos konzultációk váltották fel. Ez különösen súlyosan érintette a költségvetési szféra munkavállalóit, hiszen ők csak a költségvetési törvény parlamenti vitáját megelőző egyeztetési alkukban érvényesíthetik követeléseiket. (A KIÉT gyakorlati felszámolásával az egyes közalkalmazotti rétegek alkuja ágazati szintre csúszott vissza; eltűnt a közalkalmazottak helyzetéért viselt egyetemleges állami felelősség.) A minimálbér ügye is beszédes. A minimálbér nem független változó. Önkényes megváltoztatása kiszámíthatatlan hatással lehet a munkaerőpiacra, a bér- és jövedelmi viszonyok egyensúlyára. A törvény azért ad ebben együttdöntési jogot a munkáltatóknak és a szakszervezeteknek, mert nekik kell szembenézniük a minimálbér változásának gazdasági és társadalmi következményeivel: a foglalkoztatási feltételek megváltozásával, a feketemunka és a részfoglalkoztatás arányának növekedésével, a jövedelmi arányok eltorzulásával.

A decembertől februárig hullámzó vasutassztrájkok idején a menedzsment nem engedett, s legyőzte a szakszervezeteket. Egy állami vállalat menedzsmentje (tekintettel a költségekre) nem tarthatott volna ki tulajdonosi felhatalmazás (parancs?) nélkül. Az állam viszont a jelek szerint elszánta magát arra, hogy a legjobban szervezett közlekedési szakszervezetek legyőzésével pacifikálja a szakszervezetek. Nem sikertelenül. A sztrájktörvényhez (miután kétharmados) nem nyúlhat a koalíció, de megtaníthatja a szakszervezeteknek az új játékszabályt: a közszférában a kormánnyal szemben sztrájkolni, bár nem tilalmas, nem érdemes.

A munka törvénykönyvének reformja sem kifejezetten munkavállaló-barát. A szakszervezetek ebből az alkuból sem jöttek ki jól. Már a munka törvénykönyve korábbi 1999-es módosításánál sem csak a láncaikat veszítették el. (Hanem egyebek mellett a kollektívszerződés-kötési monopóliumukat.) A mostani módosítások már oly mértékben megerősítik a munkáltatók jogosítványait a munkavállalókkal szemben, hogy a vállalati szakszervezetek még olyan alapvető kérdésekben sem lesznek képesek tagjaikat megvédeni, mint a munkaidő napi, heti, havi beosztása vagy a különböző telephelyek közötti munkaerő-átcsoportosítás.

A szakszervezetek azzal is szembesülnek, hogy jogosítványaik és befolyásuk gyengülése támogatottságukat is gyengíti. Kevesebb eredményt tudnak felmutatni, noha a velük szemben álló felek (a munkáltatók és a kormány) mozgástere, a stabil és növekvő gazdaság bázisán növekszik. Volt tehát tétje a novemberi nagygyűlésnek. Mégsem csak a sör és a virsli hiányzott a majálishoz.

Az előzetesen kiadott állásfoglalásban a szakszervezetek felsorolták sérelmeiket és követeléseiket. A munkavállalóknak és a nyugdíjasoknak követelt nagyobb kenyér, a közszférának követelt nagyobb biztonság mellett „valódi érdekegyeztetést” és A munka törvénykönyvéről érdemi párbeszédet követeltek. „Lejárt a diktátumok ideje!” – olvasom a papíron, de A hangszórók is ezt harsogják. A szakszervezetek felismerték, hogy partneri szerepük meggyengülését csak politikai legitimációjuk erősítésével ellensúlyozhatják. Ehhez pedig erőt is kell mutatniuk.

Kérdés, hogy a szakszervezeti egység megvalósul-e, vagy csupán arra a kérdésre kerestek választ a szakszervezetek, hogy lehet-e hat Trabantból egy Mercedest kirakni. Követik-e a nagygyűlést tettek, vagy ez az esemény is csak a deklarált egység szavakból formált emlékműve marad?

„Kezdetben vala az Ige.” Csak az Isten és az ember törvényei ellen lázadó polgár mondhatta a Faustban, hogy „Kezdetben volt a Tett”.

***Thoma László***
*szociológus*

# Tiltakoztak a miskolciak is

Az országos megmozdulást területünk három közbenső állomás megtétele után élte meg.

2000. augusztus 24-én az MSZOSZ-hez tartozó Miskolci Tömegközlekedési Szakszervezet üzemi étterme adott helyt azon találkozónak, ahol a megye, a város tisztségviselő *Sándor László* MSZOSZ elnök bevezetőjét követően elemezte a várható módosítást követő hatásokat.

Szeptember 25-én Miskolc TK vendége volt *dr. Márkus Imre,* VSZ elnök, akivel e hatások vasutasságra sújtó tényeit vitattuk meg Miskolc-Tiszai pu., Miskolc TBF és az Anyaggazdálkodási Főnökség munkavállalóival. Ráéreztünk a bennünket letaglózó döntésekre.

Október 5-én a magyar szakszervezeti konföderációk észak-magyarországi regionális konferenciáján már az egységes fellépés igénye, a tenni akarás fogalmazódott meg. A tiltakozó nagygyűlésre való készülődés során a vasasok izzottak a lendülettől. Egység-összefogás-szolidaritás jelszavához felsorakozván mi azt mondtuk, hogy képviseljük és érvényesítjük a munkavállalók érdekeit. November 11-én, szombaton az 5609-es vonat egy taglétszámában folyamatosan bővülő taggyűléssé változott. Mire a Nemzeti Sportcsarnokhoz érkeztünk, megérintett bennünket a nagygyűlés ereje. Valamennyiünket elkapott a lelkesedés. Sugárzott: talpon kell maradnunk, mert ha gyengék vagyunk, elveszítjük kollektív sorsunk kézben tartását. Egyetlen lehetőség a túlélésre: a szakszervezeti összefogás. Tíz év óta először országosan ez a hit egyesítette a munkavállalókat.

***Szendrei Géza***
*Miskolci Területi Képviselet titkára*

***András bácsi nagygyűlésén***

# Nem szégyen a melósruha!

Farkas András bácsi jószomszédom. Igaz, úgy két utcával arrébb lakik tőlem, ám mégis gyakran összefutunk a piacon, vagy ha a munkába megyek. A még most is igen daliás termetű öregúr, betöltötte már 68. életévét, általában véve nyugodt természetű, úgy állja a leghevesebb, a társadalmat ért rohamokat is, mint egy viharos tengerből kimagasló kőszikla. Amikor pénteken hazafelé tartottam és összefutottunk, ez a nyugodt ember ritkás, őszes haja alatt verejtékcseppeket gyöngyöző, fényes homlokkal lépett elém. Szokatlan állapotát látva, meg is kérdeztem tőle:

– *Mi a baj, András bácsi? Csak nem rosszul van?*

– Nem, nem. Csak azért lettem izgatott, mert holnap lesz a szakszervezeti nagygyűlés a Nemzeti Sportcsarnokban és eltűnődtem, mi lenne, ha elmennék oda? Megnézném, hogy tényleg úgy megcsappant-e a szakszervezeti mozgalom ereje, mint ahogy azt hallja az ember manapság? Olyan jó lenne meggyőződni az ellenkezőjéről. Elkísérsz, fiam?

– *Persze, én is oda készültem.*

– Na, akkor csöngess be, hogy úgy reggel 8 körül.

– *Rendben! – mondtam s magára hagytam az öregurat.*

Másnap már háromnegyed nyolckor a kapujában toporogtam. Becsöngettem. Semmi válasz, semmi mozgás. Újból csöngettem. Megint semmi reakció. Már azt gondoltam, az öreg elaludt, vagy elindult nélkülem. Mikor harmadszor is a csengő felé nyúltam, András bácsi megszokott éles hangja süvített át a kis ház udvarán.

– Mi van, mi van ifiúr! Türelmetlen az ifjúság?

A hang mellé hamarosan odatársult a kisöreg is. Szépen felöltözött. Kifényezett bakancsot, zöld munkásoverallt és jó meleg, bélelt munkáskabátot viselt. – Tudod – magyarázta, miután maga mögött bezárta a nyikorgó kaput, – sokat gondolkoztam, mit vegyek föl a mai nap. Gondoltam, öltönyt illenék, de rám szólt egy belső hang: „Andris, meg vagy őrülve! Nagygyűlésre öltönyt? Te melós vagy! Melósruhában kell menned!” Hát aztán ebben maradtunk magammal.

A kisöreg a villamoson, majd a metrón is végig beszédes kedvében volt. Látszott rajta, szinte ég a vágytól, alig várja, hogy odaérjünk. Ahogy beszédbe elegyedtünk, persze, hogy szóba került a sokat szidott, átkozott múlt is. – Tudod fiam, nem is értem, miért szidják azokat az évtizedeket? Jó-jó, nem volt ekkora szabadság, de ha az ember jól végezte dolgát, akkor, ha szűkösen is, de megélt. Ma meg, mit érek a nagy szabadsággal, ha csak gyógyszerre 6500 forint megy el egy hónapban a 16 ezer forintos nyugdíjamból. Hát erre, tudod ki vágyott? Én jól megvoltam a GANZ-ban harmincegynéhány évig. 1946-ban lettem inas, 1949-ben lettem önálló esztergályos. Utána beletanultam a lakatos, meg az asztalos szakmába is. Nem voltam párttag, sem szakszervezetis, mindenki úgy szólított, „a kis renitens”. Pedig nem voltam az, csak jól megmondtam a véleményemet mindenkinek. A párt egyik embere például jött ellenőrizni a második hároméves tervet. Valamiért az én brigádom nem tetszett neki. Sok ebben a brigádban a villámló tekintetű ember! Szóval jött ez a kikentkifent elvtárs és jól megszidott bennünket, hogy nem jól teljesítünk, pedig a lelkünket is kiadtuk. Odaálltunk elé és azt mondtuk: – Maga elvtárs, ne papoljon. Menjen vissza az íróasztal mögé. Ahhoz ért. Minket meg hagyjon dolgozni! Erősködött. Hogy ez így akkor sincs rendjén. Meg hogy jelentést ír és abban benne leszünk mi is. – Nosza, rajta! – biztattuk. – Írja meg a jelentését elvtárs. De akkor azt is vegye bele, hogy miért morcosok e brigádban az emberek: mert a munkaruha olyan, mint egy rongytömeg, a lábunk a cipőben télen megfagy, nyáron meg bepállik, s végül azt is írja meg, hogy már nagy szó, ha kezünkbe kerül egy „csak” háromszor összehegesztett, újratákolt szerszám. Azt már szinte úgy kezeljük, mint a brigádunk féltve őrzött kincsét. Nem szólt semmit. Csak nézett szomorúan, ingatta a fejét. Majd elballagott a gépsorok között, később láttuk, ahogy rémülten félre-félreugrik a kipattanó szikrák elől. Be voltunk ijedve, pedig nem jött semmilyen jelentés.

Aztán jöttek az első nagy létszámleépítések. Én a második, vagy harmadik körben estem bele. Nem vigasztaltak, nem sirattak meg. A Kiváló Dolgozó kitüntetésemet mindig magamnál hordtam. Mikor kiléptem utoljára a gyárkapun, a portás, öreg haverom szomorúan rám emelte a tekintetét. Könny csillogott benne. Keményen, még egyszer, utoljára megszorítottuk egymás kezét. Közel 40 év volt abban a szorításban, s akkor odaszólt. Úgy barátságosan: – Aztán vigyázz magadra, „kis renitens”! Nekem is könnybe lábadt a szemem. Ahogy kiléptem a gyárkapun, egy pillanat alatt odalett a negyven év. Mikor hazaértem, nem kellett mondanom semmit. A feleségem érezte. Egy tál, forró húslevessel várt. Alig bírtam enni, a kezem remegett. Valahogy megvacsoráztam és ágyba bújtam. Soha nem aludtam ilyen nyugtalanul.

A Nemzeti Sportcsarnok előtt sűrű, forrongó embertömeg. Próbálunk előrébb furakodni. – Nincs értelme – mondja egy középkorú, munkásruhás férfi, – kintrekedtünk már mi is. Körülnézek. Úgy 5-6 ezren tolonghattunk kint. A metsző szél ellenére. S ez erő! Ha ugyanis ennyi ember jött ide az ország minden tájáról a hívó szóra, hogy a novemberi őszben megmutassa: nincs még itt a szakszervezetek alkonya, akkor semmi sincs még veszve. András bácsira pillantok. Arca kipirosodott, átszellemült. Valahogy megfiatalodott. Mintha újra az elvtárssal szembenálló, mogorva, villámló tekintetű, de vajszívű esztergályost látnám magam előtt. Issza magába a szavakat.

*Borsik János* következik a felszólalók sorában. Szavait szinte percenként szakítja meg vastaps, vagy fütty. Ez utóbbi nem neki szól! András bácsi megbök kérges kezével: – Nem rossz, nem rossz. Jó ez a „buli”. Tetszik! Hiába, ahol vasutas is felszólal, annak van foganatja. Jó, nem azt mondom, hogy olyan, mint az első május elsejei felvonulás, amelyen apám is részt vett, de határozottan tetszik. S ezeket a vezetőket szidják? Persze, biztos vannak hibáik, rossz döntéseik. Az akaratuk mindenesetre elismerésre méltó! Meg hát, ha olyan rossz vezetők volnának, nem jött volna ki ma ennyi ember?

Valóban. Miskolcról 40, Dunaújvárosból pedig 18 autóbusz hozta a munkásokat. Tüntetni? Talán nem. Inkább szót emelni, erőt mutatni, felszólalni! Azoknak, akik már azt hiszik, vége, nincs tovább. Meghalt a munkásszabadság. Igaz, ezek a szavak nem a bársonyszékek között, a Parlament díszes üléstermében hangzottak el, hanem csak egy kies, külvárosi nemzeti névre hallgató Sportcsarnokban. De itt, s így talán még nagyobb súlyuk volt, mint az ódon falak között. Nem illett volna a „külcsín” az egyszerű munkástömegekhez.

***Berta Sándor***

# Hercegh Mária nagygyűlésen elhangzott beszéde



*Tisztelt Hallgatóság!*

Megtisztelve érzem magam, hogy vasutas nőként ma itt szót kaphatok. Felemelő érzés látni, hogy az ügy összehozott minket. A vasút a kívülálló számára egy óriási bonyolult, átláthatatlan nagyüzem. A vasutas kicsit furcsa, némelykor merev, büszke, öntudatos ember. A kívülálló nem látja azt, ami e sokszínű, változatos világot egészében átszövi és egyben a tartalmát adja. Ez nem más, mint a REND. A menetrend és a vasutas munkarend.

E kettő az, ami a vasutas élet eleme, az élettere és a munkája. Meghatározza a magánéletét, átszövi a családok mindennapját, az ünnepeit, a hétköznapokat. A vasutas munkarendje az a nagyon meghatározó dolog, amihez az egész életét igazítani kénytelen.

Hosszú évek alatti tárgyalás és áldozatok árán ma a kollektív szerződés sűrűn teleírott oldalai szabályozzák a munka rendjét a MÁV-nál. Garanciát, kiszámíthatóságot, előre tervezhető életritmust teremtve nemcsak a dolgozó, de a környezete számára is. Ha a törvénytervezet, amelyet a kezemben tartok, megvalósul, mindezt elfelejthetjük.

A munkáltató kezében lesz a lehetőség, hogy 72 órával előtte értesítsen a szolgálat változtatásáról, a heti pihenőnapodat egy napra csökkentse, az étkezési szünet miatt megszakítsa a munkaidődet, stb. Ha hagyjuk, hogy mindezt megvalósítsák, akkor az oly tudatosan vállalt, kiszámítható, tervezhető életterünk a múlté lesz.

Hogy mi az indok? A jogharmonizáció.

Tisztelt Kollégák, ez így nem igaz. Igenis, ez szemfényvesztés. Nincs olyan szabály ma az EU-ban, amely előírná a törvény ilyen mértékű lerontását. Nincs olyan elvárás, amely a bizonytalanságot írná elő. Ki kell viszont mondani, hogy a kirendelés és az átirányítás külön-külön értelmezése a törvényalkotó zseniálitását dicséri. Nagyon ügyes, de elfogadhatatlan!



A fogalmak ilyetén kezelése szerint és az idők összeszámításával az éves munkaidőnek megközelítőleg a felét idegen helyen, vagy más munkakörben kell tölteni. Ez nemcsak a személyi, családi, egészségügyi körülményeire lehet hátrányos, de a dolgozónak a munkában megtestesülő személyiségi jogaival is ellentétes. A munka tartalma veszhet el ezáltal.

Nem lesz folyamatosság abban, amit csinálok, nem alakulnak ki kollegális kapcsolatok. Ha dobálnak egyik helyről a másikra, a biztonság és a folyamatosság, a munka szakmai tartalma sérül. És mindeközben hová lesz a szolidaritás?

És van itt még valami, amiről nőként feltétlenül szólnom kell, az egyenlő munkáért, egyenlő bért. Látszólag ez innentől kezdve rendben lévőnek látszik. Ugyanúgy, mint a diszkrimináció tilalma. Mielőtt mindenki hátradőlne a megelégedéstől, sajnos rossz híreim vannak. A garanciák, a követelhetőség, az ellenőrzés intézménye rendszeréről hallani sem akarnak. És a történet többi részét, ezt mindennap megtapasztalhatjuk, gyakorló tisztségviselők vagyunk, ecsetelni nem szükséges.

Az emberi tartás fő eleme a munka. Ki neheztelhet ránk azért, hogy itt, ma e nagyon fontos, személyünkhöz kötődő jogunkhoz ragaszkodunk. Meggyőződésem szerint – minden munkavállalónak igenis kijár tartalmas munka! Csak nem ezt akarják kétségbe vonni?? Ezért is kell ma, itt, a közös ügyünk kapcsán, a NEM mellé tenni az X-et.

***Hercegh Mária***

*Fotók: Szalai*

# Nagygyűlés-sajtóvisszhang

***Népszabadság:***
*Fogytán a dolgozók türelme.*

A legnagyobb példányszámú magyarországi napilap azt hangsúlyozza *Kun J. Erzsébet* tollából, hogy véget ért a munkavállalók tűrőképessége. Már ami A munka törvénykönyve módosítását illeti. A cikkíró szerint ötezernél is több szervezett dolgozó tiltakozott jogaik védelméért, az őket sújtó törvényjavaslatokkal szemben. Elsősorban arra akarják ráébreszteni a kormányt, hogy örök igazság: a munkabéke „feltétele" a társadalmi békének. Márpedig ha a kormány továbbra sem tárgyal velük, úgy türelmük is elfogy. A kormány a tűzzel játszik. Az elégedetlenség okát nem lehet megkerülni, ami abban csúcsosodik ki, hogy Magyarországon az érdekegyeztetés egyelőre ábránd. A szónokok, bár három órán át figyelmeztettek a Munka Törvénykönyvére leselkedő veszélyekre, a hatalmas tömeg nem mozdult sem a teremből, sem az udvarról.

***Népszava:*** *Nagygyűlés után keményebb fellépés jöhet.*

A nagy múltú újság részletesen idéz a szakszervezeti vezetők beszédeiből. Sorra veszi *Borsik János, Szabó Endre, Kuti László, Szőke Károly, Ágotha József, Cser Ágnes, Sándor László* harcos, időszerű észmefuttatásait, az általános elégedetlenség okait. Borsik visszaüzent a kormánynak, mert szerinte a párbeszéd nem azt jelenti, hogy ez van, ezt kapjátok, ezt fogadjátok el, ha nem, úgy törvényt módosítunk. A SZEF elnöke pedig mindenki értésére adta, hogy van már miből osztani. Az ÉSZT alelnöke szerint nem lehet belenyugodni abba, hogy a munkavállalók elveszítsék száz éves és kivívott jogaikat. A vasasok elnöke újkori rabszolgaságról beszélt. A Diósgyőri Acélművek vasas elnöke a túlórapótlék nélküli túlórázás ellen lépett föl. Az egészségügyi dolgozók szakszervezeti vezetője a százszoros kereseti különbségek égbekiáltó igazságtalanságát hangsúlyozta. Az MSZOSZ elnöke nagyhatású záróbeszédében azt tartotta e nagygyűlés legkomolyabb értékének, hogy végre eltűnni látszanak a szakszervezetek közötti határok.

***Magyar Hírlap:***
*Állásfoglalást küldtek a kormányfőnek.*

A cikkíró, *Őry Csaba*, a miniszterelnöki hivatal politikai államtitkárának lekicsinylő állásfoglalásával, reagálásával is foglalkozik. Őry Csaba azt állítja, hogy szakszervezeti mezbe öltöztetett ellenzéki akcióról van szó, hiszen ki hallott már olyat, hogy egy szakszervezet a béremelések ellen ágáljon. Az összeállítás tartalmazza a béremelésről szóló megtévesztő okfejtés cáfolatát is *Sándor László* szájából. Szó szerint idézzük: „Nem jó olyan országban élni, ahol a politikusok undorral ejtenek ki olyan szavakat, mint munka, munkás, vagy szakszervezet."

***Magyar Nemzet:***
*Szakszervezetek nagygyűlése Budapesten.*

A jobboldali beállítottságú napilap, bár törekszik a szónoklatok beszédének hű visszatükrözésére, de Matolcsy György gazdasági miniszter TV-s nyilatkozatát veti latba a kormány szavahihetőségéért, így mintha a mérleg két karján egyensúlyoznának az igazságok. Úgyanis *Matolcsy* szerint nem a munka törvénykönyve ellen, hanem éppen amellett illene a szakszervezeteknek kiállniuk. November 25-ig adott haladékot a módosításhoz szükséges megegyezéshez. Mint kijelenti, ők (a kormány) megegyezés hiányában is képviselni fogják a dolgozók érdekeit. A lap egyébként olyan fotót tett közzé, amely háborgó őrültek összejövetelének tünteti fel a nagygyűlést. Egyébként *Molnár Pál* Öngól tizenegyesből címmel egy glosszát is megereszt, azt állítja, hogy *Palkovics Imre*, a Munkástanácsok elnöke, noha tagadta, hogy a nagygyűlés nem más, mint pártfórum, előre megírt politikai kiáltványt fogadtatott el a népes fórummal. Molnár Pál aztán összeszedi minden tehetségét, hogy kiizzadja magából szakszervezet-ellenes gyöngyszemeit.

***Népszabadság:*** *(november 15.) Sándor bírálja Őry nyilatkozatát.*

A lap ismét teret ad pengeváltásnak, mert egy nappal ezelőtti számában Őry Csaba az érdekvédők demonstrációjáról újfent azt állítja, hogy *kormányellenes akció volt.* A Népszabadság hivatkozik Sándor László tatabányai „tromfjára", miszerint „egy volt szakszervezeti vezetőnek, aki elveszítette a munkavállalók bizalmát, nincs erkölcsi alapja arra, hogy szakszervezeti vezetőket kioktasson, ez a magatartás nem más, mint a selejt bosszúja".

***Összeállította: Sz. Cs.***

# „Védjük meg a munkavállalók jogait"

*(Folytatás az 1. oldalról)*

*Gaskó István*, a Liga elnöke, mint a rendezvény moderátora köszöntötte az Autonómok, az ÉSZT, a Liga, az MSZOSZ, a Munkástanácsok, és a SZEF részéről megjelenteket. A *„kintrekedtek"* köszöntésekor Gaskó megjegyezte, *nagyot tévedtek, akik arra számítottak kevesen leszünk.*

A nagygyűlést *Szabó Endre*, az *Országos Munkaügyi Tanács* munkavállalói oldalának soros elnökeként nyitotta meg hivatalosan. A vitaindítót *Borsik János*, az *Autonóm Szakszervezetek Szövetségének* elnöke tartotta. A vitában felszólalt *Wágner Ferenc*, a Dorogi Bányász Szakszervezeti Szövetség elnöke, *Kuti László*, az Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés alelnöke, *Palkovics Imre*, a Munkástanácsok Országos Szövetségének elnöke, *Hercegh Mária*, a Szakszervezeti Ifjúsági Szövetség Elnöke, a Vasutasok Szakszervezete alapszervezeti titkára, *Perényi József*, a Mecseki Munkástanács Szövetség elnöke, *Szőke Károly*, a Vasas Szakszervezeti Szövetség elnöke, *Varga László*, a Pedagógus Szakszervezet országos titkára, *Ágotai József*, a Diósgyőri Acélművek Vasas Szakszervezeti Szövetségének elnöke, *Zsíros Sándor*, a Vízügyi és Közszolgálati Szakszervezetek Szövetségének elnöke, *Selmeczi György*, a Tungsram Független Szakszervezet elnöke, *Cser Ágnes*, az Egészségügyben Dolgozók Demokratikus Szakszervezetének elnöke.

*Sándor László*, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének elnöke összefoglaló vitazárójában a rendezvényt a szakszervezetek újkori történelmében jelentős mérföldkőnek minősítve kijelentette, *úgy kell együttműködnünk, hogy soha ne lehessen éket verni közénk.*

A tiltakozóvá vált nagygyűlés állásfoglalást fogadott el, amelyet *Bertha István*, az MSZOSZ Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Képviseletének vezetője olvasott fel. A nagygyűlés résztvevői egyetértésüket vastapssal fejezték ki, majd a rendezvény befejezéseként közösen elénekelték a Szózatot.

***Karácsony Szilárd***

# *Állásfoglalás*

*Mi, a Nemzeti Sportcsarnokban 2000. november 11-én rendezett szakszervezeti nagygyűlés résztvevői tiltakozunk a kormány munkavállalói érdekeket sértő tervei, intézkedései, politikája ellen.*

Az elmúlt években – a társadalom nagy többségének áldozatvállalásával – megtörtént a gazdaság stabilizációja, az ország elindult a fenntartható növekedés útján. Ugyanakkor a magyarországi bérek, jövedelmek, szociális ellátások, a foglalkoztatás körülményei és biztonsága, a szociális párbeszéd színvonala messze elmarad a társadalmi-gazdasági fejlődés adta reális lehetőségektől és az európai normáktól. Ezt elfogadhatatlannak tartjuk!

A gazdasági növekedés hasznából a kormány által tervezettnél nagyobb arányban kell részesedniük a munkavállalóknak és a nyugdíjasoknak is.

Jobb munkafeltételeket akarunk az egészségügyben, az oktatásban, a kutatásban, a közigazgatásban és a közbiztonság területén dolgozók részére, garanciákat az állampolgároknak járó közszolgálatokat ellátó intézmények működőképességének biztosítására.

Valódi érdekegyeztetést akarunk, megállapodásokat eredményező érdemi tárgyalásokat, azaz a szociális párbeszéd európai normáinak betartását.

Követeljük, hogy a kormány a Munka Törvénykönyvének módosítására kizárólag a szociális partnerekkel egyeztetésben tegyen javaslatot az Országgyűlésnek.

A tárgyalóasztalnál szeretnénk érvényesíteni a jogos munkavállalói érdekeket. De sajnálattal látjuk, hogy az eddigi megbeszélések nem hoztak érdemi eredményt.

Tudatában vagyunk saját felelősségünknek a munkabéke fenntartásában. Ám tudatában vagyunk annak is, hogy sok olyan törvényes eszköz van még a kezünkben, amelyeket eddig nem, vagy csak részben alkalmaztunk. Ha a valódi párbeszéd és megegyezések híján a szakszervezetek a keményebb fellépésre kényszerülnek, azért egyértelműen a kormányzatnak kell vállalnia a felelősséget.

***Időhúzó látszattárgyalásokkal a közvéleményt és a világot be lehet csapni egy ideig. De sokáig nem!***

**Lejárt a diktátumok ideje! Elszántak vagyunk jogaink megvédésére!**

***A Magyar Szakszervezetek Budapesti Nagygyűlésének Résztvevői***

Szabad tér

# InterCity vonatokkal Európába

## (Füstölgés egy füstös intézkedés nyomán)

*„Tájékoztatjuk Kedves Utasainkat, hogy a MÁV Rt. újonnan bevezetett – füstmentes légkört biztosító – rendelkezése szerint az IC vonatok tisztán, nemdohányzó kocsikkal közlekednek. Dohányzó utasaink részére egy e célra kijelölt másodosztályú kocsiban biztosítunk dohányzási lehetőséget."*

Ez a közlemény hangzik el újabban nap mint nap az állomásokon, majd felszállás után az IC vonatok utastájékoztatójában is.

No, végre! Valami „európai" intézkedés kicsiny magyar vasutunknál – dobban meg utas, vasutas szíve egyaránt. Azután felszállunk a vonatra és találkozunk a valósággal; a füstmentes légkörrel, magyar (MÁV Rt.) változatban.

A problémák a dohányzás céljára kijelölt kocsiban derülnek ki. A kijelölt kocsiban nincs ülőhely (az előre megváltott IC pótjegy ülőhely biztosítását is jelenti) az utazók számára. A dohányzó helyeket vegyesen foglalják el a dohányzó és nemdohányzó utasok, így a dohányzók mellettük, közöttük füstölnek és füstölögnek – természetesen jórészt állva. A dohányzó szakasz közvetlen szomszédságában lévő nemdohányzó kocsirészben pedig – az eddiginél aktívabb füstölés miatt – füstös-bűzös az egész kocsi. A dohányzó rész peronja szellőzetlen, hányingerig gomolygó füst. Ez az állapot méltán sérti a nemdohányzó utasokat, és megalázó a dohányzókra nézve is. Nem kell hozzá Sonda Ipsos, hogy megállapítsuk: a vitathatatlanul jó ötlethez a MÁV Rt. megint társított egy olyan megoldást, amely az utasok egy részének az eddigieknél lényegesen rosszabb körülményeket „ajándékozott".

2000. november 20-án a Budapest Nyugati pályaudvarról 17 órakor induló Hortobágy InterCity vonat 20-as, 21-es kocsijában csoportos diákutazás volt. A dohányzásra kijelölt kocsi a 20-as. A dohányzó helyeken ülő (csak ide kaptak helyjegyet) diákok miatt alig-alig akadt jóérzésű dohányzó utas, aki rágyújtott volna, irány a peron. Nos, a 20-as kocsi peronja kb. 2 m², szellőztethetetlen, kicsi és a füstöt „vágni lehetett volna". Mondta is a magáét utas, vasutas, pedagógus. A légkör nem volt füstmentes. Aki ezt kitalálta, dörzsölheti a kezét. Vasutas nyelven szólva „megsaruzta" a MÁV Rt. Európába igyekvő vonatait.

A Vasutas Hírlapban a MÁV Rt. Személyszállítási Szakigazgatóság vezetője nem sokkal beiktatása után úgy nyilatkozott, hogy a személyszállításban a fizetőképes kereslet a döntő szempont. Nos, Szakigazgató Úrnak jelentem, erre a megoldásra nincs fizetőképes kereslet – sőt, semmilyen kereslet.

A MÁV Rt. Forgalmi Szakigazgatóság vezetője a Forgalom című szaklap 2000/3. számában a következőket írta: „...csak pontos, megbízható szolgáltatással, dolgozóink udvarias magatartásával tudunk piacképes szolgáltatást nyújtani. A kulturált környezet, a tiszta jármű



és állomás utasaink szempontjából alapigény". Ezzel tökéletesen egyetértek, de meg kell kérdeznem, ezt miért nem olvassák el azok is, akik az ezzel ellentétes intézkedés meghozatalára jogosultak.

2000. november 20-án a Közlekedési és Vízügyi Minisztériumban egy, a személyszállítási közszolgáltatás tárgyában folytatott tárcaközi egyeztetés során az hangzott el, hogy az IC-rendszer a MÁV sikerágazata. Úgy vélem, ezt a tényt nem vitathatjuk. De még egy-két ilyen ügyes trükk és az IC vonatok a MÁV fekete vonataivá válhatnak. Bízom abban, hogy nem indult titkos mozgalom „több pénzért több bosszúságot" jelszóval.

Végezetül megjegyezni kívánom: a vitatott intézkedés ellen a vonatokon nem a dohányzó utasok morognak többet, hanem a nemdohányzók. A dohányzó utasok kulturáltabbak, mint az őket (is) érintő rendelkezés.

*op*

# Ne engem nézzen!

Érdemei félreismerése okán – még anno – magas beosztásba emelték ki „Balfácánosi Bercit" és jóképességű munkatársak vezetőjének nevezték ki. Az már szinte természetes, hogy azon nyomban sok csillaggal járó rangot viselő egyenruhába bújtatták. Ő lett a „rangidős" új birodalmában.

Bercinek egyszerre megváltozott az ábrázata, fejtartása. Jól kihúzta magát, mintha kardot nyelt volna. Ő lett a „Berci", ahogy háta mögött hívták gunyorosan, sanda somolygással.

Jól felvitte Isten a dolgát – mondogatták szülőfalujában ismerősei, akiket alig akart megismerni. Hogy sokan lássák, többször is végigsétált a főutcán éppúgy, mint munkahelyén.

Az meg különösen tetszett neki, hogy előre szalutáltak neki mindahányszor elmentek mellette a kisebb rangúak.

Történt egyszer, hogy Berci főfelügyelő ellenőrizni utazott az egyébként pedánsan jól működő szolgálati helyre, ahol kellő tisztelettel fogadták az új vezetőt. Berci, hogy rangját fitogtassa, egyre osztogatta az ukázokat, bizonyítva a helybélieknek, hogy ő bizony eredeti Balfácánosi.

Az egyébként nagytekintetű szolgálati főnök óvatosan, de világos tanácsokkal, érvekkel próbálta jobb belátásra bírni ellenőrét, de sikertelenül. Berci egyre dühösebb lett és ennek hangot is adott. Vállapjait csapkodva ripakodott a főnökre. Ne engem nézzen maga tudatlan, hanem ezeket ni, itt a vállamon. – De hisz én eddig is csak azokat néztem – jegyezte meg a főnök –, ezért is csak nekik tiszteltem, ahogy illik.

Berci győzelme tudatában utazott vissza birodalmába.

*Hegedűs Károly*

MVJ
TÜV CERT ISO 9001
DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.




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

KÓPÉSÁGOK (5.)

# Csalódott János esete az orvvadászokkal

## (Kinek, mennyit és miért fizet a Biztosító?)

Nem is olyan régen hangos volt a magyar sajtó azoktól az esetektől, melyek során – jobbára külföldi – vadászok a szabályokat megszegve, levadásztak igen sok értékes magyar vadat és azokat külföldre próbálták csempészni.

November van, közelít a vadászidény, megmozdult, megmozdul a vadászok hada. Ez így rendjén is volna, ha a vadászatba nem kapcsolódnának be jeles számban az orvvadászok is. Egyre többen célozzák meg a vasút, vagy a vasutasok pénzét.

Ezek az események jutottak eszembe a közelmúltban, amikor Csalódott János esetével megismerkedtem (ha valamely Kedves Illetékes reagálni kíván, pontos névvel, címmel és minden egyéb dokumentációval szívesen elégítem ki kíváncsiságát – a *szerző*).

Jánosunkat sajnálatos módon baleset érte. A baleset a Munkavédelmi törvény szerint munkabalesetnek minősült. Ennek következtében jogosulttá vált a MÁV Rt. Kollektív Szerződése 82. §-ában foglaltak alapján 80 000 Ft juttatásra. Azért nevezem juttatásnak, mert a kollektív szerződés kártérítésnek nevezi, ám a MÁV Rt-nek az Atlasz Biztosító Rt-vel kötött szerződése alapján a KSZ-ben szereplő összeg a munkavállalót biztosítási juttatásként illeti meg. János kitöltötte az Atlasz Biztosító Rt. által kezelt nyomtatványt (20004/2/MÁV sz. Balesetbiztosítási szolgáltatási igénybejelentő nyomtatvány) és várta, hogy kifizessék a 80 ezer forintot. Késett a pénz, ezért megkereste a Biztosítót, érdeklődött, hogy mikor jut jogos járandóságához. A Biztosító készséges volt. Közölte, hogy az ő nevére már átutaltak a MÁV Rt-nek 95 000 Ft-ot. Ez aztán mint derült égből a templom egere, olyan meglepetésként hatott. Jánosunk úgy gondolta, hogy a 95 000 Ft-ot néhány nap múlva hiánytalanul megkapja a MÁV-tól, hiszen ezt az összeget (nem 80 000 Ft-ot!!!) az Atlasz Biztosító Rt. János nevére és számára könyvelte és utalta át.

A mi Jánosunk azonban – életében sajnos már nem először – csalódott gondos gazdájában, a MÁV Rt-ben. Számára ugyanis csak 80 000 Ft-ot fizettek ki. Ezért kapta János a Csalódott nevet (amely akár Becsapott, vagy akár Kisemmizett is lehetne).

Eddig a történet, a kópéság. Van azonban néhány kérdése Jánosnak, bizonyára sorstársainak – és persze nekem is.

– Hogyan lett a 95 000 Ft-ból 80 000 Ft?

– Ki, vagy kik tették pénztárukba (remélem, nem zsebükbe) a biztosítási összegként könyvelt 15 000 Ft-ot?

– Milyen összeget kell év végén Csalódott Jánosnak beírni az adóbevallásába?

Ha rosszindulatú lennék, úgy azt is kérdezhetném: merre vitorláztak el az orvvadászok Csalódott János 15 000 Ft-jával?

*(Mivel nem bízom abban, hogy e kérdésekre a Kedves Illetékestől válasz érkezik a MÁV Rt-től, erre a kis kópéságra felhívjuk az Atlasz Biztosító Rt. figyelmét is. Remélem, Ők érdemi választ fognak adni. A válaszokat az újságban közzétesszük.)*

*Orosz Péter*

# Reflektorfényben a munkabérek

A nyugati határszélen élők a városokba gyakorta ellátogató bevásárló turistákat szemlélve pontosan felmérhetik a két szomszédos ország polgárainak életszínvonalbeli különbségét. A kilencvenes évektől kezdődően pedig egyre többen járnak át Európa gazdagabbik felébe dolgozni. Ausztriában a piacszerzés reményében egyrészről várják az EU keleti bővítését, az ebbéli örömükbe üröm is vegyül. Másrészt az osztrák gazdaság szereplői félnek a munkaerő-vándorlástól, hisz a magyar minőségi munkaerő bére csupán töredéke az osztrák kereseteknek. Aggodalmuk nem is alaptalan, hiszen a határ ötven kilométeres körzetében élők számára a napi átjárás sem okoz gondot. A Nyugat-Dunántúlra prognosztizált vákum a vasúti munkahelyeket ugyancsak érintheti. Amennyiben a mamutvállalat által biztosított feltételek elfogadhatatlanná válnak, a megnyíló munkaerőpiac ajánlataiból fognak választani a szakemberek.

A hazai kereseti lehetőségek és az uniós bérek viszonyának elemzése manapság egyre több fórumon szerepel. Az érdekképviseleti szervezetek és a tömegkommunikáció közvetítésével az európai Szociális Charta tartalma lassan közismertté válik. Egyik pontja szerint például „minden dolgozónak joga van a családja és önmaga emberi módon való megélhetését biztosító keresetekhez." Bár a szegénység mércéje egy-egy országban különböző jövedelemszintet jelent, s a keresetek összehasonlítását az adórendszerek eltérései is nehezítik, léteznek objektív mutatók. A gazdaságelemzők megállapítása szerint az egy főre jutó GDP mértékét a béreknek szintén tükrözniük kellene. E mérőszámot tekintve a magyar keresetek leszakadása nagymérvű. Nem csupán az uniós bérekhez, hanem saját fejlettségi szintünkhöz képest is a lemaradás érhető tetten. A másik tiszta viszonyítási alap az áruk és szolgáltatások megfizetéséért ledolgozandó munkaidő tartalma. Amíg Ausztriában egy liter tejért cirka három, egy kilogramm kenyérért 4 percet szükséges munkával tölteni, addig hazánkban 10 és 13 percnyi munka béréből vásárolhatók meg ezen termékek. Negyed kiló kávé aránya 9:54 perc. Egy kiló sertéshúsért a szomszédban csupán 17 percet, nálunk viszont egy óra tizenhét percet kell dolgozni. A női ruha hatszor, a férfi öltöny három és félszer drágább Magyarországon. A száz kilométer távolságra szóló II. osztályú vonatjegyért a szomszédban 39 perc munkaidőnyi összeg jár, hazánkban viszont egy óra hét perc alatt kereshető meg az érte járó összeg.

A közvéleménykutatók felmérése szintén elgondolkodtató adatokat közöl. Az alacsony bérszínvonal miatt a kilencvenes évek közepén a családok ötven százalékánál a kulturális kiadások töröltettek a költségvetésből. A szegénység miatt a tudás és az információ kizáródik. A sort még hosszan folytatni lehetne. Az viszont nyilvánvaló, hogy a bérek emelkedése elkerülhetetlen lesz ahhoz, hogy lépést tudjunk tartani az EU kívánságával. Nem véletlen, hogy *Márkus Imre* októberi szombathelyi látogatásán is a bérreform állása került az érdeklődés középpontjába. A nyílt fórumokon a résztvevők soraiban a társ vasutas érdekképviseleti szervezetek tisztségviselőit is fel lehetett fedezni. A párbeszéd során a munkavállalók azt is kíváncsian firtatták, hogy jövőre várható-e inflációkövető béremelés? S a minimálbér bevezetése okozta anomáliák a vállalaton belüli tárgyalásokon feloldhatók-e?

A munka törvénykönyvének tervezett módosítása ugyancsak szóba került. Az elnök úr kifejtette, hogy a heti munkaidő hosszabbítása, a pihenőidő csökkentése, a foglalkoztatás flexibilissé tétele például rendkívül hátrányosan fogja érinteni a munkavállalókat, amennyiben még a törvény kihirdetése előtt tömegesen nem tiltakoznak ellene. Az OMT szakszervezeti oldala minden erejével harcol a szigorítások ellen, s e küzdelemben az érintettek kinyilvánított támogatása sokat nyomna a latba. A munkavállalók sorsának alakulásában a bérszínvonal mértéke mellett a foglalkoztatás körülményei is perdöntőek.

*ódri*

# A szakszervezetek tömegmegmozdulásokat szerveznek Párizsban

## *(La Vie du Rail, Párizs, 2000. október 25.)*

A Vasutas Szakszervezeti Szövetség (CGT) október 19-én az utcára hívta a vasutasokat, hogy tiltakozzanak a vasúti fuvarozás liberalizációja ellen és a minőségi közszolgáltatás megvalósítására.

Abban valamennyi vasutas szakszervezet egyetértett, hogy meg kell vitatni a közlekedés európai politikájának orientációját. A CGT és még hat másik vasutas szakszervezet október 19-ére felvonulást szervezett Párizs egyik főútvonalán a Közlekedési Minisztérium szomszédságában.

A vasutasok egységes akciója a következőkre irányult: követelés a vasutak európai konstrukciója új irányelveinek kidolgozására, amely a vasutak közötti fokozott együttműködésen és a társadalmi fejlődésen alapszik és kevésbé a konkurencia számára történő lehetőség megnyitásán. A követelésekhez tartozik még a humánpolitikai, pénzügyi és anyagi eszközök biztosítása, amelyek szükségesek ahhoz, hogy biztosítani lehessen az SNCF tartós fejlesztését. Ezen követeléseken túlmenően több európai megnyilatkozás arra ösztönzi a francia vasutasokat, hogy tartsák magukat riadókészültségben az Európa Parlament által július 5-én megszavazott „Vasúti csomagterv"-vel kapcsolatban. Ez a terv azonban nem vezethető be az Európa Parlament és a miniszterek tanácsa közötti megegyezés nélkül. A CGT nyugtalanságát fejezte ki amiatt, hogy az ultra-liberalizmus behatolása súlyos következményekkel járhat a vasutak többségénél. A legnagyobb politikai pártok Európában – jobboldaliak és szocialisták egyaránt – a vasúton történő teljes vagy részleges liberalizáció mellett nyilatkoztak. Az egyik vasutas szakszervezet – a CFTC – szerint a közlekedési miniszter igen kényelmetlen helyzetbe kerül és nem tehet mást, mint segítségül hívni a vasutas szakszervezeteket.

A felhívásnak megfelelően október 19-én mintegy 35 000 vasutas vonult fel Párizs egyik főútvonalán másfél órán keresztül. A tüntetők élén a Szakszervezeti Szövetség tisztségviselői egy magasra tartott transzparens alatt haladtak, amelyen a követelések célja szerepelt: „Az aktív és a nyugdíjas vasutasok egységesek a vasúti fuvarozás liberalizációja és az erre vonatkozó európai szándékok elleni tiltakozásban, az emberi, anyagi és pénzügyi eszközök biztosításáért, az SNCF kizárólagos közszolgálati és magas színvonalú szerepéért". A delegációk sorában a CGT tagjai voltak a legtöbben, akik közel egy órán át vonultak. Jelszavaik között szerepeltek a foglalkoztatási és a bérkérdések is. Egyes szakszervezetek jelszavaikban elutasították a tevékenységek általi irányítást és az infrastruktúra elválasztását. A menetben részt vettek a belga és spanyol szakszervezeti küldöttek is. A felvonulást a nyugdíjas vasutasok szakszervezeti szövetségeinek képviselői zárták. A tüntetés valószínűleg nem fog együtt járni sztrájkmozgalmak kialakulásával.

Az európai liberalizáció elleni tiltakozás nem korlátozódik csupán Franciaországra. Több európai országban is történtek mozgalmak ennek megakadályozására. Egyelőre nem lehet tudni, milyen hatást fognak ezek gyakorolni az egyes országok ezzel kapcsolatos politikájára.

*Hajós Béla*

**A SZOCIÁLDEMOKRÁCIÁRÓL**

STRASSENREITER ERZSÉBET
történész

# A szociáldemokráciáról 13. rész

## A profitszerzés ma is szemérmetlen

### *Erősödik a globalizációellenesség*

A haladó erők (szocialisták, szociáldemokraták, kommunisták, zöldek, keresztények, stb) hosszabb idő óta szólnak a mély társadalmi válságot átélő, az emberiséget, a világot katasztrófába sodró kapitalista rendszer és az általa indukált gyarmatosító pénzügyi politika, a globalizáció káros hatásairól. Világkonferenciák zajlanak, amelyeken a tudományok képviselői kongatják a vészharangot az emberiség és a föld védelmében, mutatnak rá a fenyegető ökológiai katasztrófára – nem sok eredménnyel. A tőkés kormányok nem reagálnak a közelgő veszélyre kellő határozottsággal. A nagytőkések, a kormányokat uraló profitéhes multik ellenállnak, ami fellépésre, tüntetésre készteti az embereket, megmozdulásokat szerveztek a globalizációs politikát megtestesítő Valutaalap és Világbank ellen, amit a hatalom rendre brutálisan szétver. A szocializmus felszámolása óta szabadon garázdálkodhatnak a világnak e térségében is. A történelem igazolta a kapitalizmusról szóló tételt: ahol a politikai erők szabad teret engednek a tőkének (a multiknak), ott az egész nemzet áldozatul esik a szemérmetlen profitszerzésnek, a tőke korlátlan uralmának.

Az emberiség jövője iránt felelősséget érző haladó erők, politikusok, tudósok, ma már szóban és írásban hangoztatják antikapitalista, anti-globalizációs nézeteiket. II. János Pál pápa, az emberiség élő lelkiismerete, nem egy beszédében ostorozta a profit- és pénzcentrikus tőkés társadalmi rendszert, amely felelős a növekvő munkanélküliségért, a szegénységért, a gyermekmunkáért, az egészségügyi ellátás hiányáért, a nagy tömegek mérhetetlen nyomoráért, stb. *David C. Korten*, a neves amerikai közgazdász „A tőkés társaságok világuralma" című könyvében tudományosan dokumentálta azt is, hogy ebben vezető szerepet játszik az Egyesült Államok világuralmi törekvéseit szolgáló Valutaalap és Világbank. (Minden 1 dollárkölcsön két dollár hasznot termel az USA-nak.)

### *Harmadik utat!*

A kapitalizmus társadalmi válságának tudatosulása óta a haladó világ képviselői keresik a kiutat, „a merre és a hogyan tovább kérdésére" a választ, amelyet egzakt módon megfogalmazni nem könnyű. Gorbacsov, akinek szertefoszlottak a „piacgazdasággal" szembeni illúziói, abban reménykedik, hogy humanizálni lehet a kapitalizmust. Hozzá hasonlóan *Pierre Bourdieu* francia filozófus és *Günter Grass* Nobel-díjas író is követeli: „Civilizáljátok a kapitalizmust!" Ez azonban újabb illúzió, mert a kapitalista termelési és politikai viszonyok az anti-humánus profit-ideológiára és gyakorlatra épülnek, s teljességgel ellentmondanak egy igazságosabb társadalom igényének.

Nem véletlen, hogy a követendő utat illetően II. János Pál pápa radikálisabb álláspontot foglalt el, amikor kijelentette: „sem kapitalizmust, sem kommunizmust!" Az emberiségnek „harmadik utat kell választania", hogy megmeneküljön a végső pusztulástól. D.C. Korten szerint eddig két szélsőségben gondolkoztunk: kapitalizmus vagy kommunizmus. Van egy másik: a harmadik megoldás, s példának a nyolcvanas évek Magyarországát említette, ahol az államosított vállalatok mellett a magán közép és kisipar, kiskereskedelem és a mezőgazdaság virágzott, a piac is működött. (A Duna TV „Esti Kérdés"-ben elhangzott interjú.) Új könyvének címe: „Élet a kapitalizmus után" is tükrözi, hogy ő is a kapitalizmus „meghaladásában" látja a társadalmi fejlődés utját. Az angol Munkáspárt vezetői is érzik a gyökeres változtatás szükségességét, foglalkoztatja őket az ún. harmadik út. Sokak jutottak arra a következtetésre, hogy a tőkés viszonyokat meg kell változtatni, úgy, ahogyan ezt a szociáldemokrácia sok évtizeden át hirdette és Magyarországon is az ún. vegyes gazdaság mellett állt ki. „Meghaladni a kapitalizmust!" „Harcolni humáncentrikus társadalomért" – hangzik a követelés.

A szociáldemokráciára, mint a sokszínű baloldal egyik legmarkánsabb tradicionális képviselőjére különösen nagy felelősség hárul a kiútkeresésben. Ez nem várható el az imperialista politikusoktól, gazdasági emberektől, a tőkés világ hasznonélvezőitől. A változásokért kiáltó világban a szociáldemokráciának – hűen és méltóan történelmi múltjához, eredeti küldetéséhez – vállalnia kell a vezető szerepet abban a harcban, amelynek célja a humáncentrikus társadalom kiépítése. Segítője kell hogy legyen a változásokban érdekelt és ezért küzdeni is kész társadalmi erők, mozgalmak, szervezetek, a baloldal minden árnyalata összefogásának, kezdeményezője a közös program és platform kimunkálásának, irányítója a ma még zömében spontán és reménytelen küzdelemnek, amely a globalizáció pusztító hatásai és a tőkés világuralom bebetonozása ellen már napjainkban is folyik.

### *A szociáldemokrácia felelőssége*

Sokan teszik fel manapság a kérdést: mi ma a szociáldemokrácia, mit jelent ma szociáldemokratának lenni? Sokak véleménye szerint az tekinthető szociáldemokratának, aki vállalja azt a társadalmi programot, amelyet „szocializmus" névre „kereszteztek" valamikor, s lényegét tekintve a nem kapitalista világ létrehozása volt a célja. Kapitalistabarát szociáldemokrácia nem létezik, az ilyen párt csak nevében szociáldemokrata, valójában kispolgári párt, amely a kispolgári érdekvédelmet szociáldemokrata névvel leplezi és nem a kapitalizmus ellen, hanem érte politizál, azon polgári rétegeket védi, amelyeket a szupergazdag monopoltőkések harácsolása sért, és akiket kiszorítanak a profitért, a piacokért stb. folyó harcból.

A szociáldemokrácia akkor felel meg történelmi küldetésének, ha ismét programjának tekinti a harmadik utat, a „demokratikus szocializmust", és amelyet meg is akar valósítani. Ennek szellemében vállalja a tőkések korlátozását, a nép ellátása szempontjából fontos termelőeszközök társadalmasítását, munkahelyek teremtését mindenki számára, a szociálisan érzékeny kormányzást, a valódi demokratizálódást stb. Azt az illúziót, hogy az új társadalmat rövid történelmi időn belül ki lehet építeni, el kell oszlatni, de lépéseket tenni felé már a jelenben is kell és lehet.

A szociáldemokráciának – és a baloldal többi alkotó részének is – önkritikusan felül kell vizsgálnia a közelmúltban követett politikai gyakorlatát, ideológiai tévelygéseit, vissza kell térnie eszmei, mozgalmi forrásaihoz, ki kell lábalni abból a válságból, amelybe azért jutott, mert – a „kommunizmus" ellen együtt hadakozva a multikkal – de facto lemondott a kapitalizmus bírálatáról, a globalizáció elleni politikáról, és „szociáldemokrata" néven kispolgári pártként politizált. Ahhoz tehát, hogy a szociáldemokrácia (és a szocialista mozgalmak) eljátszhassa történelmi szerepét, mindenekelőtt önmagának kell megújulnia, az antikapitalista, újat akaró erőknek, mozgalmaknak, pártoknak is saját portájukon kell rendet teremteni, tisztázni a közös érdekek alapján a közös célokat, kidolgozni az összefogás, az együttműködés lehetőségeit. Ebben a történelmi múltú szociáldemokráciának példát kell mutatni: előmozdítani az eszmei tisztulást, leleplezni a tőkés kormányok nép- és haladásellenes politikáját, a konzervatív jobboldal ideológiai offenzíváját, propagandahadjáratát a baloldal ellen; segíteni a szervezeti, politikai, eszmei megosztottság felszámolását, a közös politikai program-minimum kidolgozását, amelyre támaszkodva nemzeti keretek között és nemzetközi szinten is összehangolt mozgalmat lehet indítani a globalizáció ellen, a többség akaratának érvényre jutása érdekében. A közös alap pedig a szociáldemokrácia eredeti célja: az antikapitalista politika, a tőkés gazdálkodás korlátok közé szorítása, a humánközpontú társadalom felé való haladás szolgálata lehet. A haladó erők nemzetközi összefogását a Szocialista Internacionálé hathatósan elősegíthetné, ezért a szociáldemokráciára ebben is nagy felelősség hárul. A fejlődés tendenciája ebbe az irányba mutat, a kapitalista társadalmi rendszer válságából a kiút erre vezet. A haladó erők kötelessége, legsürgősebb feladata ennek a folyamatnak előmozdítása, támogatása. „Ez a mi munkánk, s nem is kevés."

*– vége –*

**Emlékezzünk régiekre!**

# Dr. Landler Jenő



A vasutas szakszervezeti mozgalom kiemelkedő vezetője, *dr. Landler Jenő* 125 éve, 1875. november 23-án született Gelsén. Apja akkor középbirtokot bérelt ott a zalai dombok lankáin, majd biztosítótársasági hivatalnok lett Nagykanizsán. 1885-től a kanizsai piarista főgimnázium tanulója, ahol alapos klasszikus műveltségre, szabadságharcos hagyományaink mélyrehatóbb ismeretére és értékelésére tett szert. Mindvégig a legkiválóbbak között volt. Jeles eredménnyel tanulta a német, latin és görög mellett a szabadon választott francia nyelvet is. A történelem, a magyar nyelv és irodalom állt – kissé a matematika és fizika rovására – érdeklődésének középpontjában. Osztályzatain kívül bizonyítják ezt pályadíjat nyert dolgozatai (*Hunyadi János* harcairól, *Széchenyi* reformtörekvéseiről, stb.), s a gimnázium legjobb szavalójaként elnyert jutalmai.

1893-ban beiratkozott a Budapesti Tudományegyetem jogi karára. A főváros élénk politikai élete is magával ragadta. A nemzeti közvéleményt nacionalista demagógiával maga mellé állító ellenzék éles közjogi csatákat vívott a parlamentben. Jogásznak lenni Budapesten akkor lényegében egyet jelentett a Habsburg-ellenességgel, a függetlenséget hangoztató ellenzéki pártokhoz való csatlakozással. *Landler* is feltűnik a híres diáktüntetések résztvevői, majd szervezői között, s csatlakozik a függetlenségi párt *Bartha Miklós* vezette csoportjához. A századfordulón azonban már a szervezkedő polgári demokrata értelmiség köréhez tartozott, azokhoz, akik a közjogi sérelmek helyett a „több jog, több kenyér, több szabadság" jelszavát vallották.

## A vasutasbarát

1900 tavaszán ügyvédi irodát nyitott, és a dolgozó kisemberek kevés anyagi haszonnal, de sok erkölcsi megbecsüléssel járó ügyeinek védelmét vállalta. Neve hamarosan *„a vasutasok ügyvédjeként"* vált ismeretessé. Azokban az években számos fiatal ügyvéd vállalt védő szerepet a vasutas perekben. Ő nemcsak alapos jogi felkészültségével vált ki kollégái közül, hanem hivatásának széleskörű értelmezésével is. Nemcsak klienseinek tekintette a gyakori balesetek miatt perbe fogott, balesetet szenvedett, nyugdíjtól, végkielégítéstől elütött vasutasokat, hanem az ezernyi panaszt hallva, érzelmileg is mindinkább azonosult e dolgozó réteggel, mely – szavai szerint – *„szívével és eszével, túlcsigázott idegzetének minden szálával, agyongyötört egész életével őrködik embertársai vagyona, gazdagsága és élete fölött."*

A századelőn a MÁV forgalmi dolgozóinak jelentős része még a Függetlenségi Párttól és *Vázsonyi Vilmos* Demokrata Pártjától várta mozgalmuk győzelemre vezetését. Amikor e mozgalom túlnőtt a polgári ellenzék által kívánatosnak tartott kereteken, s közeledett a végkifejlethez, e pártok kísérletet tettek a mozgalom feltartóztatására. Néhány évvel korábban *Landler* a Függetlenségi Párttól vált el egy útelágazásnál, most a liberális polgárság pártjának „vasutasbarátsága" lepleződött le előtte. Egy olyan karakterű férfi, mint ő, nem járhatta volna be saját életútját, ha nem vonja le ennek politikai konzekvenciáit. 1904. március 30-án belépett a Magyarországi Szociáldemokrata Pártba. S amikor 1904 áprilisában a vasutasok sztrájkba kényszerültek fizetésemelésért, a szolgálati rendtartás módosításáért, és szövetségük engedélyezéséért, ott volt velük a sztrájktanyán és kitartásra buzdította őket.

## Az első nagy sztrájk

A sztrájk letörése után elsőként kezdett a perbe fogott vasutasok védelmének megszervezéséhez. Arra törekedett, hogy a tizenhármas bizottság elleni pert a vasutasok szociális és társadalmi érdekeinek védelmében a kormányzat és a MÁV vezetői elleni politikai bűnperré változtassa. Híres védőbeszéde nemcsak arról tanúskodik, milyen alaposan ismerte a vasutasmozgalom sztrájkba torkolló történetét, de arról is, hogy volt bátorsága kimondani: a vasutasok a sztrájkkal csupán az élethez való jogukat védték, és hogy a sztrájkban *„egy porba tiprott szimpatikus társadalmi osztály öntudatra ébredésének jelét, szabadságának hajnalhasadását, megfeszített igazságához vezető út első állomását látom, üdvözlöm és csodálom."*

Ez a munkabeszüntetés az első világháborút megelőző évtized nagy osztályküzdelmeinek nyitánya, az első országos sztrájk volt hazánkban. A sztrájk napjaiban az egyik országos napilap vezércikke szerint „az egész ország üdvözli a vasutasokat, mint a kormányzati önkény, zsarnokság megdöntőit." A vasutasok harcának, és annak, hogy a bíróság felmentette a vád alá helyezett ún. 13-as bizottságot, szerepe volt abban, hogy az 1905. januári parlamenti választáson a nyílt szavazásos választási rendszer ellenére megbukott a három évtizede kormányzó Szabadelvű Párt, mert a közvélemény *gróf Tisza István* kormányát okolta a sztrájkért, s elítélte annak letörését.

* * *

Dr. Landler Jenőt a vasutasok mozgalma iránti felelősség késztette arra, hogy megismerkedjen kora vasúti szaktekintélyeinek (*Wagner, Sax, Wiedemann, Buchenberg, von der Borgh)* műveivel. 1905–1906-ban megjelent írásaiban ezekre hivatkozva sürgette a vasútigazgatás reformját. Bizonyította, hogy a MÁV vezetői által folytatott vasútpolitika, mely azon az elven alapul, hogy „a vasút nem hasznot hajtó vállalat, hanem a közgazdasági fejlődés eszköze", a tőkés magánmonopóliumok érdekeit szolgálja, s évtizedek óta táptalaja a vasúti panamáknak. Ugyanakkor előidézője a vasutat üzemben tartó szakképzett személyzet páriasorsban tartásának. Ezért követelte a MÁV gazdálkodásának parlamenti ellenőrzését, és az alkalmazottak helyzetének gyökeres javítását. Hazánkban ő írta le először: *„a vasútüzem fenntartásának költségeihez tartozik sem első-, sem másodsorban, hanem éppúgy, mint a többi üzemi költség, az alkalmazottak javadalmazása is!... Egyszóval, amint nem mehet a vasút, ha a szerelvények, az al- és felépítmények betegek, éppúgy nem mehet akkor sem, ha az intéző élő erő beteg, elerőtlenedett, éhséggel, nyomorral és gondokkal küzdő, s nem szentelheti tudását és munkaerejét a szolgálatnak! Ez az egyszeregy!*

*Nemcsak a kenyér színarany igazsága ez, hanem a helyes vasúti igazgatás kiindulópontja és gerince!"*

* * *

Amikor a vasutassztrájktól és az azt követő tömegmozgalmaktól megijedt liberális politikusok a koalíció létrehozásával lecsatlakoztak az agrárius arisztokráciához, *Landler* számára beigazolódott, hogy az arisztokrácia uszályhordozójává szegődött polgárságtól nem várható az ország modernizálása, sőt, a legszükségesebb politikai és társadalmi reformok megvalósítása sem. Meggyőződésévé vált, hogy *„a munkásság harcának kimenetelétől függ Magyarország jövője"*, hogy a politikai öntudatra ébredt munkásság kellő világosságot gyújtva magához vonzza a progresszió minden őszinte hívét, és olyan fergeteget támaszt, amely megtisztítja az országot a középkori sötétségben konzerválódott politikai élet múmiáitól.

## Kérlelhetetlen

A szociáldemokrata párt évenkénti kongresszusain felszólalva bírálta a pártvezetőséget, amiért a választójogi harcra korlátozza a demokratikus átalakulásért folyó küzdelmet, a munkásság politikai tömegakcióit pedig alárendeli hol a dinasztia, hol az ellenzéki pártcsoportosulások érdekeinek, attól függően, hogy ki hajlandó az MSZDP-t tárgyalópartnerül elfogadni. Az önálló proletár osztálypolitika jelentőségét felismerve, figyelmét elsősorban a munkások körében végzett politikai tömegmunkára összpontosította.

Ő a munkásokat értő, gondjaikat érző vezető már ekkor is. *Lukács György* szavaival: „ő a népmozgalmaknak a valóságos mivoltát mindig megértette, s a népmozgalmak folytatásából akart politikát csinálni, nem egy politikát akart ráoktrojálni a népmozgalomra." Egyszerre volt vezetője, tanítója és tanítványa a harcoló tömegeknek. Színes, ötletes és szenvedélyes szónok volt.

Lebilincselő közvetlensége, világos okfejtése magával ragadta hallgatóit. Mindig megelőlegezte hallgatósága tájékozottságát, s velük azonosulva kereste, találta meg a napirenden levő kérdésben az igazságot és a feladatokat. A közömböst így tette rokonszenvezővé, a rokonszenvezőket pedig aktív harcosokká.

A tömegekkel való azonosulását megkönnyítette az a szellemi útravaló, amellyel a munkásmozgalomba érkezett. Magas érzelmi hőfokon formálódott benne a politikai erkölcs kérlelhetetlen jellemmé. Mentes volt a nemzeti nihilizmustól. Nem azonosította az uralkodó osztályokat a hazával, s a nacionalista frázisokat a hazaszeretettel. *Nem hagyta veszni, a jobboldal zsákmányává tenni* az olyan fogalmakat, mint *a tradíció, a haza, a nemzet.*

## A haza megmentője

A törvényesség adta lehetőségeket zseniálisan felhasználta a vasutasok szervezkedésének előmozdítására. Amikor azonban 1908-ban a hatalom – saját törvényeit is lábbal tiporva – feloszlatta a *legális vasutas-szakszervezetet* és megtiltotta a vasutasok féllegális *szociáldemokrata szabadszervezetbe* tömörülését, habozás nélkül vállalkozott a vasutasok illegális szervezkedésének vezetésére. A létrehozott *illegális vasutas lapszervezet* a maga nemében egy évtizeden át egyedülálló szakszervezet volt hazánkban. Ez a szervezet 1917-ben nagy háborúellenes sztrájkokat és országos tömegmozgalmakat vezetett. Kiemelkedő szerepe volt abban, hogy 1918. június 20-án a MÁV Gépgyár sztrájkolóira leadott csendőrsortűz általános politikai sztrájkba torkollott és félmillió munkás egy hétig dacolt az államhatalommal. *Landlert* is letartóztatták, de elítélni már nem merték. 1918 októberében szerepe volt az „őszirózsás forradalom" békés győzelmének biztosításában: a forradalom éjszakáján – a Magyar Nemzeti Tanács irodavezetőjeként – ő mozgósította a nagyüzemi munkásokat az MNT védelmére, s az ő utasítására tartóztatták fel a vasutasok a fővárosba vezényelt katonavonatokat.

A győzelmet követően – felismerve a polgári forradalom nagy belső ellentmondását, az öntudatos, erős demokratikus polgárság hiányát – mindinkább szembekerült az MSZDP vezetőségével, de nem csatlakozott *Kun Béla* kommunista pártjához. Továbbra is a szervezett munkásság egységes fellépésével kívánta elérni, hogy az MSZDP valósítsa meg saját programját. Tiszta szociáldemokrata kormány alakítását, a nagyüzemek szocializálását és a nagybirtokok felosztását követelte. Már 1918. november 14-én, a Mozdonyvezetők Országos Szövetségének rendkívüli közgyűlésén így tette fel a kérdést: mi volna nagyobb érdek, felosztani a százezer holdas nagybirtokokat, vagy megengedni, hogy a románok és a szlovákok vegyék el tőlünk a országot? Miközben a kormány halogatta az elkerülhetetlen reformokat, az ország egyre nagyobb részét szállta meg az antant támogatta szerb-horvát, román és csehszlovák hadsereg. 1919. március 20-án az antant budapesti katonai missziójának vezetője, *Vix* alezredes jegyzéket adott át, melynek értelmében a magyar csapatokat szinte a Tisza vonaláig vissza kell vonni, kiürítve nemcsak Szatmárnémetit, Nagyváradot, hanem Debrecent, Szegedet és Gyulát is. A kormány lemondott. Egyetlen erő, a szervezett munkásság mert igaz hazafiként nemet mondani a világháború győzteseinek. *Landler* ekkor *a haza megmentése érdekében* elkerülhetetlennek tartotta az MSZDP és a KMP egyesülését és a munkáshatalom megteremtését. 1919. március 21-én – a forradalmi honvédelem jegyében – kikiáltották a Magyarországi Tanácsköztársaságot.

*Landler* belügyi, vasúti és hajózási népbiztos, a pártvezetőség és a Forradalmi Kormányzótanács tagja lett. Az újabb katonai támadások megindulásakor, április 17-én a vasutas szakszervezet összvezetőségi és bizalmi ülésén beszédét így fejezte be: „Én mint a szövetség elnöke elsőnek megyek a frontra és várom oda a vasutasokat, hogy együtt küzdjünk azért az eszméért, amiért itthon szóval küzdöttünk". Ő lett a vasúti főműhelyek és más nagyüzemek munkásaiból szervezett III. hadtest parancsnoka, mely hősies harcban visszafoglalta Miskolcot, felszabadította Sátoraljaújhelyt, bevonult Kassára, elfoglalta Bártfát, s a Kárpátok gerincéig üldözte az ellenséget. Június 21-én, a Tanácsok Országos Gyűlésén követelte a hősiesen harcoló földműves vöröskatonák nagyobb megbecsülését, s a proletárdiktatúrát kompromittáló, a népen uralkodni akaró tisztségviselők eltávolítását.

## A bolsevizálás ellen

A bukás után, a bécsi kommunista emigráció tagjaként sem szakította meg kapcsolatait egykori szociáldemokrata harcostársaival, és az egységes szakszervezeti mozgalom híve maradt. A frakcióharcoktól gyötört kommunista mozgalom legtisztábban látó személyisége volt. A vezetőségben a szélsőséges irányvonal képviselőivel szemben a vitákban nem, de a személyi döntésekben minduntalan vereséget szenvedett. Így történt ez 1924-ben is, amikor hiába ellenezte – jellemhibái miatt – *Rákosi Mátyás* Magyarországra küldését a KMP vezetésére, *Kun* befolyására a Komintern mégis őt választotta. *Landler* akkor kapta első szívrohamát, amikor 1926 szeptemberében tudomására jutott, hogyan tékozolta el *Rákosi* az addig elért eredményeket. Ő, aki a harcoló tömegek vezetője volt, magányosan, a győzelem legcsekélyebb reménye nélkül folytatta harcát élete végéig a KMP bolsevizálása ellen. A Kommunista Internacionálé éles ultrabalos fordulatát már nem érte meg. 1927 végétől Cannes-ban gyógykezelték. 1928. február 25-én ott győzte le a halál. Hamvait augusztus 3-án a Kreml falában helyezték örök nyugalomra.

* * *

Tanulságos élet *Landleré*. Mindenkor a magyar politikai progresszió élvonalában haladt. Mindig *szakított és előrelépett*, amikor a program és a praxis, a szó és a tett eltérése nyilvánvaló lett számára. Szakított és előrelépett, de – utolsó erőfeszítéseit kivéve – mindig *át tudta menteni az új mozgalomba azt, ami az előzőben jó, szép és nemes volt.*

***Gadanecz Béla – Gadanecz Éva***

# A 90 éves Ilonka néni köszöni, jól van



**A nyíregyházi nyugdíjas szervezet elnöke, Hangácsi János adja át a virágcsokrot a 90 éves VSZ-tagnak, aki mindig a mozgalom híve volt.**

Több figyelmet az Idősek Világnapja tájékán az éltesebb korosztálynak. Nem feledkezett meg erről a nyíregyházi VSZ nyugdíjas alapszervezete sem. A közelmúltban köszöntötték a vezetőség tagjai *Nagy Elekné*, kemecsei nyugdíjast. A 90. születésnapját ünneplő Ilonka néni már húsz éve fogyasztja az özvegyen élők keserű kenyerét. Ha magányosan is, de nem magára hagyatva él, hiszen közvetlen szomszédasszonya, *Román Antalné* törődik, foglalkozik vele.

Mint vasutas család sarja, ő is ott keresett munkalehetőséget, ahol igazán nagyon nehezen fogadták be. Kérésemre, korát cáfolva, élénken meséli történetét.

– Nem akartak felvenni dolgozni három „bűnöm" miatt. Az első az volt, hogy templomba járok. A másik az, amiért oltárt díszítek, a harmadik pedig, hogy Amerikában születtem. Ilyen kifogásokat mondtak. Volt, akit felvettek négy elemivel jó helyre, engem pedig hat elemivel is csak nagy huzavona után olyan mindenesnek. Szolgáltam Tokajban, ahol a MÁV üdülője található. Gondnok voltam. Azt követően Debrecenben ételkiosztóként kerestem a kenyeremet nyugdíjazásomig. No meg voltam pályamunkásoknál telefonos – jutott eszébe kis idő múlva.

– *Kilencven év nem kevés idő... Mi a hosszú élet titka?*

Kíváncsiskodásomra Ilonka néni megvonja a vállát. – Tudja a jó ég! Volt az életemben sok-sok rossz, de jó is – merül el gondolataiban. A szomszédasszonya rázta fel: – Na, na Ilonka néni! Mit javasolt az orvosa az ebéd utáni pihenőkön kívül? – Jaj, tényleg! A finom vörösborocskát! – csillan fel huncutul a kék szempár. Micsoda élénk, vidám tekintet! Bizakodom, 100. születésnapját is megéri.

***Szöveg és kép: Húri Valéria***



**A Nyíregyházi Vasutas Nyugdíjas Klub művészeti csoportja Miskolcon előadás közben, a Vörösmarty Művelődési Házban**

**Fotó: Orosz Tamás**

# Évzáró a Törekvésben

***A Vasutas Nyugdíjas Klubok*** Országos Szövetsége november 15-én tartotta idei évzáró közgyűlését a budapesti Törekvés Művelődési Központban. Az ország egész területén működő negyven vasutas nyugdíjas klubot képviselő küldöttek népes tábora meghallgatta és megvitatta a Klubszövetség vezető testülete jelentéseit. A Szövetség ötéves múltját összegző és a millenniumi esztendő egészét átható ünnepélyes külsőségekkel és tartalommal végzett munkáról adott jelentést nagy tetszéssel fogadta a közgyűlés. A jelentéseket *Kapitány István* elnök és *Lovas Józsefné* gazdasági vezető terjesztette elő. A közgyűlésen ezúttal is részt vett *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke és *Molnár György*, a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezet elnöke.

***A beszámolókat*** a kerek jubileumi évüket ünneplő klubok kitüntetése és a kiemelkedő teljesítményt nyújtó tagok jutalmazása követte. Márkus Imre örömmel állapította meg, hogy szerencsés döntést hozott a közgyűlés a tervezett napirend módosításával, hisz a szövetség ötéves jubileuma nem ok új vezetőség választására, amikor annak mandátuma csak 2002-ben jár le. De arra sem, hogy változtasson eddig jól bevált működési rendjén, szervezeti rendszerén.

***A VSZ elnöke*** meleg szavakkal méltatta a klubszövetség eredményes működését, a helyi és országos nyugdíjas szervezetek szoros kapcsolatát. Elismeréssel szólt *Kapitány István* eredményes, elkötelezett, áldozatos munkájáról, további jó együttműködést, újabb sikereket kívánva. Szükségét látta hangsúlyozni, hogy az érdekképviselet, érdekvédelem munkáját jelentősen nehezíti az 1998 óta élesedő szakszervezet-ellenes hangulatkeltés, amely nem kíméli az idősek szervezeteit sem.

***Az elnök*** ezúttal is részletes helyzetképet adott a szakszervezet szervezeti életéről, vagyoni helyzetéről. Nyomatékkal hangsúlyozta: a nyugdíjas vasutastársadalomnak szüksége van szabadidejüket hasznosan, szórakoztatóan, kulturális igényeket is kielégítő klubszervezeteire.

***A volt munkaadónak*** nem szabad közömbösnek lennie e szervezetek iránt, működésükhöz minden feltételt biztosítania illik. Nem elég az öregek iránti elkötelezettség örökös emlegetése, élettapasztalataik nélkülözhetetlenségére hivatkozni. Új jubileumukig eredményeket, javuló körülményeket, jó egészséget kívánt a klubszövetség tagságának.

***A beszámolókat*** lelkes, elismerő és bíráló hozzászólások követték. Többek elmondták, hogy ők településükön a működő helyi nyugdíjas szakszervezeti, alapszervezeti és vasutas nyugdíjas klub vezetői egyszemélyben. E klubokat a tagság kívánságára hozták létre, megnyitván azokat a nem vasutas nyugdíjasok számára is. Egy dolgom van – hangsúlyozta az egyik lelkes klubvezető –, boldoggá tenni az öregedő embereket. Pénzre, a működési feltételek javítására, jó programok megvalósítására van szükség. Sokan csak most, idős korukban juthatnak el – a klubok útján – a hazai és külhoni nevezetes helyekre, jelentették a küldöttek, tippeket, tanácsot adván ezúton a testvérkluboknak. Mint mindig, ezúttal is vendéglátással, szórakoztató meglepetésekkel kedveskedett a jelenlévőknek a Törekvés.

***Hegedűs Károly***

## POSTALÁDÁNKBÓL

### *Köszönjük...*

A mai rohanó világunkban oly keveset foglalkozunk embertársainkkal, mások problémáival. Még sem állunk, vakon tovább megyünk. De vannak kivételek!

Ezúton szeretném megköszönni a MÁV Rt. Nyíregyháza állomásfőnökének és a társszakszervezetek bizottságainak segítségét és támogatását.

Úgy jó szavakkal, mint anyagiakkal támogattak minket, vasutas nyugdíjasokat. Őszinte szívvel kívánunk a további munkájukhoz bölcsességet, tisztességet és sok sikert!

***Vasutasok Szakszervezete nyugdíjas csoportja Nyíregyháza***

***Tíz év óta a nyugdíjasok szolgálatában***

# A Nyugdíjasok Országos Képviseletének jubileuma

Tíz esztendővel ezelőtt a rendszerváltás folyamatában nyilvánvalóvá vált, hogy a változás gazdasági következményei hátrányosan érintik a nyugdíjasokat. A kétszámjegyű infláció, a létfenntartás költségeinek korábban nem tapasztalt gyors ütemű emelkedése mind súlyosabb helyzetbe hozta a nyomott bérek alapján megállapított alacsony nyugdíjból élőket. Helyzetüket az is súlyosbította, hogy a munkanélküliség elől százezrek menekültek idő előtt nyugdíjba és megnőtt a rokkantnyugdíjból élők létszáma. Mindezt tetézte a járulékfizetési fegyelem lazulása, a társadalombiztosítás ugrásszerűen növekvő deficitje.

A nyugdíjasokat e jelenségek arra késztették, hogy mind nagyobb számban alakítsák meg civil szerveződéseiket, ezek pedig keresték és 1990. novemberben meg is találták a szélesebb körű összefogás lehetőségét. Így jött létre 1990. november 14-én tizennégy tagszervezettel a Nyugdíjasok Érdekegyeztető Kamarája.

Szervezetünk a megalakuláskor azt a célt tűzte maga elé, hogy minden lehetséges törvényes módon kiáll a nyugdíjasok társadalmi és gazdasági helyzetét nehezítő intézkedések ellen. Ezzel párhuzamosan sokrétű javaslataival, állásfoglalásaival, kezdeményezéseivel a kedvezőbb megoldások irányába igyekszik befolyásolni a törvényhozókat.

A mintegy félmillió tagot tömörítő 14 alapító szervezet közül az 1989-ben alakult „Életet az éveknek" országos klubszövetség rendelkezett a legtöbb szervezési tapasztalattal, ezért a Kamara tanácsának létrejöttekor a klubszövetség-elnököt, *Knoll István* filmrendezőt választottuk meg ügyvezető elnökké, aki haláláig – 1998 augusztusáig – töltötte be ezt a tisztet.

A Kamara létrehozásában fontos szerepet vállalt a Nyugdíjasok Országos Szövetsége, valamint budapesti és Baranya megyei szervezete is. A későbbiekben a Nyugdíjasok Országos Szövetsége és a Nyugdíjasok Budapesti Szövetsége megszüntette tagságát.

A NYOK az évek során többször módosította a nevét – 1991-től Nyugdíjasok Országos Kamarája, 1996-tól Nyugdíjasok Országos Képviselete néven tevékenykedett – és több ízben kényszerült székhelyének változtatására. A tevékenység szervezeti kereteinek és érdemi részének alakulása azonban a tíz év folyamán a NYOK töretlen fejlődéséről tanúskodik. A szervezet munkabizottságainak a száma az induláskor megalakult 5-ről a jubileum évében már 12-re emelkedett és 10 év alatt 48-ra növekedett a NYOK kötelékébe tartozó szervezetek száma, amelyek ma már mintegy kétmillió tagot számlálnak.

A NYOK vezetése kezdettől fogva következetesen fáradozott a kapcsolatok építéséért és az olyan fórumok megtalálásáért, amelyek hatékony lehetőséget adnak a nyugdíjasok érdekeinek képviseletére. Az első szabadon választott országgyűlésben a Kamara képviselői – tanácskozási joggal – rendszeresen jelen lehettek az Országgyűlés egészségügyi, szociális és családvédelmi bizottságának ülésein. A Kamara több vezetője 1993-tól egészen az 1998-as feloszlatásáig tevékeny tagja volt a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzatnak, kezdeményező szerepet vállalva a nyugdíjasokat érintő törvénytervezetek véleményezésében és előkészítésében. A tíz év egészére jellemző a szoros együttműködés a Társadalombiztosítási Főigazgatósággal, illetve az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatósággal.

A NYOK képviselői közreműködtek a Horn-kormány idején miniszterelnöki tanácsadó testületként létrejött Idősügyi Tanács munkájában. A szervezet elnöke útján képviselethez jutott a jelenleg megváltozott feladatkört betöltő Idősügyi Tanácsban is. A NYOK 1995-ben egyik elindítója volt a Pallas Páholy nyugdíjas fóruma nevet viselő, nagy érdeklődéssel kísért rendezvénysorozatnak, amelynek keretében a nyugdíjasok napjainkig összesen 37 alkalommal találkozhattak közjogi méltóságokkal, miniszterekkel, államtitkárokkal, állami és civil szervezetek tekintélyes vezető tisztségviselőivel.

A NYOK első évtizedét olyan eredmények fémjelezték, mint az értékvesztett régi nyugdíjak 1992-es egyszeri korrekciója (a folytatása sajnos elmaradt), a 65 éven felüliek ingyenes utazásának bevezetése és az özvegyi nyugdíjak 1998. január 1-jétől végrehajtott rendezése.

A Vasutasok Országos Nyugdíjas Szervezete 1991 óta tagja a Nyugdíjasok Országos Képviseletének. Tartalmas és gazdag programjaival egyik meghatározója Országos Képviseletünk tevékenységének. A különböző tisztségekben *Molnár György*, az elnökség tagja az etikai bizottság elnökeként, *dr. Huszti Rezsőné* és *dr. Kun Dezső*, bizottsági titkárokként nagy felelősséggel és lelkiismerettel végzik munkájukat, jelentősen hozzájárulnak a NYOK programjainak megvalósulásához, az össznyugdíjas érdekek védelméhez. Ezért is elismerésünket fejezzük ki szervezetünknek és a nálunk tevékenykedő tisztségviselőiknek egyaránt.

Az eltelt tíz esztendő bebizonyította azoknak a civil szervezeteknek a létjogosultságát és nélkülözhetetlen voltát, amelyek következetesen képviselik a nyugdíjasok érdekeit anélkül, hogy bármelyik más társadalmi réteggel vagy csoporttal konfrontálódnának, illetve bármely politikai erő mellett elköteleznék magukat. A nyugdíjas társadalomnak a következő évtizedekben is szüksége lesz érdekvédelemre, hiszen Magyarországon is egyre növekszik az idős korosztályok számaránya és helyzetük korántsem tekinthető megnyugtatónak.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás egyik nélkülözhetetlen követelményének tekintjük az idősekre vonatkozó európai jogszabályokhoz való igazodást, az Európai Szociális Charta teljes anyagának a magyar jogrendszerbe való átültetését. Szorgalmazzuk az Idősek Magyarországi Kartájának kidolgozását.

A jubileum alkalmából köszönet illeti támogatóinkat, tagszervezeteinket, mindazokat, akik a mögöttünk álló évtizedben segítették törekvéseinket. Továbbra is számítunk mindazok közreműködésére, akik az országos képviselet testületeiben és szakbizottságaiban, valamint a tagszervezetekben, a megyei testületekben ellenszolgáltatás nélkül dolgoznak a nyugdíjasok érdekében.

***Mihalovits Ervin***
*a NYOK elnöke*

# Elhurcoltak, szóljatok!

## Régi beszélgetés Nagy Antal nyugdíjas vasúti segédtiszttel

*„1945. január 1-jén délelőtt 10 órakor tartottuk Debrecenben az állomási oktató teremben azt a nagygyűlést, amely kimondta a vasutas szakszervezet megalakulását. A debreceniek mellett megjelentek a püspökladányi vasutasok is. Néhány hét alatt az üzletvezetőség egész területén létrehoztuk a helyi szervezeteket." (Részlet)*

Engem 1950. november 16-án tartóztattak le.

Az akkori pártvezetés Hatvanban öt főből állt: Balázs Lajos, Lakatos Imre, Vancsik Béla, Fehér Sándor, Pintér János, valamint a rendőrkapitány tartozott közéjük, kinek nevét nem tudom. Balázs Lajos a városi és járási párttitkár, egyenesen igényelte a rendőrkapitánytól, hogy engem azonnal ott a helyszínen fogjanak le, engem el kell vinni. A rendőrkapitány visszadobta a kérést, mondván:

– Erre semmi okunk nincsen. Szó sem lehet róla.

Jó, végeztem – így ő, majd találok én rá módot.

– Nos, 19-éről a 20-ra hajló éjszakán szedték össze az embereket. Váradi Sándor nyugdíjast úgy megtaposták a katolikus körben, hogy a veséje leszakadt, s bele is halt. De máig sem beszél róla senki. Nem mernek róla az emberek szólni. Nekem az az álláspontom, hogy meg kell ismertetni a múltban történteket, hogy ilyen szörnyűségek ne fordulhassanak elő többé.

Visszatérve, engem legelőbb az Andrássy út 60-ba vittek. Ott töltöttem első időmet. Amikor odakerültem, azt kérdezték tőlem:

– Miért jöttél ide, miért zavarsz bennünket?

Hát ott, aki a Kállai-kettőst nem tudta hogyan kell járni, annak megtanították.. Én is megtanultam.. Azonban volt két korbácsos ember, aki még jobban tudta, de akkor már anyaszült mezítelen ugráltam. Az Andrássy út 60-ban eltörték az ujjamat is. 1951. január 3-án átvittek Recskre. Recsken 1300 fogolyra főztek a szakácsok. A hatvaniakkal találkoztam. 33-man voltunk Recsken hatvaniak. A barakkok sorát úgy kell elképzelni, mint Auschwitzban. Az ottani tábort bemutató fénykép feliratát akár Recskre is átírhatták volna Auschwitz helyett. A kettőt össze is téveszthették volna egymással.. Ugyanolyan kettős szögesdrót kerítés a tábor körül. Az ávósok épülete felé még egy vizesárok is épült a kerítéshez. A bánya irányában nem lehetett ásni, ezért ott nem készült árok. Az árok talán két és fél méter mély volt.

Csak akkor tudtuk meg, hogy miért, amikor elkészülte után másnapra telefolyt vízzel. Ott csörgedezik egy patak. Azt valahol elfogták és vízét az árokba vezették. Hozzá túlfolyó épült, hogy a vízszint azonos maradjon. Az árkon két átjáró készült, hídszerűen. Ott a barakkal szemben több őrtorony állt, géppuskával, heveder befűzve. Éjjel a reflektorok nappali világosságot árasztottak a táborra, mindent lehetett látni.

Kezdetben látástól sötétig dolgoztunk, akár esett az eső, akár nem. Az időjárástól függetlenül. Elnyűtt katonaruhát viseltünk, hátunkon hatalmas míniumcsíkkal. Ugyanígy a nadrágon is. S nem volt biztos, hogy ha elszakadt a ruha, kaptunk másikat. Téli hidegben is minden változatlanul folyt. Reggelire fekete kávénak mondott löttyöt, vagy zupát kaptunk, főbb eledelünk tarlórépa, savanyú káposzta, esetleg bableves. Kenyeret – kilósat – négy ember kapott. Egy vágta szét, a többi árgus szemmel figyelte, nehogy egynek is több jusson, mint a másiknak.

A táborban ott volt Kéry Kálmán, a Dálnoky-hadsereg egykori vezérkari tisztje, Dr. Zimányi, a Recski Szövetség mai főtitkára, akkor egyetemi hallgató, Pártay Tivadar Miskolcról, kisgazdapárti országgyűlési képviselő.

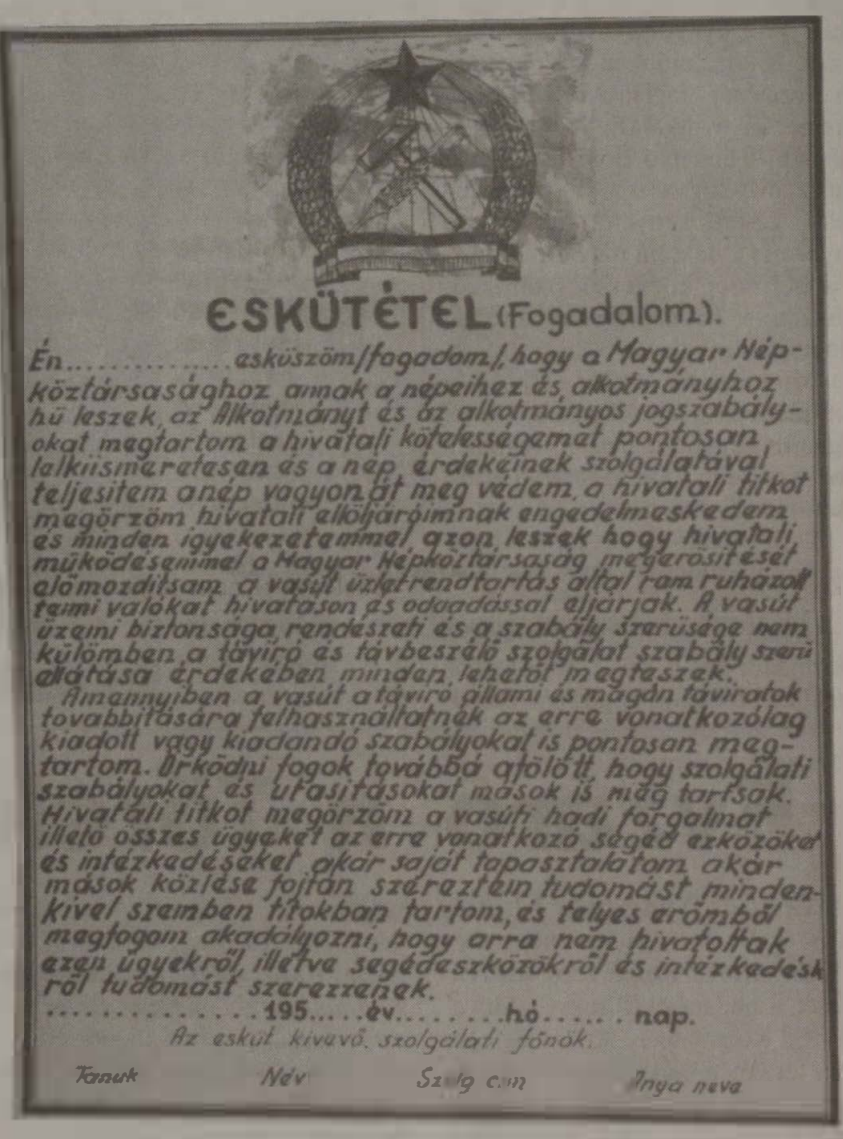
Olyan teljesítményt követeltek, amit nem lehetett teljesíteni. Akik a normát megállapították, kegyetlenek voltak. Mások úgy vélték, hogy besúgással, „mamolással" előnyre tehetnek szert, gondolván, hogy a maradékból ők fognak kapni. Ezeket a besúgókat nehéz volt kiszűrni, de csak rájöttünk, hogy kik is ők.

Minden brigádnak volt egy vezetője, aki közülünk került ki. Hogy milyen alapon emelték ki ezeket, azt ők tudták saját maguk. Legelőször a jobboldali szociáldemokraták kerültek Recskre. Ezek többé-kevésbé uralták az egész tábort. Ezekből kerültek ki nagyobb részt a brigádvezetők, a KÁPÓ-k. Minden brigadérosnak volt egy helyettese. A fő brigadérost *Bella Kornélnak* hívták, az ő magatartása gonoszságával felülmúlta az ávósok kegyetlenségeit is. Neki külön rezidenciája volt. Ezek külön barakkban laktak, nem egysorban a miénkkel.

Állt egy „B" betűvel jelölt büntetőbarakk is a táborban,. Nem tudom milyen elvi alapon válogatták oda az embereket, állítom, hogy aki a büntetőbrigádba került, olyan sorsra jutott, hogy még a szülő anyját is megtagadta volna. Ezek még a táboron belül, külön drótkerítéssel voltak elzárva, velünk nem találkozhattak. Mikor mi vonultunk kifelé a táborból, azok már kint voltak. Azoknak – amikor mi vonultunk kifelé – hasra kellett feküdni, fejjel ellenkező irányba, mint ahol mi mentünk, hogy minket ne láthassanak, arcukat rá kellett nyomni a földre. Nekünk se volt szabad őket nézni, csak menni kellett, menni."

*Nagy Antal emlékezését lejegyezte* ***Lovas Gyula*** *vasúttörténész*

*(Továbbra is várjuk olvasóink jelentkezéseit, ha hiteles információjuk van az 50-es évekből, a vasutasok kitelepítéséről.)*



ESKÜTÉTEL (Fogadalom).

Én..... esküszöm/fogadom/, hogy a Magyar Népköztársasághoz annak a népeihez és alkotmányához hű leszek, az Alkotmányt és az alkotmányos jogszabályokat megtartom a hivatali kötelességemat pontosan lelkiismeretesen és a nep érdekeinek szolgálatával teljesitem a nép vagyonát meg védem a hivatali titkot megőrzöm hivatali elöljáróimnak engedelmeskedem és minden igyekezetemmel azon leszek hogy hivatali működésemmel a Magyar Népköztársaság megerősitését előmozditsam a vasút üzletrendtartás által rám ruházott teimi valókat hivatásom és odaadással eljarjak. A vasút üzemi biztonsága rendészeti és a szabály szerüsége nem különben a táviró és távbeszélő szolgálat szabály szerü ellátása érdekében minden lehetőt megteszek.

Amennyiben a vasút a táviró állami és magán táviratok továbbitására felhasználtatnék az erre vonatkozólag kiadott vagy kiadandó szabályokat is pontosan megtartom. Örködni fogok továbbá afölött, hogy szolgálati szabályokat és utasitásokat mások is még tartsak. Hivatali titkot megőrzöm a vasúti hadi forgalmat illető összes ügyeket az erre vonatkozó segéd eszközöket és intézkedéseket akár saját tapasztalatom akár mások közlése folytán szereztem tudomást mindenkivel szemben titokban tartom, és telyes erömből megfogom akadályozni, hogy arra nem hivatottak ezen ügyekről illetve segédeszközökről és intézkedésekről tudomást szerezzenek.

..... 195..... év..... hó..... nap.

Az eskut kivevő szolgálati főnök.

Tanuk Név Szülő cim Anya neve

# Nem mondott le mellékvonaláról a MÁV

## Tiszalök nagy ünnepe

Debrecen és Tiszalök között a pálya (állapota miatt) jelentős hosszban lassító jelekkel volt megfogva. 30 km/óra sebességkorlátozásban szenvedett. Ráadásul a kocsikat csak 18,5 tonnáig lehetett terhelni.

Most – a mellékvonali rehabilitációs program eredményeként – sikerült ennek a vonalnak a felújítását elindítani. Hajdúböszörmény és Hajdúdorog között 1999-ben, benne a hajdúböszörményi vágányok részbeni átépítésével. 2000-ben pedig Hajdúdorog állomás, Hajdúnánás állomás, valamint a két említett szakasz közötti vágányrésznek az átépítésére költött a MÁV Rt. – tájékoztatott *Tasi Gábor* területi igazgató-helyettes.

– Az eredeti program szerint 2001-ben történt volna Tiszavasváriban az állomási vágányok (az első és a második számú) átépítése, de egyrészt a munkálatok kedvező haladása, másrészt a pénzügyi helyzet kedvező alakulásának eredményeként úgy tűnik, mint ahogy látni is, 2000-ben a nagy munka végére pontot teszünk.

– Három évre hétszázharminc-millió forint körüli beruházási költségvetési forrásból finanszírozta a MÁV a felújítást. Ehhez az átépítésre nem kerülő területeken a debreceni pályagazdálkodási főnökség, Tócóvölgy és Hajdúböszörmény között és egyéb helyeken olyan karbantartási munkát végzett, amely a pályaállapot szinten tartását garantálja. Ennek sikereként az át nem épített részen is úgy, mint az átépítetteken, most már véglegesen 60 km/óra sebességgel utazhatunk. Nagyon lényeges: Debrecen–Tiszalök között a teherkocsik tengelyterhelése huszonegy tonnára emelkedett. Ennek pozitív eredményét most, különösen a répaforgalomnál tapasztalhattuk. Igaz, hogy a Tiszavasváriból a Szerencs felé szállított répát Tiszalök–Görögszállás vonal rossz állapota miatt még nem vihettük emelt tengelyterheléssel, de a Hajdúnánásról Debrecen felé szállított répafuvarjaink már az említett 21 tonna tengelyterhelést „élvezhették" – magyarázza elégedetten az igazgató-helyettes.

S hogyan vélekedik a vezető jegyvizsgáló, a mozdonyvezető, az utas, az állomásfőnök? Íme, egy csokorra való.

– Célszerű, s nagyon időszerű volt! A magam részéről elégedett vagyok a pályaminőséggel, az állomások épületeinek külalakjával – korszerű, esztétikus –, s a peronok kiépítése is gyönyörködtető. Bízom abban, hogy a megállók szépítése sem marad el...– osztja meg gondolatait *Győri Tamás* vezető jegyvizsgáló, akinek már a 26 évi hűséges szolgálata alatt igencsak volt része a 30 km/órás „vánszorgásban".

– Végre rá kellene ébrednünk: a folyó vizét a patak adja, mint ahogy a fővonalak forgalmát a mellékvonalak. S ne hanyagoljuk el a munkásvonatokat sem!

Így már elfogadható, jó a pálya. Nagyon ráfért már a korszerűsítés.

– S az sem mindegy, mennyi idő alatt ér valahova az ember – alkotott gyors véleményt *Kazár Tamás* mozdonyvezető. És már rajtolt is a tiszalöki szolgálattevő indítófüttyére.

Gyakran utazik *Sztrebony Csaba,* tiszadobi tizennyolc év körüli fiatalember. Szintén elégedettségének ad hangot. Habár... Annak ő sem tud örülni, hogy Ohatpusztakócs felől érkezve olykor a vonattól függően két és fél órai várakozás (Tiszalökön) után tud csak eljutni az egyébként nem oly messze lévő Hajdúnánásra.

Mint a tenyerét, úgy ismeri ezt a szakaszt *Bolgár Sándor,* Hajdúnánás állomásfőnöke. Tizennégy évi vasutassága alatt szinte a környék minden állomását „kipróbálta". Tiszavasváriban tíz évet húzott le.

– Két éve vagyok Hajdúnánáson, 1999-től lettem állomásfőnök. Rengeteg változás történt ez idő alatt. Elsősorban az állomás belső kialakítása változott, amely teljesen független a mostani vonalátépítéstől. Mivel viszonylag nagy utasforgalmat bonyolítunk le, ezért elengedhetetlen volt a magasított peron kialakítása, amely ezzel az átépítéssel készült el a jelen pillanatban. Ennek a vonalnak az átbocsátó képességét nagyban korlátozta a Hajdúdorog és Hajdúnánás közötti 30 km/ó sebességkorlátozás – pergeti az eseményeket az állomásfőnök.

– Többen megkérdezték már tőlem – jegyzi meg nevetve –, hogy miért nem „normálisan", úgy kapásból 160 km/ó sebességet bíróra építik át? Az életben sohasem fogják a fiatalok megérteni, hogy ahhoz az igényhez teljes egészében új vágányt kellene építeni.

S ott várakozik az állomás épülete előtt az InterPici személyzete, *Kiss András* mozdonyvezető, valamint *Gábor Ilona* vonatvezető. Ők is egyértelműen örülnek a rövidebb menetidőnek, a kényelmesebb útnak. Egyszóval végre fellélegezhetnek.

***Húri Valéria***

## POSTALÁDÁNKBÓL

*Bíró Zoltán* vagyok, 34 éves, nős, családos. A vasútnál Kecskeméten, pontosabban a nyárlőrinci elágazásnál dolgozom, váltókezelőként, immár öt éve. Igazából sohasem adtam okot arra, hogy munkámban hibát találjanak, de az utóbbi másfél évben szinte zaklat az állomásfőnököm (*Piroska Ferencné*). Már azt sem tudom, hogy ballal vagy jobb lábbal lépjek. Elmondom egyik esetemet, a legutóbbit:

Az ellenőrzési és gyakorlati oktatás idején történt november 17-én délután 13 óra körül, amikor Piroskáné kijelentette, nagyon mérgesíti őt, hogy az általam fölfedezett ólomzár hiányát (plomba) olyan sorszámú papírzárral pótoltam, amely szerinte nem abban a sorrendben megfelelő. Vagyis én a 10-est használtam a 3-as helyett, hiszen a korábbi állomásfőnök úgy utasított, hogy visszafelé kell elhasználni, vagyis úgy logikus, hogy a 10-es számúból indulok visszafelé. Megjegyzem, máshol is így rendeltetésszerű ez. Nyilvánvaló, hogy így is lehet regisztrálni a plombahiányt.

Ez volt hát többek között égbekiáltó vétkem, ebből eredt az utána történő összes vizsgáztatás, amit az elbocsátással való fenyegetés követett végül.

Piroskáné legutoljára kifakadt, ne kötözködjek vele, miért nem állok be a sorba, miért nem vagyok olyan, mint a többi MÁV alkalmazott? S akkor rám kérdezett: mit tudok én a hibaelőjegyzési könyv vezetéséről. (Ez az oktatás tárgya, anyaga.) Én nem szó szerint, bebiflázva mondtam el, ami szerinte viszont azt jelentette, hogy megtagadtam a választ.

Hát így fajult el esetem odáig, hogy inkább átadtam neki a szolgálatot, és a Vasutasok Szakszervezete jogtanácsosához fordultam, aki jelen kíván lenni a fegyelmi meghallgatásomon, mivel e pillanatban az állomásfőnök asszony felfüggesztett a munkám végzése alól.

Kérem a főszerkesztő urat, hogy jöjjön el Kecskemétre, s közelről is ismerkedjen meg munkahelyi üldöztetésemmel. Tanulságos lehet mások számára is.

# SEGÍTS EGY NAGYON NEHEZEN ÉLŐ CSALÁDON!

**Felhívással fordulunk valamennyi vasutas munkatársunkhoz, hogy az állományunkba tartozó Juhász Zoltán munkatársunk lehetetlen helyzetén segíteni tudjunk.**



*Juhász Zoltán* halmozottan fogyatékos gyermeke jelenleg 13 éves, élete tolószékhez van kötve. A család egyetlen bevételi forrása az édesapa jövedelme. Lakáskörülményei kritikán aluliak. A vályogház inkább alkalmas tüzelőtárolásra, mint emberi otthonra. A családi egy főre jutó jövedelme tízezer, illetve tizenegyezer forint körül van.

Munkatársunk említett „lakásán" személyesen is jártam, így módomban állt meggyőződni arról az áldatlan állapotról, melyet ecseteltem. A bútorzat még a legszerényebb igényeket sem elégíti ki, ennek okát abban látom, hogy a fogyatékos gyermek mellett van még egy egészséges óvodás korú gyermek is, így a jövedelem nagy része a két gyermek létfenntartására megy el. Sajnos ebből a lehetetlen helyzetből a család saját erejéből nem képes kijutni, mivel a gyermekek édesanyja jövedelemmel nem rendelkezik, az önkormányzatnak nincs lehetősége a család átlagon felüli támogatására. Megoldást jelentene, ha a család jelenlegi körülményeit figyelembevéve, hozzájutna egy vasúti szolgálati lakáshoz, melynek az a feltétele, hogy ne rendelkezzenek saját ingatlannal. A jelenlegi, általuk lakott ingatlanba úgy költözhettek be, hogy azt a munkatársunknak az édesapjától meg kellett venni. Így az ingatlan 50%-a a tulajdonuk. Az említett ok miatt nem jogosultak arra, hogy szolgálati lakást igényeljenek, de arra sem jogosultak, hogy lakásfelújítási támogatást igényeljenek, mert csak az ingatlan említett részével rendelkeznek. A beteg gyermekre való tekintettel egyetlen támogatást kaptak, a vezetékes gázfűtést.

Arra kérjük minden jóérzésű munkatársunkat, hogy lehetőségeihez képest támogassa az említett családot. Bármilyen támogatási formának nagyon örülne, lehet az szőnyeg (nincs a házban), gyermekeknek ruhanemű, egy megunt és félretett televízió (kölcsön kaptak a szomszédtól), vagy minden olyan, a családnak hasznos dolog, mely biztosan a segítségükre van. Bízom abban, hogy e fölhívás megtalálja azokat, akik hajlandóak ennek a családnak segíteni.

Elérhetőségük: Juhász Zoltán, Hort, Rákóczi Ferenc utca 42.

Minden jóérzésű embernek előre is köszönöm szíves segítségét a család nevében.

***A családon segíteni akaró munkatárs***

# Elmentek ... búcsúzunk

## *In memoriam*

Utolsó találkozásunk a nyíregyházi nyugdíjas vasutasok éves taggyűlésekor történt, az elmúlt év végén. Mint elnök, igencsak korát cáfolóan, aktívan tevékenykedett. Amikor derűs, mosolygó arccal elköszöntünk egymástól, egyikőnk sem gondolta: ez egy végső búcsú pillanata lesz.

A közelmúltban hallottam, hogy szívbetegsége miatt átadta az elnöki széket. Aztán döbbenten olvastam a gyászjelentést: *Korondán Gábor,* nyugalmazott MÁV-állomásfőnök 2000. november 1-jén 76 éves korában elhunyt.

Édesapja is vasutas volt. Pályamunkás, majd kiadóőr, korán bekövetkezett haláláig. Mivel négyen maradtak árván, hamar munkát vállalt. A négy polgárit befejezte és 1942-ben Nagykároly állomásán órabéres átalányos munkásként kereste a kenyerét. Majd szakvizsgát szerzett és 1943-ban már forgalmi szolgálattevő Hajdúdorog állomáson. Ebben a munkakörben útja érintette Debrecen, Kismicske, Záhony állomásait is.

A MÁV tisztképző hallgatója 1952-től. Ezt követően Püspökladány, Nyíregyháza állomásán szolgált. A továbbiakban volt ő állomásirányító, térfőnök, oktatótiszt is. A körzeti üzemfőnökségen 1979 júliusától pedig Nyíregyházán forgalmi állomásfőnök-helyettes volt, nyugdíjazásáig, 1985 márciusáig.

Kiemelkedő munkáját több alkalommal is elismerték: kilenc alkalommal Kiváló Dolgozó kitüntetés, kétszer Törzsgárda „Arany", Kiváló Vasutas tulajdonosa volt. Kapott ő Vezérigazgatói Dicséretet, Szolgálati Emlékérmet, Honvédelmi Érdemérmet is.

Korondán Gábor bácsi vonata végállomáshoz érkezett. Fáradhatatlanul másokért zakatolt...

***Húri Valéria***

## *Meghalt Kundrák Lajos kollégánk*

Ismét gyászol a Vasutasok Szakszervezete gépészeti intéző bizottsága és kocsiszolgálati tagozata. Szeptemberben vettünk búcsút *Szabó Sándor* kollégánktól, a debreceni gépészeti főnökség szb. titkárától és most november elején ismét temetésre gyűltünk össze Hidasnémetiben.

Lajos barátunk a VSZ GIB műszaki kocsiszolgálati tagozatának volt a Miskolc területi ügyvivője. A tagozatnak és az alapszervezetének – Miskolc GF szb-nek – is nagyon aktív és segítőkész tagja, kocsivizsgálóként dolgozott a határon, ezért nem csak a magyar, de a szlovák vasutasok is ismerték, szerették közvetlenségéért, segítőkészségéért és szakmai tudásáért.

Korán ragadta el közülünk a halál és fájó szívvel emlékezünk az együtt töltött órákra, napokra. A mai világban már nagyon nehéz pótolni egy olyan szakszervezeti elkötelezett tisztségviselőt, aki merte vállalni a kollégáiért és a vasutasokért vívott harcát.

Emlékedet megőrizzük, nyugodj békében Lajos Barátunk.

***Pszota Árpád***

# Megoldás az olajválságra: a gördülő országút

***(La Vie du Rail, 2000. szeptember 20.)***

*Az utak eltorlaszolása – a felháborodott közúti fuvarozók műve – ismét felvetette azt a kézenfekvő megoldást, amely már kb. 1972 óta meghonosodott több európai országban, így Magyarországon is. Ennek lényege, hogy a nagyméretű kamionokat vasúti kocsikra kell rakni és így fuvarozni nagy távolságon, sokszor több országon keresztül. A kamionok ezzel a módszerrel nem terhelik az autópályákat, hiszen csak a vasútállomásig illetve a vasútállomástól veszik igénybe a közutat.*

Franciaországban az SNCF vezetői és a közlekedési miniszter tárgyalásokat folytatnak ennek a fuvarozási módnak a kiterjesztésére.

A szeptemberben lezajlott közúti blokádok különös nyomatékot adtak ennek a kérdésnek Franciaországban. Az első ilyen fuvarozási útvonalat a Dijon–Lyon–Torino útvonalon tervezik megvalósítani. Az ilyen irányú fejlesztéseket az gátolta egy kissé, hogy a közúti fuvarozók nyomására csökkentették a gázolaj árát. A parlamentben a közlekedési miniszter szemére vetették, hogy a közutakon növekedett a kamionok forgalma és ezáltal késedelmet szenved a „gördülő országút" megvalósítása. A 2000–2006-os időszakra első alkalommal biztosítanak beruházásokat a vasúti árufuvarozás fejlesztésére. Az SNCF mozdonyparkjának jelenlegi nagysága és a terminálok kapacitásának hiánya nem elegendő ugyanis arra, hogy csökkentse a közúti fuvarozás részarányát..

### *„a közutat kell alkalmazni a vasúthoz és nem a vasutat a közúthoz"*

Az UNOSTRA, a kisebb közúti fuvarozási vállalatok szakszervezete emlékeztet arra, hogy a francia közúti fuvarozást mintegy 37 000 vállalat bonyolítja le, melyeknek 95%-a 50 dolgozónál kevesebbet foglalkoztat. A nagy közúti fuvarozók szerint nehézségbe ütközik a közúti-vasúti fuvarozásra alkalmas kamionok kifejlesztésére fordítandó beruházások biztosítása. Problémákat okoz az SNCF bizonyos vezetői által megfogalmazott elv alkalmazása is, a Mont Blanc alagútban történt tűzeset után, amely szerint: „a közutat kell alkalmazni a vasúthoz és nem a vasutat a közúthoz".

### *„a gördülő országút" virágzása*

Európa keleti részén 1992-től kezdve, röviddel a berlini fal leomlása után Magyarországon, Szlovéniában, Ausztriában, Csehországban, majd Romániában és Bulgáriában a „gördülő országút" igazi felvirágzása következett be. Nem kevesebb mint 18 ilyen útvonalon (beleértve az Eurotunnelt is) indult meg ez a fuvarozási mód. A magyar HUNGAROKOMBI vállalat 4 rendeltetési állomásra történő fuvarozást vállal. Például egy kamion fuvarozása a magyar Sopron és az osztrák Wels állomások között 280 EURO-ba kerül. Az Interneten keresztül meg lehet tudni a rendelkezésre álló lehetőségeket és lefoglalni a fuvarozási eszközt.

Európa keleti felében a kamionok vasúton történő fuvarozását az utak és autópályák telítettsége és azok rossz állapota segítette elő, magyarázta az UIRR (Kombinált Fuvarozási Vállalatok Nemzetközi Szövetsége) elnöke. Hozzátette még, hogy ezekben az országokban infrastruktúra űrszelvénye nem tett szükségessé nagyobb átalakítást.

### *Svájcban például tiltják...*

Jelenleg a „gördülő országút" biztosítja az UIRR tagvállalatok által lebonyolított fuvarozások 22%-át és úgy látják, hogy ez lesz a megoldás a jövőben az utak telítettségének elkerülésére. Ehhez járul még az is, hogy néhány országban – így például Svájcban – megtiltják az utak használatát a nagyobb kamionoknak.

### *A megoldás még nem érett meg...*

A „gördülő országút" megvalósítását Franciaországban gátolja néhány kérdés megoldása, így például az űrszelvények átalakítása, a szükséges beruházási összeg hiánya, stb. A közlekedési miniszter az újságírók ebben a tárgyban feltett kérdésére azt válaszolta, hogy ennek megoldása még nem érett meg, így nem lehet tudni, hogy a miniszter át akarja-e adni a kamionok fuvarozását a vasútnak vagy meg akarja várni, míg ennek eljön az ideje, mint a szalmakalapnak.

***Hajós Béla***

# Közgyűlési meghívó

A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíj Pénztár küldöttközgyűlése 2000. december 12-én (kedd) 10,30 órakor a MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóság konferencia termében (Budapest, VI. Nyugati tér 1-2.) kerül megrendezésre.

**NAPIRENDI JAVASLATOK:** 1) Tájékoztató a Vasutas Nyugdíjpénztár működéséről. 2) A 2001. évi pénzügyi terv elfogadása. 3) Egyebek.

**A KÜLDÖTTEK RÉSZÉRE** névre szóló meghívót, a napirendhez előterjesztést küldünk.

**A NAPIRENDHEZ KAPCSOLÓDÓ** előterjesztés 2000. november 27-től megtekinthető a Vasutas Nyugdíjpénztár székhelyén (Budapest, VI. Andrássy út 66. II. em. 209. szoba).

**AMENNYIBEN A KÜLDÖTTKÖZGYŰLÉS** határozatképtelen, a megismételt Küldöttközgyűlés időpontja: **2000. december 29-e, 10.30 óra,** változatlan helyszínen és napirenddel.

*Vasutas Nyugdíjpénztár*
*Igazgatótanácsa*

# Egy pénztáros feljegyzéseiből

- *Melyik sínre álljak, ha jön a vonat?*
- A 15,49-es IC-nek mikor van a becsapódása Budapestre?
- *Kerékpárral hogyan juthatok el Budapestre?*
- A vonat indulási ideje mellett mit jelent a Bohumin, mi az a BRNO jelölés?
- *A kiírásnál mit jelent a jobbra?*
- A 16,11-es vonat a 4-es vágányról mikor indul?
- *Az 5,49-es vonathoz hánykor kell kimenni?*
- A Tiszának Budapesten hol vannak megállói?
- *Harminc napos jegyünk van, nem kell csinálni vele semmit?*

KÓPÉSÁGOK 6.

# December végén leállnak a vonatok(?)

## *Sztrájkol a szakértelem?*

Megirigyelték egyes vasúti vezetők a szakszervezetis sztrájkszervezők munkáját és úgy döntöttek, hogy ezután a téli hónapok végén ők állítják meg a vasutat.

Megjelent ugyanis a 110/2000./MÁV Ért. 47./FMKF. sz. Utasítás, melynek 10. pontja így szól: *„Hideg munkakörnyezetben túlóra nem rendelhető el, kivéve baleset, elemi csapás, súlyos kár megelőzése, elhárítása esetén."*

Hideg környezet fogalma: szabad téren + 4 fok, vagy hidegebb átlaghőmérséklet, zárt térben + 10 fok átlaghőmérséklet, vagy hidegebb.

A havi munkaidőkeretben foglalkoztatott munkavállalók tehát a téli hónapokban hó végén, ha már teljesült a havi kötelező munkaidő, tovább nem foglalkoztathatók.

Az Utasítást *dr. Péter Mihály* vezérigazgató-helyettes és *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes írta alá. Ők korábban a forgalmi-, illetve gépészeti végrehajtó szolgálat tagjai voltak, ezért aláírásuk ezen Utasítás alatt egyszerűen megdöbbentő. – Ilyen gyorsan is lehet felejteni?

Kíváncsi vagyok, ugyan mit szól ehhez *Szabó András,* forgalmi szakigazgató és *Juhász Gyula,* gépészeti szakigazgató?

Vagy lehet, hogy vezetői munkakörben könnyebben megy a felejtés?

Ez aztán kópéság (vagy valami más) a javából. Ilyen intézkedésért érdemes lenne a Nagy Kópé díjat megalapítani és havonta odaítélni (vagy valami mást).

*op.*

# Koncert

VASUTAS MŰVELŐDÉSI HÁZ PÉCS VMH

*Intézményünk legjobb amatőr művészeti csoportja, a Pécsi Vasutas Koncertfúvószenekar* ***2000. december 8-án 19 órakor ad koncertet*** *támogatói részére Pécsett, a PTE Általános Orvostudományi Kar aulájában. (Pécs, Szigeti u. 12.)*

# *Tisztelt Olvasónk!*

Lapunk jövőre is változatlan témagazdagsággal, de új rovatokkal bővülve jelenik meg. Mindjárt tegyük hozzá, hogy nem emelünk árat az idén sem. Épp ezért jó előre közzé tesszük felhívásunkat: ***rendelje meg a Magyar Vasutast! Ára példányonként 37.-Ft .***

Akár telefonon is jelentkezhet. ***Telefonszámunk: 342-0551,*** vagy a területi képviseleteknél is leadhatja igényét a megrendelésre. Címére kiküldjük a megrendelőlapot.

***Köszönettel***
***a Magyar Vasutas Szerkesztősége.***

Lapunkat rendszeresen szemlézi Magyarország legnagyobb médiafigyelője, az
»OBSERVER«
OBSERVER BUDAPEST MEDIAFIGYELŐ 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: dbjarmü@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 és 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
Telefon: (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
mind vasúti, mind közúti célra,
magánfuvarozók részére.
MSZ EN ISO 9002/96

# Vezér-igazgatói látogatás

A Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola új helyszínen – a MÁV Rt. Benczúr utcai épületének részbeni átalakítása után – 2000. január 5-én kezdte meg a tanítást.

A minden igényt kielégítő modern iskolát 2000. november 17-én meglátogatta Kukely Márton, a MÁV Rt. vezérigazgatója, ahol Pál Gábor, a zeneiskola igazgatója tájékoztatta az intézmény munkájáról.

A vezérigazgató úr ezt követően elbeszélgetett a tanárokkal és a növendékekkel, külön gratulált Toldy Máriának, a Musical Stúdió vezetőjének magas színvonalú szakmai munkájához.

*Pál Gábor*
*igazgató*

# *Mikulásváró*



*A Törekvés Művelődési Központ (1101 Budapest, Könyves Kálmán krt. 25. tel: 26-79, 263-0299) szeretettel meghívja a kisgyermekes családokat a Mikulásváró programjára, 2000. december 2-án, szombaton 10.00 órai kezdettel.*

***Programunkból:*** 10.00–10.30-ig gyermek táncház, 10.30 órakor *Legszebb kincs a barátság* című mesejáték a tihanyi *Vándor Színpad* előadásában.

Az előadás végén a gyermekek találkozhatnak a Mikulással!

***Belépődíj:*** vasutas gyermekeknek ingyenes, vasutas szülőknek 100 Ft, nem vasutas gyermekeknek 50 Ft, nem vasutas szülőknek 200 Ft. Kérjük felmutatni a vasúti jegyeket.

# Keresztrejtvény

**2000. november 11-én a Nemzeti Sportcsarnokban rendezett nagysikerű szakszervezeti nagygyűlés vezérgondolata a megfejtendő függőleges 1, vízszintes 1 és 4. sorokban.**

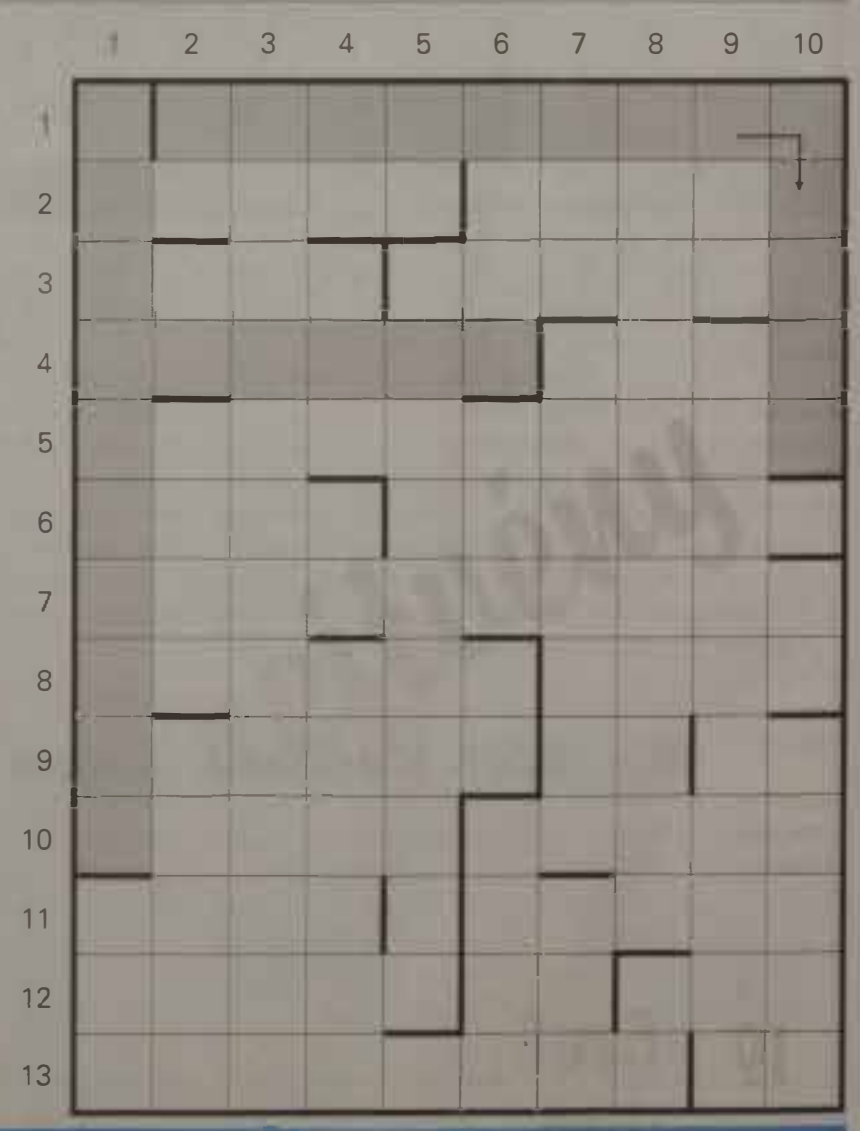
**Vízszintes: 1.** Római 5 – megfejtendő II. rész **2.** Felfogom,–H.B. megyei község **3.** Zenei kettőst, – mely személyekkel **4.** Megfejtendő III. rész, – Olvasztó **5.** Harmadiziglen utódjának régiesen, **6.** Hiányos kontaktus, – Ügyesség (ném.) **7.** Lehetőséget ajánl **8.** Lepusztít, – Bárányka **9.** Újság oroszul, – Földet művel, – Első hang a skálán **10.** Megszégyenítő, – Panaszol **11.** Szaladj. – Tonna, – Hőemelkedésre **12.** Csökkent kvadrát, – kötőszó, – Sérült karom **13.** Névelővel török kézifegyver, – Zűr többsége

**Függőleges: 1.** Megfejtendő I. rész, – Faalj része **2.** Némán mér, – Futok páros betűi, – Részben koordinál!, – Pihenj **3.** Rehabilitációra **4.** Tiltó szó, – Elmélet, – Fogadójáték fele. – Nagy edényt **5.** Kilométer, – Felkészített, – Anna **6.** Autós vállalat volt, – Királyi és Császári, – Szolmizációs hang – Tűzben megsemmisül **7.** Fekete I. regény, – Emberevő. – Földet művelé **8.** Vízelvezetőn, – Szegényes (ném.), – Hangtalan róna **9.** Sérült egyetemi rövidített név, – Kockáztat (ném) **10.** Tempus, – Kínai férfi név, – Időjelző szerkezet.

Készítette: **Bánszegi József**

***Előző keresztrejtvényünk megfejtése:*** Louis Braille, Vakírást hat pont kombinációjával.

Könyvet nyert:
Pál Zoltán Imre 6400 Kiskunhalas




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 Lapkiadó Vállalat, 1068 Budapest, Benczúr u. 41. ● Előfizetési díj egy évre: 666 Ft, félévre: 333 Ft ● Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest, Felelős vezető: LENDVAI [illegible] vezérigazgató ● ISSN 0460-6000

Alapítva: 1904-ben

# MAGYAR VASUTAS

Ára: 37,- Ft XLIV/15-16. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2000. DECEMBER

**A TARTALOMBÓL:**

EGÉSZSÉGES SZOLIDARITÁS **2. oldal**

ÁLLÍTSUK MEG A SÜLLYEDÉST **5. oldal**

HETVEN-NYOLCVANEZERBŐL ÉLNI TISZTESSÉGESEN **7. oldal**

KÉJVONAT AZ ADRIÁRA **9. oldal**

RÁKHÁTON FIUMÉBA **10. oldal**

# EDDSz demonstrációk




**Összeállításunk a 2. oldalon olvasható**

AKTUÁLIS

# Kinek a zsebét égeti a 4,4 százalék?

Eljött az idő, amikor a kormány 66 százalékos inflációs tévedése miatt a vasutasoknak 4,4 százalékkal fel kell emelni a 2000. évi alapbérét. Sajnos már megint a mi zsebünkre tévedtek. Ismét hiteleztünk az államnak. Jobb lett volna, ha mi tévedünk és az infláció csak 4-5 százalék lett volna.

A helyzet világos, a hároméves megállapodás alapján fizetni kell. A VÉT-en a MÁV Rt. egyes szakértői kísérletet tettek arra, hogy a vezérigazgatót bevigyék a sűrűbe. Szorgalmasan bizonygatták, hogy csak 3,7 százalékos kompenzáció jár. A sánta kutya esete fennforgása miatt kiderült az igazság. Az infláció sajnos 10,4 százalék volt. A vasutasoknak így 4,4 százalék jár.

Na, de mi a helyzet a megállapodás eredményességét elősegítő kollégák és a konfliktusban a munkavállalók érdeke ellen minden eszközzel fellépők 4,4 százalékával? Aki harcolt érte (mert sztrájkolt, mert a sztrájkalapba fizetett, szolidáris volt, nem sztrájkolt, mert azt kértük, hogy ne sztrájkoljon, stb.) az megérdemli! Sőt többet érdemelne. Ehelyett megbüntették már egyszer év elején (kevesebb bér, differenciálásból kizárás, stb.). Most pedig késve kapja egy részét annak, ami neki járt volna már év elejétől.

Elgondolkoztató.

Na és azok, akik hangosan, melldöngetve szálltak szembe a vasutas munkavállalók közösségével? Velük mi a helyzet? Ők az év elején is megkapták a busás „*júdáspénzt*", és most is részesednek, mivel a hároméves megállapodás és a kompenzáció rájuk is érvényes.

A szabály, az szabály – mondja a régi mondás. Ez így jól is van. Azaz csak lenne! Ugyanis Uraim! – Igazán égethetné a zsebüket az a 4,4 százalék, amely ellen olyan bőszen kiálltak. Most az lenne a korrekt, ha ezt a pénzt odaadnák annak a dolgozónak, aki megharcolt érte. Arra érdemes ember kapná, és nem az érdemtelent gazdagítaná. Ha pedig nincs annyi tisztesség, hogy elismerve az év eleji túlkapásokat, a kolléga szemébe nézne, tőle elnézést kérne, felosztanák nekik az érdemtelenül megkapott pénzt, akkor fizessék be azt a szakszervezetek sztrájkalapjába, mint a bűnbánat egyik jelét. **A VSZ sztrájkalapjának számlaszáma: 11707024-20159388.** Ezen cselekedethez persze önkritika és egyenesedő gerinc kell(ene)!

Akarom mondani, akinek nem inge, ne vegye magára!

***Dr. Márkus Imre***

# Érdekvédelmi számadás, 2000.

*Döntő évet hagynak maguk mögött a munkavállalók és a szakszervezetek. Egy olyan évet, amelyben megtapasztalhatták, hogy milyen az, amikor a munkáltató – háta mögött a tulajdonos állam elvárásaival – erőpozícióból tárgyal, gazdasági erőfölényével visszaél, elveti a tárgyalásos megoldást, provokálja a konfliktust és a problémák rendezéséül a számára legdrágább utat választja, magatartásával belekényszeríti a munkavállalókat a sztrájkba.*

Az 56 ezer vasutast nem védte kollektív szerződés, a munkáltató januárban mindössze 6%-os alanyi jogú bérfejlesztést hajtott végre. A vasút, a munkakörnyezet rohamos leépülése a mindennapok részévé vált. Felsejlett, hogy a vasúti reform nem halogatható tovább. Így kezdődött 2000.

A Vasutasok Szakszervezete higgadt következetességgel alapos szakmai háttérmunkával igyekezett a tárgyalásokat eredményessé tenni. A VSZ végig a vasutasság rövid- és hosszútávú érdekeit ötvözve tárgyalt.

A munkáltató ajánlatai elfogadhatatlanok voltak. Sem a nemzetgazdaság eredményei, sem a vasút teljesítményei nem indokolták a tervezett reálkeresetveszteséget. Az érdekkonfliktus sztrájkba torkollt.

A munkavállalói összefogás, az összesen 398 órás sztrájk végül meghozta eredményét. 2000. február 22-én a három reprezentatív szakszervezet és a MÁV Rt. vezetése között megkötteted a hároméves megállapodás. Ezzel a vasutasság három éves jövőképhez jutott.

Az eltelt 10 hónap bebizonyította, hogy a szakszervezeti követelések reálisak és megalapozottak voltak. A hároméves megállapodás egyik jelentős vívmánya az a 4,4 százalékos, 11 hónapra visszamenőleges (példa nélkül álló) bérkompenzáció, melyet hamarosan megkapnak a vasutasok.

Érdekvédelmi szempontból a 2000. év azért döntő, mert a munkavállaló megtapasztalta, hogy milyen a KSZ nélküli foglalkoztatás, milyen az, amikor a saját érdek melletti kiállást a munkáltató nem jó szemmel nézi. Érzékelhetővé vált, hogy milyen kiszolgáltatott az egyszerű dolgozó szervezett érdekvédelem nélkül.

A szakszervezetek – ezek közül is kiemelten a vasutas szakszervezetek – tapasztalatokat szereztek arról, hogy milyen az, amikor a hatalom a legerősebb szakszervezeteket kívánja megleckéztetni, működésüket ellehetetleníteni. A MÁV Rt. a munkavállalóktól jelenleg kilenc féle tagdíjat von le. Az egyetlen kivétel a szakszervezeti tagdíj. A MÁV Rt. egyedül ezt mondta fel, üzleti alapon pénzért sem hajlandó levonni. Vajon miért?

A munkáltató a szakszervezeti működés tárgyi-személyi feltételeit is szűkíteni igyekszik. A munkaügyi kapcsolatok fórumainak működtetéséért külön egyeztetéseket kell folytatni. Mindeközben a vasúti reform ismét elillanni látszik.

*Varga Gyuláné*

***Szalai Csaba:***

# Karácsonyi kis óda

*Kőlyukban sír a tűz,*
*hajnal hó világol,*
*ha majd koromba huppan,*
*kisül a sárga tök.*

*Sok más olyan szomorú,*
*én most az se lehetek,*
*újságpapír nyikordul*
*cipőmben, jó meleg.*

*De tűznek lenni kell,*
*mert úgy süt a hideg,*
*kehes lángot vigyázok,*
*kifázott emberek.*

*Kőlyukban sír a tűz,*
*hajnal hó világol,*
*ha majd koromba huppan,*
*kihűl a sárga tök.*

# Betartott ígéret!

Előző lapszámunk „Aktuális" című rovatában arról írtam, hogy a MÁV Rt. vezérigazgatója ígéretet tett arra, hogy a következő (2000. november 28-ai) VÉT ülésen megjelenik.

Az ígéretét betartotta, mint ahogyan arról a VSZ infóiból értesültek tagjaink, munkatársaink.

***Dr. Márkus Imre***

*Békés, boldog karácsonyt*
*és eredményekben gazdag,*
*boldog újévet kíván minden*
*tagjának, olvasójának, a vasutas családoknak*

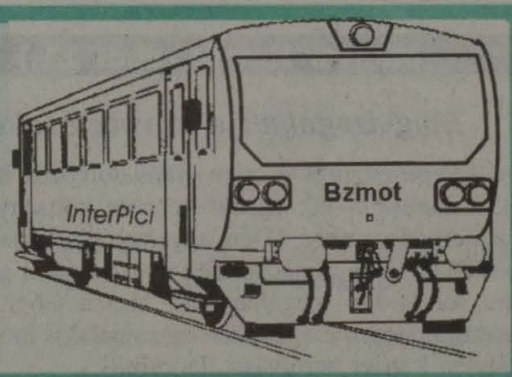
**a VSZ elnöksége és választmánya**

MVJ TÜV CERT ISO 9001 DIN-EN 729-2

ÖNORM M 7812, DIN 6700

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

- vasúti járműjavítás és gyártás
- fémmegmunkálás
- acélszerkezet gyártás és szerelés



# EDDSz demonstrációk

A VSZ Választmánya és a Vasútegészségügyi Intéző Bizottsága támogatta és aktív szervező munkával segítette az EDDSZ háromnapos országos demonstrációját az egészségügyben és a szociális ágazatban dolgozók élet- és munkakörülményeinek jobbításáért, a nemzeti egészségügyért, a szociális biztonságért, az egészségügyi dolgozók munkával arányos bérezéséért meghirdetett akciót.

A fentiek érdekében november 29-én a VSZ Választmánya csatlakozott az EDDSZ vezetése által megfogalmazott célok érdekében szervezett megmozdulásokhoz.

Elsőként Miskolcon december 7-én, a Petőfi téren szervezett sorozat nyitó rendezvényén vett részt mintegy félszáz vasutas és vasút-egészségügyi dolgozó, akik csatlakozva a szónokokhoz, hangos véleménynyilvánítás közepette adták tudtára mindenkinek, hogy a vasutasok szolidárisak az egészségügyi dolgozók harcával.

A vasút területén elsősorban a Vasutasok Szakszervezete az, amely aktívan közreműködött, felhívásában mozgósította a vasút-egészségügyi és vasutas munkavállalókat az országos demonstráción való részvételre.

2000. december 9-én Budapesten, a Nádor utcában megtartott országos központi demonstráción a vasutas munkavállalók, a vasút-egészségügyben dolgozók együtt tettek hitet az EDDSZ által megfogalmazott és közreadott petíció mellett.

A vasút területén működő egészségügyi egységek (MÁV kórházak, és a Vasútegészségügyi KHT divízióinak) dolgozói, a vasutas kollégák a miskolci és a budapesti tüntetésen részvételükkel arra kívánták felhívni az országgyűlés figyelmét, hogy kevés az egészségügyben dolgozók bére, mostoha körülmények között végzik a gyógyító munkát.

Mi vasutasok követeljük, hogy az átadott petícióban megfogalmazottak alapján több pénzt fordítsanak a kétéves ágazati költségvetésben a betegellátás jobbítására, az ott dolgozók életkörülményeinek javítására.

# Kék kokárdával a miskolci Petőfi téren

2000. év 49. hete az egészségügyről, az egészségünkről szólt. Hozzánk is eljutott az EDDSZ felhívása, mely szerint az országos demonstrációs sorozat nyitórendezvényét Borsod és Heves megye közös szervezésében Miskolcon tartják. Ebben a helyzetben a szolidaritás legkisebb jele is jólesik a szervezőknek.

Miskolc vasútegészségügyi rendelőjében dolgozókat is foglalkoztatta a *„valamint tenni kell”* gondolatisága. Közösen állapítottuk meg: a vasútegészségügyben foglalkoztatottak nyomorúságos anyagi helyzeténél is nagyobb baj, hogy a gondok valamennyiünkre kihatnak. Megbeszéltük: egészségünkért, a vasút-egészségügyért együtt demonstrálunk. Itt van az ideje, hogy összefogjunk és sorsunkon változtassunk. Kötelességünk felvállalni ezt a harcot. A téren a maroknyi VEK-es hölgykoszorú meglátva kis csapatunkat, fellelkesült. E rendezvényen mi jelentettük számukra a kapaszkodót. A Petőfi térhez méltóan hangzott az EDDSZ országos vezetőségének 12 pontja. Az emelvényen leghitelesebben *Patakiné Antal Veronika* néni szavai szóltak, aki idős, világtalan asszonyként meghatóan szólt az egészségügy, a szociális központ dolgozóinak áldozatos, szeretetteljes munkájáról. Valamennyiünket megérintett, ma nekünk itt kellett lennünk. Továbblépni csak úgy tudunk, ha újra életre hívjuk a társadalmi szolidaritást. Ennek segítségével kell közösen megvalósítanunk a többség demokráciáját, mert csak így szerezhetünk érvényt akaratunknak.

*Mennyien voltunk:* nehéz megítélni. Maradjunk annyiban, megtelt a tér. Mi a Vasutasok Szakszervezetének zászlaja alatt úgy éreztük, a vasutasságot és az önálló vasútegészségügyet képviseljük. Jóleső érzéssel fogadtuk, hogy a téren jelenlévők is így érezték.

*Szendrei Géza*
*PK titkár*

## Sajtószemle

# Három napon át

### az egészségügytől visszhangzott az ország

**Magyar Nemzet: (dec. 11.)**

#### Garanciát követelnek

A polgári napilap első oldalon tudósított a létszámában is hatalmas megmozdulásról. „Nem elég a kormányprogramban kiemelt bérfejlesztést ígérni, ha az pénz hiányában teljesíthetetlen” – emelte ki a cikkíró a fajsúlyos gondolatot *Cser Ágnes* Nádor utcai téziseiből. S ezzel párhuzamosan *Gyarmati Lászlót,* az országgyűlés kabinetelnökének főnökét is idézi, aki szerint „az ágazat gondjainak jelentős részét a kormány elődeitől örökölte”.

Arról már nem szólt Gyarmati, hogy hány évig lehet még hivatkozni az örökösöknek erre a rég elmorzsálódott indokra.

A MH ugyanakkor kommentárt közöl Cser Ágnes hiteltelenségéről. Afelett fanyalog, hogy Cser Ágnesnek több ezer reményvesztett dolgozóval sikerült elhitetnie: amit most tesz, csupa önzetlenségből, értük teszi.

**Népszava: (dec. 11.)**

#### Gesztus értékű egyeztetés

A nagy hagyományú, volt szakszervezeti lap részleteiben is nyilvánosságra hozza, hogy már 68 kórházban működik a csődbiztos. 90 milliárd hiányzik az egészségügyből, s kiürült az egészségbiztosítási alap kasszája. A betegeket a kormány hallgatólagosan kötelezi, hogy hálapénzt fizessenek.

*összeállította:* ***Szalai Csaba***

**Népszabadság: (dec. 11.)**

#### Gógl tárgyal, majd nyugdíjba vonul

Tízezres tüntetéssel zárult az egészségügyiek tiltakozása – áll az alcímben. A lap két igen időszerű hírt is bejelent: *Gógl Árpád* egészségügyi miniszter kilátásba helyezte: hamarosan nyugdíjba vonul, s arról sem hallgat, hogy a Magyar Orvosi Kamara is állást foglalt: az egészségügy helyzete tovább romlott.

**Magyar Hírlap: (dec. 11.)**

#### Megvizsgálják a követeléseket

„Az egészségügy és a szociális dolgozók helyzetéről, valamint a két ágazat kétéves költségvetéséről kezdődik december 11-én egyeztetés” – írja a MH. Az EDDSZ és a miniszter között azonban aligha jöhet létre sorsfordító megállapodás, hiszen Gógl úgy tapasztalja, „jogos elégedetlenség sajnálatos módon egy politikai karrier befolyása alá került”.

# Egészséges szolidaritás

*A 2000. évhez a világ különféle csodatételeket, várakozásokat és végjövendöléseket fűzött. A várakozások egy része, úgy látszik, nem igazolódik be, pl. nem jött el a világvége. A világ előrehaladtához, a fejlődéshez, a megismert „reálfolyamatokhoz” kapcsolódó remények pedig csodák nélkül is teljesülnek, ha akarjuk. Így történt ez a MÁV Rt-nél is a 398 órás sztrájkkal. Tudtuk és tettük. Érdemes volt, mert meghozta a szükséges eredményt.*

A 2000. év az egészségügy háza táján is a „reálfolyamatokra” történő szükséges munkavállalói válaszok éve lett. A Csipkerózsika álomból, tíz éves ébredezésből, a kábulatból, a hiszékenységből a sarkukra álltak az egészségügyisek. (Egy részük, mert sajnos nem mindenki, úgy, ahogy a MÁV Rt-nél sem!)

#### Tudják és teszik!

Mi pedig segítettünk, azaz mi is tettük a dolgunkat velük együtt, úgy, hogy nem kérték a segítségünket.

Miért is kérték volna? Kell azt kérni? A szolidaritás nem automatikus? Nem érezzük a munka világa nyomorát közösen, együtt lüktetve?

Bizony, nem mindig. Nemrégiben voltam egy szakszervezeti vezetők által tartott megbeszélésen, ahol furcsa megjegyzések ütötték meg a fülemet. A hat szakszervezeti konföderáció vezetői és a konföderációkhoz tartozó, nyomásgyakorlásra, mozgósításra képes ágazati, szakmai szakszervezeti vezetők voltak jelen. A megbeszélésen az egészségügyisek demonstrációsorozatának támogatása, az együttes fellépés is téma volt.

Számomra azonnal megdöbbentő, amikor néhány hivatásos szakszervezetis főember ilyeneket mondott: miért esik nehezére az EDDSZ-nek a többiek segítségének kérése?, a kollegalitásba belefér egy segítséget kérő megkeresés… stb.

#### Másodszor mennek az utcára...

Pestiesen szólva ez nem semmi! Miért kéne segítséget kérni, ha tudjuk, hogy mi készül? Ha tudjuk, hogy az egészségügy mindenki ügye és nemcsak azoké, akik ott dolgoznak?! Ha 10 év után egy új és jó szakszervezeti vezetővel 2000-ben már másodszor mennek az utcára igaz ügyükért, mindannyiunk ügyéért!

Velük kell mennünk, ez magától értetődő. A kérdés csak annyi lehetett volna, hogy mikor, hová és hányan menjünk? És nem a presztizsnek kellene felülkerekednie, hogy elkezdtétek, megszerveztétek magatok és „mi a régi rókák” talán félve nézzük az újak, a jobbak áldozatvállalását. Hál' Istennek csak néhányan gondolkodtak így. A többség az együttes fellépést szorgalmazta.

2000. november 11-én a magyar szakszervezetek, akik ott voltak a Nemzeti Sportcsarnokban, egy új Társadalmi Szerződést kötöttek. Arra szövetkeztek, hogy összefognak, hogy segítik egymást a munkavállalók eredményesebb érdekképviselete érdekében. Ebből a szerződésből egy dolog adódik. Mindenkinek kötelessége a munkavállalói küzdelmek támogatása.

A VSZ úgy szervezte a december 7–8–9-i megmozdulásokat, mint a saját harcait. Tettük ezt azért, mert mi is igénybe (vesszük) vennénk a jó színvonalú szolgáltatásokat. Nem akarunk gyógyszert vinni a kórházba a hozzátartozóinknak. Az egyre jobban kihasznált és elhasznált embert, mint értéket, annak rehabilitálását, gyógyítását csak együttesen tudjuk kikényszeríteni. Tettük azért is, mert a mi kollégáink, szakszervezeti tagjaink is éhbérért dolgoznak. A kormány ígéretei számunkra is füstté vált remények.

Tettük, mert a kéthetes sztrájk megtanította nekünk a leckét, mely szerint, ha belátják kollégáink az igazunkat, de nem vesznek részt tevőlegesen a harcban, ha a munkavállalók igaz ügyét nem támogatják tömegek, akkor a hatalom nem hátrál meg.

Az egészségügyisek megmozdulása az egész nemzet ügyét szolgálta, mindannyiunkért kiáltottak, kiáltottunk! A VSZ Választmánya az MSZOSZ Szövetségi Tanácsának ülésén azt kérte, hogy csak azok maradjanak távol a megmozdulásoktól, akik még sohasem vették igénybe az egészségügyi ellátást és biztosan tudják, hogy soha sem kényszerülnek azt a jövőben igénybe venni.

#### Az összefogás a jövő útja

A hetedikei miskolci és a kilencedikei budapesti tömegdemonstráció önmagáért beszélt! Az összefogás a jövő útja. Az eredmény ma még nem forintosítható, de világos üzenet a hatalomnak.

Ez még csak a kezdet, ha kell, együtt sokkal többre is képesek vagyunk.

***Dr. Márkus Imre***

# Foglalkozás-egészségügy

### A Központi Munkavédelmi Bizottság szemszögéből

**A Központi Munkavédelmi Bizottság tájékoztatót hallgatott meg. *„A foglalkozás-egészségügy helyzetének értékelése, a vasútegészségügy átszervezését követő tapasztalatok”*, valamint a MÁV Rt. 2000. III. negyedévi munkabaleseti helyzetéről. A tájékoztatót a nevezettek szóban is kiegészítették.**

A bizottság úgy értékelte, hogy a bemutatott számadatok elsősorban mennyiségi mutatókra alapozódtak, de a bizottság részéről elhangzott kritikai észrevételekre, mint a munkahelyek elsősegély nyújtó helyeinek felszerelési ellátási hiányosságai, elsősegélynyújtók oktatásának színvonalát bíráló megjegyzéseket az előterjesztő nem söpörte szőnyeg alá, hanem ennek a problémának a kezelését a főosztály terveiben szerepelteti. A bizottság szerint a vasútegészségügy átszervezése, új tulajdonosi alapokra történő helyezése a foglalkozás-egészségügy szolgáltatásaiban folyamatosságát és minőségét megőrizte. A foglalkozás-egészségügyi szolgálat ellátásához felsőszintű jogszabályokban előírt szakképzettségű létszám a vasúti munkavállalók egészségügyi osztályba sorolásának megfelelően biztosított. Mindezek alapján a bizottság elismeréssel nyugtázza, hogy a vasúti munkavállalók részére a munkával kapcsolatos egészségügyi feltételek biztosítottak. Ezt igazolják a foglalkozással összefüggő megbetegedések és a munkahelyi fokozott expozíció miatt munkakörükből kiemeltek alacsony száma.

Mindezekért a bizottság köszönetét fejezi ki a vasúti egészségügyi szolgálat minden dolgozójának, hivatástudattal és hivatásérzettel végzett munkájukért.

***Pásku Jenő***

# Itt a bérkompenzáció!

Mint bizonyára ismeretes a Magyar Vasutas tisztelt olvasói előtt, az év eleji sztrájkok eredményeképpen a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek három évre szóló foglalkoztatási és bérmegállapodást kötöttek. (Közzétéve a 8/1/2000. sz. VSZ Infóban és a MÁV Értesítője 2000/11. számában.)

Ezen megállapodásban a vasúttársaság többek közt azt vállalta, hogy amennyiben a megállapodás hatálya alá eső időszakban végrehajtandó éves bérfejlesztéseknél figyelembe vett, a kormány által prognosztizált inflációnál magasabb mértékű lesz a pénzromlás tényleges mértéke, akkor ennek megfelelő bérkompenzációt fizet a munkavállalóinak.

Az ez évben várható inflációt az állami költségvetés tervezésekor 6%-osra becsülték, így alanyi jogon ilyen mértékű személyi alapbérfejlesztést kapott a MÁV Rt. valamennyi munkavállalója. A tényleges infláció viszont 10,4%-os lett. (A pontosság kedvéért megjegyzendő, hogy a megállapodás szerint októbertől októberig terjedő időszakot vesznek figyelembe az aláíró felek.)

Ez a 4,4%-os különbség kerül most kifizetésre, legkésőbb 2001. január 10-ig. A bérkompenzáció gyakorlati végrehajtásának részletszabályairól a munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek a november 28-ai VÉT-ülésen tárgyaltak, az erre vonatkozó Gy.64-196/2000. számú végrehajtási utasítás a napokban jelenik meg.

Az inflációkövető kompenzáció összegének kiszámításához az egész évet újra számfejtik úgy, mintha a személyi alapbérek már januártól ezzel a 4,4%-al nagyobbak lettek volna (vagyis az 1999. XII. 31. személyi alapbérek 4,4%-kal emelkednek 2000. I. 1-jétől). Így az inflációkövetés nemcsak azalapbérben, hanem az alapbértől függő valamennyi juttatásban megjelenik (túlórapótlék, műszakpótlék, vasutasnapi jutalom, stb.).

Az így kiszámított átlagkereset-különbséget valamennyi munkavállaló megkapja, aki 2000. december 31-én MÁV munkaviszonyban áll, továbbá azok, akik az év folyamán nyugdíjba vonultak, valamint az év folyamán meghalt dolgozók hozzátartozói is.

A Vasutasok Szakszervezete javasolta a munkáltatónak, hogy azok a munkavállalók, akik évközben a MÁV Rt. kezdeményezésére – akár a vasút általi felmondást, akár közös megegyezéses munkaviszony megszűnést követően – kerültek át gazdasági társaságokba, kapjanak a MÁV Rt-nél fennálló munkaidejüknek megfelelő részarányos kompenzációt.

Továbbá a részletszabályok konkretizálása kapcsán a Vasutasok Szakszervezete javasolta azt is, hogy a karácsonyi ünnepekre tekintettel a MÁV Rt. december hónapban a bérkompenzációra fizessen előleget. (Erre ugyan a megállapodás alapján nem köteles a munkáltató.) Figyelemmel arra, hogy a vasúttársaságnak a tervéhez képest több milliárd forintnyi költségmegtakarítása volt az év folyamán, valamint jelentős bevételi többlete van az árufuvarozás területén, így az előlegfizetés valószínű, hogy pénzügyileg nem lenne teljesíthetetlen.

***BT***

# Az inflációt követő bérkompenzálás hatása

A reálkereset-növelés feltételeinek évenkénti teljesítése érdekében a sztrájkkal kikényszerített megállapodás alapján a MÁV Rt. a 2000. decemberi munkabérekkel együtt, de legkésőbb 2001. január 15-ig alapbéranyos korrekciót köteles kifizetni, amennyiben az infláció mértéke meghaladja a 6 százalékot. A KSH adatai alapján 1999. október és 2000. október között az infláció mértéke 10,4 százalék. Ennek alapján a munkavállalókat 4,4 százalékos személyi alapbértöbblet illeti meg, valamint az alapbértől függő pótlékok, kiegészítő fizetés és évközi jutalom (vasutasnapi, teljesítményjutalom) visszamenőleges elszámolása is megtörténik.

Tudni kell, hogy a személyi jövedelemadózás szempontjából adójóváírás illeti meg a munkavállalót:

- Az összjövedelem éves szinten 2000-ben, ha nem haladja meg az 1 000 000 forintot, ebben az esetben a számított adó 10 százaléka, legfeljebb 3000 forint/hó (évi 36 000 forint) az adójóváírás.
- Ha 1 000 001 – 1 200 000 forint közé esik az összjövedelem, akkor az 1 000 000 forinton felüli rész 18 százalékával csökkenteni kell a havi 3 000 Ft/hó (évi 36 000 forint) adó jóváírási összeget.

Azon munkavállalók között, akiknek az év elején úgy tűnt, hogy az éves bruttó keresetük nem éri el az 1 000 000 forintot illetve nem haladja meg az 1 200 000 forintot, most a 4,4 százalékos kompenzálással illetve vonzataival visszamenőlegesen elszámolt bérrel, lesznek olyanok, akik ezen összeghatárokat túllépik, s ezáltal módosul, ill. elveszítik az adójóváírást.

(Például:

1.) Akinek év eleji számítások alapján a bruttó évi összjövedelme 996 000 forint, annak a 4,4 százalékos emeléssel már 1 039 824 forint lesz az éves átlagkeresete, ami azt jelenti, hogy havi szinten a számított adóból a 3000 forint kedvezmény helyett 2402 forintot vehet igénybe.

2.) A munkavállalónak előreláthatólag ha a várható éves jövedelme 1 152 000 forint, akkor havi szinten 720 forint adójóváírás illeti meg, de a 4,4 százalékkal megemelt jövedelme már több mint 1 200 000 forint, s így nem jogosult adójóváírásra. Neki várhatóan adóhátraléka keletkezik.

A probléma az, hogy ez a bérfejlesztés a decemberi béreknél valósul meg visszamenőlegesen, de az adóelőlegvonás viszont az év folyamán e nélkül történt meg. Ezáltal a munkavállalónak az éves adóelszámoláskor adóhátraléka keletkezik, melynek rendezési módjai az alábbiak:

- Önadózó esetében egy összegben kell befizetnie.
- Amennyiben a munkáltatót bízza meg az adóbevallással, mert más jövedelme stb. nem volt, akkor a nettó jövedelmének 15 százalékáig három hónapon keresztül lehet levonni. Abban az esetben, ha még így is marad adóhátraléka, akkor azt jelenti a munkáltató az APEH-nak, s ott kell rendezni. Ha a munkavállaló úgy dönt, hogy a munkáltató rendezze le teljes mértékben az adóhátralékát, de az több mint három hónapon keresztül a nettó bérének a 15 százaléka, akkor nyilatkoznia kell arról, hogy hány százalékig vonhatják le a nettó munkabéréből.

***BGy.***

# ÁLLÁSFOGLALÁS

A Vasutasok Szakszervezete Választmánya 2000. XI. 29-ei ülésén tárgyalta a 972/2000. szám alatt a MÁV Rt. vezetésével megkötött hároméves megállapodásból adódó aktuális feladatokat és egyúttal értékelte az inflációt kezelő bérkompenzációval kapcsolatos helyzetet, valamint áttekintette a tagdíjfizetés új gyakorlatát.

A Választmány az alábbiakat állapította meg: Az eltelt 10 hónap bebizonyította, hogy a Vasutasok Szakszervezete által a 2000. évre vonatkozóan képviselt és követelt 12–14%-os MÁV Rt-s bérfejlesztés megalapozott és reális volt. A kormányzat az infláció megítélésében 66%-ot tévedett a bérből, fizetésből és saját munkájukból élők rovására, amikor 6%-ot prognosztizált. A munkáltató teljesen feleslegesen kényszerítette bele a szakszervezeteket a számára legköltségesebb érdekvédelmi eszköz alkalmazásába. A januári 60 és a februári 329 órás sztrájk eredményeként létrejött megállapodás alapján a munkáltató köteles pótolni decemberben a vasutasság 2000. évi reálkereset-veszteségét.

A Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban az inflációs ráta mértékéről vita volt. Mindkét fél hivatalos értékelést kér a KSH-tól. (Az internetről levett KSH-adat: 1999 októberétől 2000 októberéig 10.4% az infláció.) A munkáltató 3,7%-os bérráépítést ajánlott, tekintettel az általa hozott I-X. havi 9,7%-os inflációra és a 2000. januári 6%-os alapbérfejlesztésre. A Választmány megerősítette szakszervezetünk VÉT-en képviselt álláspontját.

A Választmány megállapította, hogy: – a következetes fellépés, a kitartás és – a vasút történetének leghosszabb sztrájkja meghozta eredményét, – sztrájk nélkül ma nem lenne kompenzáció, – a tagdíjbefizetés új gyakorlata erősítette a tagsággal a kapcsolatot, melynek következtében nőtt a tagság bizalma és – erősödött a szakszervezetek hitele.

A Vasutasok Szakszervezete Választmánya előzetesen felszólítja a munkáltatót, hogy a 2001. évi bérjavaslatait a 2000. évi tapasztalatok alapján készítse elő és az inflációs prognózisok közül a reális előrejelzéseket vegye figyelembe annak érdekében, hogy ne a vasutasok hitelezzenek ismét az államnak.

*Budapest, 2000. 11. 29.*

***Vasutasok Szakszervezete Választmánya***



***Összeállította: Szalai Csaba***

# Karácsonyi ajándék?

**Érdekegyeztető tárgyalásra** került sor december 12-én a vasútnál a munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek között.

**A szociális partnerek** először a **2001. évi bérfejlesztési** tervezetről cseréltek véleményt.

**A munkáltató** 2001. január 1-jétől a személyi alapbéreket – valamennyi vasutast érintően – az inflációra tekintettel 6%-kal emelné, továbbá átlagosan 2,75% bérfejlesztésnek megfelelő összeget differenciáltan építene rá az alapkeresetekre, illetve különböző ösztönzési rendszereken keresztül juttatná el az abból részesülőknek. Így 2001-ben a MÁV Rt-nél átlagosan 8,75%-kal növekednének a keresetek.

**A Vasutasok Szakszervezete** kevesellte a munkáltató ajánlatát, miután az infláció jövőre várhatóan 8% körüli lesz. A további 2,75%-os bérfejlesztés felét – a VSZ javaslata szerint – alapbérben kellene biztosítani. Ebből azok a vasutasok részesülhetnének, akiknek a 2000. januári (ez évi) alapbérfejlesztése nem haladta meg a 8,5%-ot.

**A 2,75% másik felének** felhasználásánál a 971/2000 sz. megállapodás szabályai szerint járna el a munkáltató.

**A második napirendnek** az **új bértarifáról** kellett volna szólnia. A szakszervezeti oldal döbbenten tapasztalta, hogy a MÁV Rt. vezetése három évi egyeztető munkát félredobva, sok évtizedes tradíciót megszakítva egy olyan besorolási és személyi alapbér megállapítási szabályzatot kíván meglepetésszerűen 2001. január 1-jétől a vasútnál bevezetni, mely nem bértarifa.

**A munkáltatói előterjesztés** egy olyan szabályozás, amely csak az osztályok legkisebb béreit tartalmazza 40 ezer Ft-tól 120 eFt-ig.

**Nem lenne bértétel,** nem lenne jelentősége a vasútnál töltött éveknek. Akár több évre is befagyhatnak a személyi alapbérek.

**A Vasutasok Szakszervezete** szakmaiatlannak, a vasutasok érdekeit mélyen sértőnek minősítette az előterjesztést. Nem felel meg sem a vállalati Humán Stratégiának, sem a hároméves megállapodás szellemiségének. Vasútellenes.

**A VSz kérte** – a szakszervezeti oldallal együtt – **a tervezet visszavonását.**

Az egyeztetések XII. 19-én folytatódnak.

*Varga Gyuláné*

# Számonkérhető üzenetek a munkavállalók számára

## Beszélgetés dr. Márkus Imrével, a Vasutasok Szakszervezetének elnökével, az MSZP kongresszusa után

***– Tudom, hogy részt vettél a szocialisták kongresszusán. Nem tartottál attól, hogy egyesek ezt majd így kommentálják: Mit keres egy szakszervezeti vezető a pártkongresszuson?***

– Szakszervezetünknek az elmúlt öt-hat évben kivívott tekintélye is közrejátszott abban, hogy a hat szakszervezeti konföderáció vezetője mellett a Vasutasok Szakszervezetének elnöke is meghívót kapott e jelentős fórumra. A baloldali értékeket képviselő erők meghívásának általában eleget szoktunk tenni, tehát nemcsak az MSZP-ről van szó. A Vasutasok Szakszervezetében több párt politikájának vonzáskörében vannak tagjaink, akik ezekben a pártokban még tisztséget is vállalnak. Furcsa lenne, ha – alkotmányos jogaikkal élve – szabadon politizálhatnak a jobboldalon, mi meg nem tehetnénk ugyanezt a baloldalon. Meghívásomat annak is betudhatom, hogy az MSZP kongresszusi – választási – és kormányprogramja közlekedéspolitikai részének elkészítésében meghatározó szerepet kapott egy szakmai team, amelynek magam is tagja vagyok.

***– Azt is a fejedhez vághatják, hogy nagyon nyomulsz az MSZP irányába.***

– Mindenki velünk van, aki a bérből, fizetésből, a saját munkájából élők érdekében politizál. Ellenünkre van viszont az olyan politizálás, amely szerint a szegényekről nem kell beszélni. Én személy szerint semmiféle pártpolitikai tisztségre, képviselőségre nem törekszem, hiszen egyetlen pártnak sem vagyok a tagja. Az elmúlt években sajnos néhány szakszervezeti vezető – MSZP színekbe beülve a parlamentbe – lejáratta a pártot és a szakszervezetet. Ez utóbbit főleg. Ezen szakszervezet-politikai bűnök miatt bizony böjtölni kell, s pártlistán szakszervezeti vezető jó ideig nem kerülhet az országgyűlésbe.

***– Hogy érezted magad a tanácskozáson, milyen volt a kongresszus légköre?***

– Kevésbé volt várakozásoktól fűtött a légkör, mivel nagyjából kiszámíthatók voltak a folyamatok, a törekvések, a döntések. A párt meghatározó személyiségei félretették vélt, vagy valós sérelmeiket és a meghirdetett néppártiság alapértékei mentén, de kritikusan és önkritikusan politizáltak. Az egység, az erők koncentrálásának a szándéka, az összefogás fontosságának a felismerése hatotta át a kongresszust. Megnyugtatónak tűnt számomra, hogy – a jelenlegi jobboldali hatalom gőgje, arroganciája, elnyomásra törekvése ellenében – érződött a tolerancia, a mások nézetei és gondjai iránti figyelem, megértés, a szolidaritás, a társadalmi összefogás szükségességének hangsúlyozása.

***– Mennyit nyomott a latba Schröder, német kancellár, az SPD elnökének jelenléte?***

– A német szociáldemokraták vezetőjének jelenléte és beszéde világos üzenete volt annak, hogy a magyar baloldal által képviselt értékeknek helye van Európában, s a változó világhoz igazodó szociáldemokrácia egyre nagyobb szerepet játszik. A kancellár azt is világossá tette, hogy – a jelenlegi magyar kormánykoalíció vezető képviselőivel szemben, – az MSZP és a szakszervezetek tény- és problémafeltáró politizálása nem hátráltatja, ellenkezőleg: segíti Magyarország uniós csatlakozását. A baloldali erők nemzetközi összefogását jelképezte számomra az is, hogy a szomszédos országok szocialista, szociáldemokrata pártjai képviseltették magukat a kongresszuson.

***– A kongresszus főbb témái közül mit emelnél ki a munkavállalók szempontjából, a szakszervezeti munka, az érdekvédelmi harc segítése céljából?***

– Számomra, az érdekvédő számára fontos üzenet volt, hogy a párt meghatározó személyiségei – *Kovács László* és *Németh Miklós* – a fő kérdéseket, az alapértékeket szinte azonosan ítélték meg.

***– Például?***

– Az utóbbi időben nem a polgárosodás gyorsult fel Magyarországon, hanem az elszegényedés. A jelenlegi jobboldali hatalom gondolkodásában nincs helye a szegényeknek, míg az MSZP jövőképében nincs helye a szegénységnek. A gazdaság van az emberért és nem fordítva. A lehető leggyorsabban fel kell számolni a magyar mezőgazdaság és az egészségügy katasztrofális helyzetét. Új korszakot kell nyitni a 2002-es választások szocialista győzelmével abban (is), hogy csak erkölcsileg szilárd alapokon álló, kikezdhetetlen vezetői lehetnek az MSZP-nek és az országnak. A közjó elsődlegességének kell érvényesülnie az egyéni érdekekkel és a szűk csoportokkal szemben. Széles körű társadalmi összefogásra van szükség az önkormányzati képviselők, a szakszervezeti vezetők, a presbiterek, az egyháztanácsi tagok, a szakmai kamarák és a civil szervezetek között a demokratikus értékek megvédése érdekében. Olyan pártprogram kell, amelyből azt érzik az emberek, hogy az értük és velük van. A tömegek felemelkedésének záloga a jelenlegi – jobboldali szélsőségekre is hajlamos – hatalom leváltása. Ez a biztosítéka annak, hogy Magyarország mindenkié legyen.

Ami pedig a munkavállalókat, a nyugdíjasokat érintő főbb szocialista törekvéseket illeti, ezek a következők: A bérek az inflációt jelentősen meghaladó mértékben emelkedjenek. Növekedjenek tovább a minimálbérek. Az adó- és járulékcsökkentés elsősorban az átlag- és az átlag alatti keresetek terheit mérsékelje, enyhítse a keresetek túlzott különbségeit és javítsa a kis- és közepes vállalkozások versenyképességét. Legyen adómentes a minimálbér, fokozatosan szűnjön meg a fix összegű egészségügyi hozzájárulás. A hátrányos helyzetű régiók vállalkozói kapjanak kiemelt beruházási és munkahelyteremtő kedvezményeket. A költségvetés növekvő hányadát fordítsák az infrastruktúra-úthálózat, közlekedés-telekommunikáció, a szolgáltatások, az oktatás és művelődés fejlesztésére, a lakhatás feltételeinek, az egészségügyi szolgáltatások minőségének javítására.

A bérből és fizetésből élők számára a foglalkoztatási biztonság nyújtására törekednek. Átfogó, reális programot dolgoznak ki a hátrányos helyzetű térségek felzárkóztatására. A nyugdíjemelés értékét a mindenkori reálisan várható – a nyugdíjasok fogyasztói kosara alapján kiszámolt – áremelkedés mértékéhez igazítják. Jelentősen emelkedjék a kismamák többsége által igénybevett GYES összege. Átfogó lakhatási támogatási rendszert építenek ki a rászorulók lakbér-közösköltség és közüzemi díjfizetési gondjainak enyhítésére. Több pénzt adnak az egészségügynek. Vissza kell állítani az egészségbiztosítás önállóságát. Kapja vissza szerepét a szociális partnerek közötti érdekegyeztetés. Az Európai Unió ajánlásainak szellemében átfogóan módosítják a Munka Törvénykönyvét. Érdemi együttműködésre törekednek a civil szervezetekkel, segítve önszerveződésüket. És így tovább, folytathatnám a kézzelfogható, számon kérhető üzeneteket, szocialista vállalásokat.

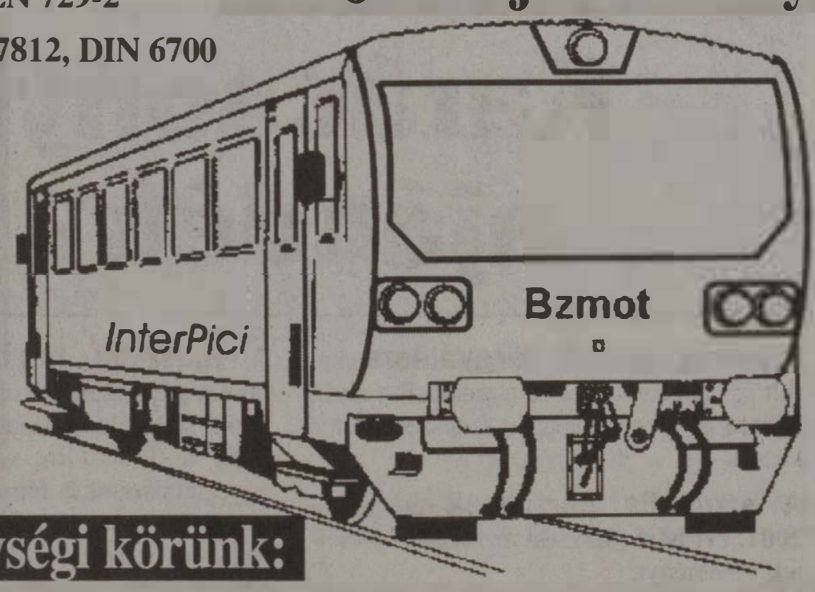
***– Mindebből milyen következtetéseket vonnál le?***

– Ezek alapján úgy látom, hogy a szakszervezetek feladata egyértelmű: félre kell tenni az egyéniskedést, az önmenedzselést, a széthúzást. Az egységesedés irányába mutató összefogást, szolidaritást sugárzó erőt kell felmutatnunk. A szakszervezetek által képviselt értékek és az erő legyen a mérce az aktuális politikai hatalom számára. Az elvszerű és közérdekű együttműködés feltételeit mindkét oldalon (MSZP-szakszervezetek) rövid időn belül ki kell alakítani.

***Kárpáti Sándor***

MVJ
TÜV CERT ISO 9001
DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.




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

**Hámori István Péter:**

## *Szonett* balról

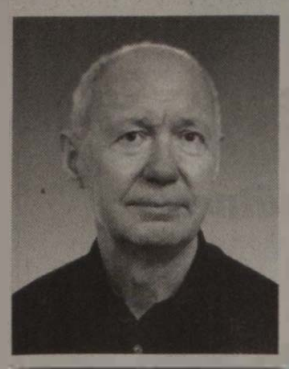
### Kárpáti Sándor barátomnak

*Ezek azt hiszik, Sándorom,*
*vidám születésüktől kezdve,*
*hogy túl vannak az „átkoson”*
*agyagba-rogyva halt az eszme.*

*Csodálkoznak: a gyáripart*
*bár jóvátehetetlen károk*
*érték, a munkás még kitart,*
*s gondolkodnak a proletárok.*

*A dolgozó szegénylegény,*
*de szíve vídia-kemény*
*és arra vár csak, hogy vezessék.*

*Sándor! Nem kellenek cselek*
*ahhoz, hogy felébredjenek*
*kényszerálomba rugdalt eszmék.*



# Állítsuk meg a süllyedést!

MOTTÓ:

*Hideg fej, forró szív, tiszta kéz.*

TISZTÁZÓ VITA A SZAKSZERVEZETEK MEGERŐSÖDÉSÉÉRT

KRITIKÁK • OKOK • ÖSSZEFÜGGÉSEK • TENNIVALÓK

ÜTKÖZŐ

KÁRPÁTI SÁNDOR ROVATA

***Összegezés a szakszervezeti vitáról***

# Üzenet a szakszervezetek halálhírét keltőknek

***1999. október – 2000. november***

**Lezárult a több, mint egy éve tartó eszmecsere, amely dr. Márkus Imrének, a VSZ elnökének kezdeményezésére indult a Magyar Vasutasban, a szakszervezetek helyzetéről és jövőjéről. Az Ütköző címet viselő sajtópolémiában, minden lapszámban ezzel a fejléccel találkozhatott az olvasó: Állítsuk meg a süllyedést! Tisztázó vita a szakszervezetek megerősödéséért. Kritikák, okok, összefüggések, tennivalók.**

## 1.

A szerkesztőség úgy ítélte meg, hogy kritikus áttekintést igényel a 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 a pártok kapcsolata, a szakszervezetek és a baloldal együttműködése, problémaköre.

A valóság tényei, eseményei, a szakszervezeti tagság dilemmái hívták életre e vitafórumot. A szakszervezetek aggodalmakra okot adó helyzete, kondícióinak romlása, taglétszámának és társadalmi tekintélyének csökkenése, az érdekvédelem pozícióinak gyengülése, a jövő kérdéseinek átgondolása tették időszerűvé és fontossá a nyilvános, társadalmi méretű véleménycserét. A cél az volt, hogy e kulcskérdésekben segítsük a tisztázást, az öntisztulást, az érdekvédelem hatékonyságát, a szakszervezetek önbecsülésének és társadalmi rangjának visszaszerzését.

Mi tagadás; voltak fanyalgók, szkeptikusak, kisebb mértékben ellenzői is a vitának, másfelől olyan radikális véleményekkel is találkoztunk, miszerint azonnali leváltásokra, gyors személycserékre lenne szükség. A túlnyomó többség azonban helyeselte az őszinte, nyílt, tárgyszerű és az „érted haragszom, nem ellened" szellemében folytatandó, széles körű eszmecsere elindítását. Úgy, hogy az ne jelentsen támadást a szakszervezetek ellen, ne járjon kölcsönös vádaskodással, sárdobálással, hanem a vitakultúra felmutatásával is segítse a mozgalom megerősödését.

## 2.

Ezek után nézzük a tényeket, tekintsük át a diskurzus menetét és tartalmát. A sorozatban összesen 60 publikáció jelent meg. Műfaji megoszlásuk szerint akadt közöttük cikk, riport, kispublicisztika, tallózó, a legtöbb azonban az interjú volt.

A szerzők, az interjúalanyok többségét a szakszervezetek vezető tisztségviselői, aktivistái alkották, de szép számmal képviseltették magukat a külső szakemberek is. Konkrétabban: elmondta véleményét a szakszervezeti konföderációk vezetője, a szakmai ágazati szakszervezetek elnöke, az szb-titkár és a főbizalmi, de a pártvezető, az országgyűlési képviselő, a vállalkozó, az újságíró, az ifjúsági vezető és a nyugdíjas, nemkülönben a filozófus, a szociológus, a közgazdász, a politológus, a történész és a gazdaságfilozófus is. Szakmai bontásban nézve megnyilatkozott a vasutas, a vasas, a kereskedelmi, a textiles, a bányász, a bőrös, a húsos, a gabonás, az erdész, a mezőgazdasági, a pedagógus, a közalkalmazotti és köztisztviselői és a villamosipari szakma szószólója.

## 3.

Tapasztalatból tudjuk, hogy minden eseménynek, jelenségnek, változásnak megvannak az előzményei. Ezért természetes, hogy a problémák megközelítésének kiinduló pontja a rendszerváltás óta eltelt tíz év történései – sőt az ezeket megelőző további évek – voltak, hiszen az okok, az összefüggések másként nem értelmezhetők. Az 1989–90-es évek gyors és radikális változásait kínlódva-gyötrődve élték meg a szakszervezetek. Az újak azért, mert nem, vagy kevés volt a tapasztalatuk, a régiek pedig azért, mert ellenük irányultak a támadások.

A kilencvenes évek három kormánya bizonyos mértékben hasonlóan viszonyult a szakszervezetekhez, ugyanakkor különböztek is egymástól. Az Antall–Boross-kormányhoz ugyan közelebb álltak a Munkástanácsok és a Liga szakszervezetek, de az MSZOSZ-t nyíltan szét akarták verni. S mint emlékezetes, erre az időszakra estek az 1991-es év szakszervezet-ellenes törvényei. A Horn–Kunczekormány nem támadta ugyan ilyen módon és mértékben a szakszervezeteket – hiszen jelentős mértékben támogatásukkal sikerült győzniük és hatalomra kerülniük 1994-ben –, de nem adtak annyi és akkora segítséget szocialista-liberális kormánykoalícióként, amennyit adhattak, illetve adniuk illett volna. Ebben persze szerepet játszott a szocialistáknak és a liberálisoknak a szakszervezetekről eltérő felfogásuk.

A legmostohább körülmények közé azonban 1998 után, az Orbán–Torgyán kormánykoalíció idején kerültek az érdekvédelmi szervezetek. Ennek ismert és beszédes bizonyítékai: a tb-önkormányzatok megszüntetése, az érdekegyeztetés intézményes rendszerének „átalakítása", semmire sem kötelező elsilányítása, lenullázása, a társadalmi párbeszéd takaréklángra állítása, a Munka Törvénykönyve negatív irányú módosítása, a munkavállalói, szakszervezeti jogok megnyirbálása. Mindez, de az egész Fidesz-kabinet magatartása a szakszervezetek visszaszorításáról szól.

Az elmúlt időszak krónikájához azonban a szakszervezetek saját hibái és gyengeségei is hozzátartoznak. Nem tudták eléggé kihasználni az 1993-as üzemi tanács-választások eredményeit, de a tb-önkormányzatokban és az országgyűlésben helyet foglaló érdekvédők sem éltek a várakozásoknak megfelelően az ott kínálkozó lehetőségekkel. A szakszervezetek erejét túlságosan lekötötte a vagyonért folytatott küzdelem, s az a pozícióharc, amelyet a konföderációk egymás ellen folytattak, az egyes vezető tisztségviselők pedig az egyéni előnyszerzéssel voltak elfoglalva. Ezt használta és használja ki a jobboldali kormány úgy, hogy az „oszd meg és uralkodj" elve alapján szembeállítja a szakszervezeteket, egymás ellen hangolja azokat, szakszervezet-ellenes intézkedésekkel és szakszervezet-ellenes légkör teremtésével igyekszik lejáratni a mozgalmat és tisztségviselőit.

A privatizáció szétszedte a nagyüzemeket, atomizálódtak a munkahelyek, szétforgácsolódtak a lecsökkent taglétszámú szakszervezetek. A magánosítás térhódításával, a multik megtelepedésével szűk(ebb) körre korlátozódott a szakszervezetek mozgástere, elvékonyodtak érdekvédelmi-érdekképviseleti lehetőségeik. Ilyen körülmények között kellett (volna) a szakszervezeti tisztségviselőknek vigasztaló választ adniuk az alacsony bérért dolgozó, az elbocsátástól rettegő, munkanélkülivé váló, elkeseredett és kiszolgáltatott munkavállalóknak. Eközben arra is figyelni kellett, hogy ne romoljanak az ellehetetlenülésig a szakszervezeti munka személyi, anyagi-technikai, pénzügyi, szervezeti feltételei. Egyszerre kellett túlélni, talpon maradni és megtanulni azt, hogy mit jelent az egypártrendszer, a gondoskodó állam után a magántulajdonra, az öngondoskodásra épülő, félperiférias kapitalizmus viszonyai között érdekvédelmet folytatni és érdekérvényesítést végezni. Váltani kellett a gondolkodásban, a stílusban, a módszerekben is, hiszen a megváltozott világban senki nem mondja meg fentről, hogy lent, a helyszínen, az emberek között mit, hogyan kell csinálni, ki, miben és miként foglaljon állást. Felértékelődött az önállóság, a tájékozottság, a kommunikációs képesség.

## 4.

A múlt megítélésében és a jelen értékelésében nagyobb egyetértés mutatkozott a vita során – bár ebben is fellelhetők nézetkülönbségek –, a jövő kérdésében, abban, hogy merre van az előre, már nagyobb a bizonytalanság, jobban megoszlanak az elképzelések. Egyöntetű a hozzászólók véleménye, hogy a szakszervezetek fő feladata az érdekvédelem. Ezek alapvető témaköreiben, feladataiban – bérfejlesztés, foglalkoztatás, szociális juttatások, megfelelő jogi környezet, munkaügyi kapcsolatok, kollektív szerződés, társadalmi párbeszéd és általában az élet- és munkakörülmények javítása – szinte teljeskörű a közös nevező. Rendszerint kiesik azonban a látószögből – s ez régi probléma –, hogy az érdekvédelem nem pusztán anyagi érdekvédelem, hanem szellemi, kulturális és erkölcsi érdekvédelem is egyben. Továbbá: a szakszervezet társadalmi szervezet is, – az ezzel járó jogokkal és kötelezettségekkel –, mozgalom és közösség is, ezek jellegzetességeivel együtt. Nem szólva olyan területekről – amelyek a szocialista korszakban hangsúlyos feladatkörök voltak –, mint a munkavédelem és az üdültetés.

A morális problémák, a szakszervezeti vezetők erkölcsi magatartása, állapota élesebb fénybe került korrupciós, zsákmányszerzős világunkban. A vita is tükrözte, hogy miként a társadalmi közvélemény, a szakszervezeti tagság is rendkívül érzékeny a hatalmi, pénzügyi visszaélésekre, határozottan elítéli azokat, akik megkárosítva a közösséget, visszaélve a bizalommal, saját zsebre játszanak. Ilyen emberekre nincs szükség vezető tisztségekben – szólnak a figyelmeztető szavak. Aki közszolgálatot vállal, az legyen képes ellenállni a kísértésnek, legyen tudatában annak, hogy a közélet porondján csak erkölcsileg fedhetetlen, hiteles szereplőknek van helye. A rendszerváltás veszteseit, a bérből és fizetésből élőket, a nyugdíjasokat képviselő szakszervezetekben különösen.

Megfogalmazódtak másfajta figyelmeztetések is, amelyek egyben jelzik a tennivalókat. Nem szabad felélni a vagyont. Több figyelmet az utánpótlásra. Kis létszámú, de profi apparátust. Előtérbe állítani a képzést, az oktatást, a szakértői gárda megerősítését, a szellemi bázis kiszélesítését. Több pénzt, energiát áldozni a sajtóra, a nyilvánosságra, az információra, a tájékoztatásra. Korszerűbb stílust, modernebb szóhasználatot, érthetőbb, „eladhatóbb", eredményesebb kommunikációt. Megfontolt, érvgazdag, de bátrabb, keményebb hangot, ha az érdekérvényesítés úgy kívánja. Nem lemondani az érdekegyeztetés intézményéről, a kollektív tárgyalásokról, megállapodásokról és szerződésekről. Tovább munkálkodni – kordában tartva az egyéni ambíciókat – a konföderációk közeledésén, együttműködésén, a közös fellépéseken, az erők egyesítésén, a szolidaritás erősítésén, a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésén.

## 5.

A nézetek sokszínű piacán új felismerések születtek és régi igazságok is megerősödtek. Erőteljesen kifejezésre jutott, hogy a munkavállalók, a szakszervezetek csak magukra számíthatnak. Az lesz s marad az övék, amiért megharcolnak, amit s amennyit kikényszerítenek maguknak. Ehhez azonban minden szakszervezeti tag személyes hozzájárulása, aktív közreműködése szükséges. Az kell, hogy a szervezett dolgozók legyenek készek a keményebb érdekérvényesítésre is. Ne húzódjanak a háttérbe, ha demonstrálni, sztrájkolni kell, ne csak társaikat biztassák, hanem adják saját arcukat, jelenlétüket és erejüket a közös ügy sikeréhez.

Az élénk vitakészség és a gazdag tartalmú megnyilatkozások sem jelentik azt, hogy nem maradtak nyitott, továbbgondolásra késztető témakörök. És ez így természetes, hiszen nincs az a bölcs vita, amely minden dilemmát megold, lezár. Így például sok szó esett a szüntelen megújulás kényszeréről, fontosságáról, ám kiderült, hogy nem mindenki ugyanazt érti rajta. Ezért a megújulás szakszervezeti értelmezése, iránya és tartalma továbbra is dialógus tárgya. Annak viszont evidenciának kell(ene) lenni, hogy a konstruktív változást mindenki kezdje és folytassa magával, saját szervezetével, vagyis figyeljünk másokra, törődjünk másokkal, de leginkább „söpörjünk a saját portánkon", mert így jobban célba találnak a mások címére küldött ajánlásaink is.

Tovább kell beszélgetni olyan kérdésekről is, hogy mit jelent a munkatőke ellentéte a mai körülmények közepette, politizáljanak-e a szakszervezetek, kik és hogyan érvényesíthetik saját (baloldali, liberális és konzervatív) értékrendjüket a mozgalomban, mi a haszna és kára a szakszervezeti pluralizmusnak, működjenek-e (és hogyan) platformok a szakszervezetekben, legyenek-e parlamenti képviselők a szakszervezeti vezetők, milyen a kívánatos kapcsolata a szakszervezeteknek és a politikai pártoknak?

Ez csak ízelítő az elfogadhatóan megválaszolandó kérdésekből, s akkor még nem is említettem azt a sokat idézett mondatot, hogy „törvényes, de etikátlan". Ezek prolongált szakszervezeti „keresztrejtvények", amelyeket további tisztázó eszmecserékben kell közösen megfejtenünk.

Összegezve: szigorú mércével is állíthatjuk, hogy kultúrált hangú, tárgyszerű, érdemi és hasznos véleménycsere folyt egy éven át a Magyar Vasutasban. Olyan, amely érdeklődést váltott ki a szakszervezetek határain túl is. Olyan, amely átfogta a munka világának, a munkaharc fő kérdéseit és fogódzókat nyújtott a mindennapi érdekvédelmi csatározásokhoz.

Bizonyította, hogy az erők egyesítésének, a szakszervezeti összefogásnak nincs más alternatívája. A kritikus-önkritikus elemzés mellett felmutatta egy lehetséges szakszervezeti koncepció körvonalait, azokat a biztató jeleket, amelyeket a hat konföderáció új, együttes szervezeti keretei, fórumai és a civil országjelentés tartalma jelentenek.

Megcsillantak tehát a fények az alagútban. Ellenszélben is esély kínálkozik arra, hogy az érdekvédők üzenjenek a szakszervezetek halálhírét híresztelőknek: a mozgalom él és működik, s most éppen arra koncentrál, hogy felszálló ágra kerüljön és visszaszerezze tagságának bizalmát, megtépázott tekintélyét, elgyengült társadalmi támogatottságát.

***Kárpáti Sándor***

# Offenzív, jövőorientált, európai

**Ez volt** a mottója a TRANSNET Gewerkschaft GdED november 26. és december 1. között Magdeburgban tartott 16. kongresszusának. A Vasutasok Szakszervezete nemzetközi elismerését jelenti az a tény, hogy meghívást kaptunk a kongresszusra. A nyitó ünnepségen a TRANSNET elnöke, *Norbert Hansen* üdvözölte az 1200 résztvevőt. A megnyitón a vendéglátó szövetségi tartomány Sachsen-Anhalt miniszterelnöke, *dr. Reinhard Höppner* mellett az új szövetségi közlekedési és építésügyi miniszter, *Kurt Bodewig* is részt vett.

**Rajtuk kívül** számos kiválóság volt még jelen Magdeburgban: a különböző pártokat képviselő szövetségi és tartományi politikusokon kívül a DB Rt. elnöke, *Hartmut Mehdorn* és számos igazgatósági tag, a Felügyelő Tanács vezetője, *Dieter Vogel,* a teljes vállalati egyesülés minden szintjét képviselő vezetők, a szakszervezetek vezetői, élükön a DGB (Német Szakszervezeti Szövetség) elnöke, *Dieter Schulte.*

**Reinhard Höppner** tartományi miniszterelnök hozzászólásában kiemelte: „Egyszerűen nem lehet, hogy a vasút üzemeivel rosszabbul bánik, mint korábban a vagyonkezelő", fordult Mehdorn vasúti elnök felé. Valahogy nem illik össze, hogy először a teljesítményeket csökkentik, majd elkezdenek csodálkozni az üzemek gazdaságtalan voltán. A tartományban található négy üzem szándékos bezárása olyan „hihetetlen történet", amelybe a tartományi kormányzat nem fog beletörődni. Höppner síkraszállt a vasúti közlekedés egész Európában elfogadott koncepciója mellett. Élesen foglalt állást a miniszterelnök az alacsony bérek és a biztonság kárára megvalósítandó verseny ellen.

**Kurt Bodewig** szövetségi közlekedési miniszter hozzászólásában kiállt a szakszervezetek mellett és hangsúlyozta, hogy „korrekt versenyfeltételeket kell teremteni". Hangos tiltakozás közepette jelentette ki az új közlekedési miniszter, Kurt Bodewig, hogy a szövetségi kormány ragaszkodni fog a vasutas lakások értékesítéséhez. A miniszter kiemelte és elismerte a szakszervezetek jelentőségét. Nálunk „olyan szakszervezetekre van szükség, amelyek aktívak és részt vállalnak a feladatokban. Aki Németországot át akarja alakítani, ezt nem teheti a szakszervezetek ellenére". A közlekedéspolitikát illetően Bodewig azt mondta, a vasút és a politika a vasúti teherszállítási teljesítményt meg szeretné duplázni az elkövetkezendő 15 év során és szeretné elérni, hogy a vasút nyereséges legyen. A szövetségre fog hárulni a pályavasút fenntartásának felelőssége, azaz *„a szükséges eszközöket az infrastruktúra rendelkezésére fogjuk bocsátani".*

**A Német Vasutak Rt.** elnöke, *Hartmut Mehdorn* a jelenlegi üzleti évet értékelve kifejtette, hogy az EXPO-val kapcsolatos problémák ellenére a vasút előreláthatólag pozitív üzleti eredménnyel fogja zárni. Üdvözlő beszédében a vasúti elnök azt mondta, hogy a 2000. év októbere üzletileg a legjobb hónap a vasúti reform kezdete óta. A milliárdos hiányokra kitérve elismerte, hogy a „régi vasúti emberek" a szükségesnél sokkal óvatosabban terveztek és az új projekteknél most felmerülő költségnövekedéseket előre jelezhették volna. Mehdorn kritikus közbekiabálásokkal többször megszakított beszédében kifejtette, „úgy hiszem becsületességgel tartozom Önöknek légvárak építése helyett, a jövő érdekében erőfeszítéseket kell tennünk és pénzügyi harcot kell folytatnunk".

**A hozzászólásokat** végighallgatva a küldöttek által teremtett légkört átérezve, bátran ki lehet jelenteni, a TRANSNET kongresszusa offenzív, jövőorientált és európai módon végezte munkáját.

**Norbert Hansennak,** a TRANSNET elnökének újbóli megválasztásához ezúton is gratulálunk és felelősségteljes munkájához sok sikert kívánunk.

*Simon Dezső*

# Tervek, remények

## EURÉGIO-s szakszervezeti irodák létesülnek Nyugat-Magyarországon

A nyugati határszél megyéiben élők egyre gyakrabban hallhatnak a határon átnyúló együttműködés gyümölcseiről. Burgenland tartományfőnöke, valamint Győr–Sopron, Vas és Zala megyék közgyűlésének elnökei 1999 év nyarán írták alá az EURÉGIÓ West/Nyugat PANNÓNIA keretszerződését, amely a területi egységek kooperációjára nyújt lehetőséget. A szabad akaratból létrehozott érdekközösség a partneri elvek szerint funkcionál, s a jószomszédi kapcsolatok erősítését, fejlesztését, az együttműködés mélyítését tűzte zászlajára. A társadalmi, gazdasági, kulturális, technikai és közgazdaságilag koordinált szinteken történő közös problémamegoldások hazánk EU-belépése segítésének szolgálatában is állnak.

Az EURÉGIÓ a határvidéken a terület, a gazdaság, és az idegenforgalom fejlesztését, a közös kulturális örökség ápolását, valamint a természet- és környezetvédelemben, a közbiztonság fokozásában és a katasztrófaelhárításban, a képzésben, s a humanitárius és szociális szolgáltatások bővítésében történő együttműködés jegyében kezdte tevékenységét. A kör azonban folyamatosan bővül, s megalakult a szervezet Szakszervezeti Együttműködési Munkabizottsága is, amely már négy alkalommal ülésezett. Burgenland, Nagykanizsa, Sopron után az idén ősszel Szombathelyen tanácskoztak a bizottsági tagok.

*Papp Zoltán*, a VSZ Szombathely területi bizottságának titkára, a munkabizottságban az MSZOSZ-t képviseli, s a közös szakszervezeti munka kibontakozásáról elmondta, hogy az álláspontok megismerése után munkabizottsági platformokat hozott létre, amelyekben a résztvevők többek között az EU-integráció, a régiók közötti foglalkoztatási helyzet, a nő- és ifjúságpolitika aktuális feladatainak megoldására törekednek. A célok között azonban a tapasztalatcserék mellett a közös képzési rendszer kidolgozása is szerepel.

Az elképzelések megvalósulásának anyagi forrását a pályázatok, projektek garantálják. A kapcsolatépítés révén az uniós országok érdekképviseleti szervezeteinek működési tapasztalatai, s az azokból leszűrhető tanulságok a magyar szakszervezeti munka közelébe kerülnek. A nemrégiben kidolgozott és támogatásra benyújtott projekt tartalmazza a szakszervezeti bizalmiak, üzemi tanácsi tagok közös képzését, gondolva a nyelvi nehézségek áthidalására is. Az üzemi tanácsok elnökeinek tervezett összejövetelein pedig olyan érdekes témák kerülhetnek reflektorfénybe, mint például a multinacionális cégek burgenlandi, illetve magyarországi gyáraiban a bérek és munkáltatási körülmények összevetése. Az eszmecseréken a negatív irányú eltérések felszámolására kaphatnak honosítható recepteket az érdekképviseleti tisztségviselők. A továbbképzések és találkozók különböző szintjein kialakuló műhelymunka erősíti a hazai szakszervezeti mozgalmat, s a várható eredmények a munkavállalókat csatlakozásra ösztönzik majd.

A projekt megalakítói a három megyeszékhelyen konföderációs EURÉGIÓ irodák létrehozására ugyancsak szeretnének támogatást kapni. Ezen kis egységek a szakszervezeti kooperáció „fehér foltjait" tennék színessé. Az irodába betérők mindenfajta munkavállalással kapcsolatos ügyben segítséget, tanácsot kaphatnának, beleértve a jogi jellegű felvilágosításokat is. Emellett az irodák munkatársai az EU jogszabályairól, a kritériumrendszerekről, s a felkészülés egyéb szeleteiről ugyancsak tájékoztatják az érdeklődő érdekképviseleti tagokat.

Európa szakszervezeti szempontból is egyre közelebb kerül hozzánk, s remélhetőleg ez a folyamat a munkakörülmények javulásában, s a munkavállalói kiszolgáltatottság csökkenésében ölt majd testet. A munka törvénykönyvének tervezett módosítása idején e törekvés hatalmas értéket képvisel.

*ódri*

# A nyugdíjas vasutasok a nyugdíjak felemelését követelik Franciaországban

## La Vie du Rail, 2000. október 11.

**A francia vasút nyugdíjasainak szövetsége (FGRCF) október 3-án és 4-én tartotta 25. kongresszusát Párizsban, a segélyegylet székházában. Az egész országból érkezett mintegy 800 képviselő a nyugdíjas vasutasok jövőjét érintő legfontosabb kérdésekkel foglalkozott.**

A munkabérekről az SNCF-nél tartott előzetes kerekasztal értekezleten kihangsúlyozták azt a reményüket, hogy az aktív állománynál végrehajtott béremelés visszahatással lesz a nyugdíjak összegére is. A Nyugdíjasok Szövetségének régi követelése az, hogy a nyugdíjak vásárlóereje ne csökkenjen. Kihangsúlyozták azt a fontos szerepet, amelyet az SNCF tölt be a közszolgáltatásban, ezért kiemelten kell kezelni a tényleges és nyugdíjas vasutasok helyzetét.

Úgy vélik, hogy a nyugdíjak elvesztették vásárlóértéküket, mióta azokat nem az árindex arányában emelik. A munkabérek és a nyugdíjminimum közötti arány eltolódása, amely 1982-ben közel egyenlő volt, jelenleg 26 pontot tesz ki. A nyugdíjas vasutasok uniójának vezetője a CGT keretében emlékeztet arra, hogy a nyugdíjba menetelnél a lakóhelyváltozási pótlék beépítése eredetileg a pótlás százalékos arányának javítását célozta, jelenleg azonban ez egy új felfogás eszközévé vált. A pótlás százalékos aránya a nyugdíj összegét teszi ki a régi munkabérhez viszonyítva. Az SNCF-nél ez átlagosan 60 százalék a bruttó munkabérhez viszonyítva. Az 55 éves korban történő nyugdíjba menetelnél sok vasutasnak nincs 37 és fél év szolgálati ideje és így nem részesül teljes nyugdíjban, valamint számos prémium és pótlék nincs számításba véve a nyugdíj megállapításánál. A szakszervezet úgy véli, hogy a lakóhelyi pótlékot be kell építeni a munkabérbe. A munkabérek legutóbb történő 0,4 százalékos emelése és a lakóhelyi pótlék 3/4 részének beépítése után még 6,25 százalék pótlékot kell beépíteni, hogy ez teljes mértékben bele legyen foglalva a munkabérbe. Az október 5-ei kerekasztal értekezlet végén az 1/4 rész jóváhagyása után még 6 százalék maradt függőben.

A Nyugdíjas Vasutasok Szövetsége háromévenként tartja kongresszusát. Ez alkalmat ad arra, hogy a küldöttek találkozzanak és kinyilvánítsák szolidaritásukat a vasutasok között, amely tulajdonképpen a szövetség hivatása. 1917 óta folytatja tevékenységét két irányban: a nyugdíjak vásárlóértékének megőrzése és jogsegély nyújtása a rászorulók számára.

Amikor a szövetség függetlenséget követel a politikai pártoktól és egyéb szervektől, nem határolhatja el magát teljesen. Így minden kongresszusára képviselőket hív meg az SNCF-től, a fuvarozási vállalatoktól és egyéb társaságoktól. Ebben az évben jelen volt a kongresszuson a Betegbiztosítási és Nyugdíjas Pénztár új igazgatója, a Nyugdíjasok Országos Pénztárának elnöke és a Közlekedést Használók Országos Szövetségének elnöke.

Rendszeresen meghívást kap a kongresszusra Párizs Polgármesteri Hivatalának képviselője, ez alkalommal maga a polgármester volt jelen, aki megerősítette ragaszkodását a nyugdíjas rendszerhez és üdvözölte a szövetség szolidaritásának kifejeződését. Nem közölte azonban a nyugdíjas vasutas képviselők számát Párizs város közgyűlésében.

*Hajós Béla*

# Sztrájktanyán a 2. évezred végén




Fotó: archív

MAGYAR VASUTAS
Karácsonyi melléklete
TÁRCA • VERSEK • RIPORT

A fa alól:
Nyugdíjasok kiskarácsony 8
Kéjvonat az Adriára 9
Rakhaton Fiumeb 10

**VSZ-Mikulásként az ötgyermekes vonalgondozónál**

# 70-80 ezerből élni tisztességesen



*Itt járt a VSZ-Mikulás*

Akácos dombok közt rejtező falucska a 2500 lelkes Hosszúpályi, Debrecentől úgy 15 kilométerre. A VSZ karácsonyi küldönceként Oláh Ferenc vonalgondozót és családját keresem. S rájuk is találok a Kertész utcában, a sarkon laknak. Két nyurgább és három kisebb csokoládé Mikulás az ablakban. Csak ők lakhatnak itt, hisz *Oláh Ferenc* ötgyermekes családfő. A tömbházfészek szerény menedéknek tűnik.

Felsorakoztatom az asztalon az öt díszes ajándékcsomagot. A két kisebbik fiú, Robi és Dani szeme fölragyog, de a világért sem nyúlnának hozzá. Jólneveltek.

Még egy meglepetést tartogatok a névsorolvasás után.

– Ki nem találnám – támasztja meg az állát öklével a vonalgondozó, ez az inas, éveire nézvést ugyancsak fiatalember. – Előbb – ajánlja – hadd mondjam el, hogy mi a munkám. Mit csinálok? Gyalog baktatva felügyelek a pályára, s ha valami rendelleneset veszek észre, jelentem. Hétfőn, pénteken, reggel öttől délután kettőig járom a kijelölt szakaszt egy nagy csavarkulccsal és egy csákánnyal jobbára Léta és Monostorpályi között 7-8 kilométeren át.

Szoktam helyettesíteni is. Debrecen-Sáránd, Sáránd-Derecske, Pocsaj-Nagykereki. Máskor meg beállok a munkáscsapatba. Toldozzuk, foldozzuk, javítgatjuk az avuló vonalat.

***– Mióta is szolgál a MÁV-nál?***

– '87 óta, s 39 éves vagyok.

– A vasút adta a kenyere javát.

– A tsz után.

Nem kerülgetem tovább a forró kását.

***– Egy keresetből heten élnek. Ez több, mint művészet.***

– 40 800 az alapom. Mi jön erre? Egy kis különélés.

– ??

– Az a pótlék. – Kacag föl hirtelen a családapa. Hisz az ötödik fiúcska, Dávid, a pólyás a bizonyság arra, hogy Oláhék nagyon is együtt húzzák a kölcsönös szeretet szekerét. Külön-külön az nem menne.

Az édesanya is hozzáragaszt még egy morzsányi családi pótlékot a megélhetéshez, s megtoldja az iskoláztatási támogatással:

– Ötőjükre jön 29 ezer.

– Édeskevés – állapítom meg. Ha csak a két nagyobbik fiú, Attila és Feri pusztítaná a kenyeret...!

A nagyon-nagyon megviselt bútordarabok is arról árulkodnak, hogy itt csak többnyire az ennivalóra jut. Többre aligha futja. A zömök cserépkályha duruzsoló lángjainál, a jó meleg konyhában, a tisztes szegénységben barátkozunk.

***– A ház a maguké? Saját tulajdon?***

– Kerttel együtt – rezdül meg némi büszkeség az apa hangjában, akinek nem csak a vasúti munka az osztályrésze.

– Mellette dolgozok!

Ebből rögtön megérteni, hogy ő aztán a föld alól is előteremti a betévő falatot, mert kiböki, hogy segélyért az önkormányzathoz csupán egyszer folyamodott, ám akkor elutasították. Ő meg nem olyan kuncsorgós fajta, inkább az erdőre jár fát vágni nagyfejszével, fűrésszel. Szerencsére a halápi erdész barátilag számon tartja munkaerejét.

– A tűzrevalóért már nem fizetek. S az is valami!

***– A galy nagyját megrészelik?***

– Nem. Megváltom. Kétezer forintot adok egy fuvarért, így még mindig kevesebbe van, mintha a tüzépről venném.

***– S ez a két erős nagyfiú szokott segíteni?***

– Ha úgy esik, jönnek szedegetni.

***– A mai napja hogy telt?***

– Gyermekgondozásra vettem ki a szabadságom, mert a feleségemnek még nem lehet emelgetni, cipekedni, én takarítottam, a ház körül minden tennivaló az enyém. Aztán meg javítok odakinn egy ócska kis masinát, egy törpe traktort. Értek hozzá, mert a felét én szereltem össze. Ezzel hordjuk a fát.

Fordítunk a gondolat kerekén egyet.

***– Politizál?***

– Nincs értelme, úgysincs igazunk.

***– De hát a vasutassztrájkról csak van véleménye tán?***

***Az ötödik, Dávid***





***Nagycsaládi kép a kenyérkereső kistraktorral***

– A fizetésünkön nem nagyon látszik meg azóta se, én pedig mint vonalgondozó sem sztrájkolhattam, mert a közlekedés teljesen nem állhatott le.

***– Azért valamit csak kiharcoltak!***

– Hát nem sok mindent, de azért a követelésekkel rokonszenveztem. Különben tudja, mivel nem értek egyet? Azzal a rengeteg félárús közalkalmazotti kedvezménnyel. Miért nem fizetnek ők is? Több lenne a MÁV bevétele, több lenne!

## *Feri és Attila jobb szakmát választ*

A fiúk közül Attila nőtt ki leginkább a sárból. A százkilencven felé közelít, holott még csak nyolcadikos. Hallgatag kamasz, aput egyelőre csak a növésben hagyta le, de a szorgalmát örökölhette, hisz mindenáron karosszérialakatos akar lenni. Nagyon elszánt, mikor erről faggatom.

***– No ehhez – jegyzem meg – áldás a szabadjegy! Ingyen járhatsz Debrecenbe. A szakmunkásképzőbe.***

– Ha addig meglesz – tamáskodik az apja, s kétkedését így erősíti meg: „Ilyet hallottunk". Én meg nyugtatom, hogy nem addig a', mert azt csak mesélik, a 2001-es betétlapot már mindenki megkapta vasutaséknál.

***S most vegyük elő Ferit, aki végzett már a nyolcadik osztállyal. Hát ő se nagyon beszédes.***

– Szobafestő-mázoló leszek – ezt azért kihúzom belőle.

***– Jó szakma, dicsérem meg. S ki találta ki ezt neked?***

Elpirul.

– Anyu – súgja. S ő is boldog, hogy fia mennyire szeretne kitörni ebből a világból. Hogy nem adja alább ő se. Azt meg váltig állítgatják, a szobafestő Hosszúpályiban nagyon is megél, bár nem csak egy van belőlük.

## *Kalácsot sütnek*

Feri nyáron egy kis rotációs kapával forgatja a földet Monostoron egy nagyobb kertben. Zöldséget termeszt a család. Titokban karácsonyi ajándékra gyűjtöget, de még azt nem árulja el, hogy mire.

***– S hogyan képzeli el mondjuk a karácsonyi ebédet a 33 éves fiatalasszony?*** – Előbb megcumiztatja Dávidot, az meg csendesen szuszog a jóllakottságtól. Oláhné fáradt. Nem is csoda, ennyi gyerek mellett! Azért felsorolja a fogásokat.

– Húsleves, mint mindig, aztán töltöttkáposzta, az szokásos. Az ünnepi kalácsot én sütöm gázsütőben.

***– Ugyan mondja már meg – kérlelem –, hogy itt, ahol mindenki mindenkit ismer, Hosszúpályiban, föltekintenek-e az ötgyermekes édesanyára, vagy...***

– Ki, hogy. Van, aki azt mondja, sok.

***– S most itt a végállomás?***

– Igen, megállunk. Mindig lányt vártunk következőnek, aztán így sikerült.

A vonalgondozó ehhez már nem tesz semmit hozzá. A holnapi hajnalra gondol, amikor majd megrikatja fűrészével az akácfákat.

*Kép és szöveg:* ***Szalai Csaba***

## *Adventi várakozás*

*Az adventi várakozás lényege szerint: várakozás arra, Aki van, ahogy a szeretet misztériuma sem egyéb, mint vágyakozás az után, aki van, aki a miénk. Persze, erről a várakozásról és erről a vágyódásról csak dadogva tudunk beszélni. Annál is inkább, mivel Isten valóban megtestesült közöttünk, vállalva a lét minden súlyát és megosztottságát. És még, túl idő és tér vastörvényén, melynek – megszületvén Betlehemben – maga a teremtő Isten is készséggel és véghetetlen önátadással vetette alá magát. Ádvent idején mi arra várakozunk, és az után vágyódhatunk: ami megtörtént és akit kétezer esztendeje jól-rosszul a kezünk között tartunk. Vágyódunk utána és vágyakozunk rá, azzal, hogy Isten beleszületett az időbe, módunkban áll kiemelkedni az időből.*

*Az adventi várakozás hasonlít a megemlékezéshez, de valóban mindennél távolabb áll tőle. Valódi várakozás. Pontosan úgy, ahogy a szeretet mindennél világosabban vágyakozik az után, akit magához ölel és örök újszülöttként a karjai között tart.*

*(Pilinszky, 1975. december 14.)*

Karácsonyi melléklete

**Elhurcoltak, szóljatok!**

# Hatvanból a vasutas feleségeket telepítették ki

***– Hogy mennyire „hord vissza" az emlékezete, ma kipróbáljuk.***

A sovány, kórókony Varga János – akire ráragasztották a Jedán becenevet – cickány tekintetével végigfutkároz rajtam. Valaha – mondják Mátán – ő volt a rizstelepfelelős, amolyan brigadér. Jelenleg a lovasfaluban éli nyugdíjas éveit, meghagyták néhányuknak a régi állami gazdasági lakást. Megvették.

– Mi érdekel? – szívja körmig a cigarettacsutka parazsát amúgy partizánosan, marokban.

Tegez. Teheti, 84 éves.

***– A telepesek bejövetele Kónyára...***

– Nem lehet azt elfelejteni – rágja meg jól a szavakat érdesen, s ettől mindjárt hitelesebb a történet. Azt az évet 1950-re teszi.

– Aratás előtt volt – törölgeti a tanyasi tojásokat felesége. – Apám akkor éppen éjszakás volt Kónyán, végignézte, hogy pakoltak ki az állomáson a rámpára. Mert vonattal érkeztek. Nem tudott arról az ember semmit se, hogy ki fia borjai is ők. (Azt már kinyomoztam, hogy a vasutasok feleségeit Hatvanból valamivel később internálták. A környékről szám szerint hatvanat. Így könnyű volt megjegyezni, hányat. Más források 34 családot említenek.)

***– Volt, aki a szekerét is magával hozta a szerelvényen – állítja Varga János az első kitelepítési hullám képeit visszapörgetve.***

Így igaz, mert a baranyai parasztoknak azt hazudták, hogy az állami gazdaság elmaradt a mezőgazdasági munkákkal, tehát csak hozzák magukkal nyugodtan akár a szarvasmarháikat is Hortobágyra. A munka dandárja végeztével hazamehetnek. Ők még csak jól jártak, ám a vasutas asszonyok csupán kis motyójukat kaphatták fel az utolsó pillanatban, s már tuszkolták is őket föl a berregő teherautókra. S most végre, íme egy igazi szemtanú, Varga János.

– Ladikkal hordták a csapatokat rizst gyomlálni: ne lássa őket senki, véletlenül se.

***– No, és hogyan különböztették meg a rizst a muhartól?***

– Rámutattam mind a két növényre, s csak annyit szólhattam az őrködő rendőrök füle hallatára, hogy melyiket tépjék föl gyökerestől.

***– Szóba se állhatott velük?***

– Mondom – mérgesedik meg az öreg, – én se „szórakozhattam" ott.

Kuczik Sándor és Pető Anti adták ki a munkát, nekik saját brigádvezetőjük nem volt. Az ivóvizet is rendőr kíséretében vihették két-két bádoggal.

Egyébként egy grófnő volt a vízhordó, aki gyomlált is, de nem bírta a nehéz testi munkát.

***– Igaz, hogy gyerekek is voltak Kónyán robotolni?*** *(A kifejezést azért használom, mert tudok róla, hogy az őszi szántás rögeit simára kapáltatták velük. Velük és szüleikkel.)*

– Akadt köztük – ingatja a fejét Varga János. S azt is igazolhatja, hogy az első napokban szalmán aludtak az istállókban, csak később trágyázták ki a vastag almot maguk alól.

***– De miért hívták őket telepeseknek? – értetlenkedem.***

– Hivatalosan kitelepítették őket, ezért.

***Azt megint csak ide kell vésnem, ha nem is arany betűkkel, hogy mindenki reménykedett, sőt bízott a szabadulásban, nem csüggedtek el. Egyfajta tábori koszton éltek, főztek. Üzemi konyhájuk volt. A munkaerőt vissza kellett pótolniuk, bért is kaptak. Varga János így önti mondatokba:***

– A hátulja felé egy kis forint már járt nekik. Borsóson 15 házat húztak fel, el is nevezték Bánomfalvának. Ide a családosak költöztek. Persze a hírektől el voltak zárva, majd csak jóval később mozoghattak szabadon.

Aztán széjjel-széledtek, mint fáról a levél.



*Varga János Mátán emlékezik az ásóra támaszkodva*

Ez már 1953-ban volt, de még ma is emlegetik azt a vezérkari őrnagyot, aki visszaszegődött Kónyára kondásnak.

Máshová már nem mehetett.

*Kép és szöveg:* ***Szalai Csaba***

# Nyugdíjasok kiskarácsonya

Ilyenkor november végén, december elején megsokasodnak az időskorúak összejövetelei, találkozói a múló félben lévő esztendő – ezúttal évezred is – eseményeinek felidézése okán.

A sok évgyűrűs fehér hajúak ezekre a találkozókra mindig megtöltik a termeket. A meghívók ilyenkor a beszámolókon túl színesebb, helyenként gazdagabb szórakoztató programot is ígérnek. Ha igény és lehetőség van rá, az önköltséges vacsora, esetleg a tánc sem marad el.

## Igazi közösségteremtő

A rendezvény külsőségei arra utalnak, hogy ez nem a szokásos gyűlés, több annál, ünnepi összejövetel lesz a legtöbb helyen. Igazi közösségteremtő, erősítő hatása van. Eseményszámba megy az évzáró találkozó, melyet több helyen megtisztelik a helyi vezetők, a polgármester, van, ahol a tiszteletes úr is és más országos nyugdíjas szervezetek küldöttei.

Az időskorúak szervezeteinek irányítását, vezetését vállaló társadalmi tisztségviselők részletes emlékidéző összegezést adnak a múló esztendő mozgalmas, tartalmas életéről, eseményeiről.

A beszámolók országjáró kirándulásokról, nevezetes helyek felkereséséről, gyógyfürdők sorba vételéről vagy ugyanoda ismételt visszatérésről szólnak. Itt vannak azok is, akik idén először csatlakoztak a „vándorokhoz" a szomszédasszonyok élménybeszámolására, unszolására hallgatván. Bizonyára jövőre is velük tart, reménykedik joggal a csoport vezetője.

## Egészen átalakulnak az emberek

A kiruccanás persze pénzbe kerül, de mint egyik résztvevő mondja, ennyit csak megérdemel az öreg és hát spórolunk is rá. Aligha marad ki a kirándulásból egy-egy múzeum, de vannak, akik már többször jártak Erdélyben, vagy akár Bécsben is. Egészen átalakulnak, összeszoknak az emberek, barátságosabbá, közlékenyebbé és ahogy az előadó mondja, világlátottabbá is válnak.

A melegvizekre járók azonnal érezni vélik a gyógyulás jeleit, mert így akarják.

## Száll a dal és szól a nóta

Útközben a különbuszon – ahol minden hely foglalt – odavissza száll a dal és szól a nóta, visszafelé kissé vidámabban. Előkerülnek a pakkok, csomagok, vagyis az elemózsia jobbnál jobb sütivel, imitt-amott egy-egy kisüveg papramorgó egymás kínálására. Az egyik öregúr „bizalmasan" mesélte a mellette ülőnek, a felesége alig tudta eldönteni, mit süssön az útra, valami mást akart, mint tavaly, mert hátha megszólják. Végül kétfélét sütött, így az én kedvencemre is sor került, került fel az arca.

A körbekínált karcoshoz fintorgó képet vágnak, miközben agyba-főbe dicsérik, kedves bosszantásul. Még felemlegetni, visszaemlékezni is jó ezekre az együttlétekre, kiruccanásokra. Soha annyi százszor hallott anekdota el nem hangzik, mint az ilyen napokon, de ismét és ismét úgy kacagnak rajta, mintha először hallanák. Szóba kerül, útközben hol érdemes pihenőképpen megállni egy hideg sörre, egy nagyfröccsre, netán egy olcsó halászlét elfogyasztani. Van, ahol kedvezményt kapnak, mert visszatérő vendégek.

## Szeressük egymást öregek

Bizony visszafiatalodik ilyenkor az ember – így a szónok – és vidáman éneklik „Nemcsak a húszéveseké a világ..." meg hogy „Szeressük egymást öregek", kicsit átírva a dalt. Az évközi élményeket egymást segítő egész évi munkát soroló beszámoló alatt látható, hogy azokat ismét átélik, visszaidézik.

A közeledő karácsony méltóságteljes hangulatát hol egy-egy szaloncukor, egy fenyőág és az elhunytak emlékére gyújtott gyertya, no meg a kellemes ünnep és békés újév kívánás fejezi ki. Mindez igen emberi, családias, ünnepi, nem túlzás, hogy szeretetteljesnek látjuk.

A visszaidézett emlékek újabb élménnyel bővülnek a beszámolókat követő ajándékműsorral, melyet részben önmaguk közül való szereplőktől láthatunk, hallhatunk. De eljöttek a testvér nyugdíjas szervezetek, klubok vendégszereplői is. Hozzájuk majd a vendéglátók látogatnak el, később.

## Köszöntik az öregeket

Társaik szórakoztatására vállalkozók énekszámokkal, versmondással, csoporttáncokkal rukkolnak elő nagy sikert aratva. Néhol a helyi óvodások, kisiskolások köszöntik az öregeket, verseik, dalaik már sejtetik: közeleg a karácsony.

A rímbe foglalt gondolatok megfáradt, reszkető kezekről, fájdalmas, görnyedt derekakról,ráncos arcokról, s más megannyi gondról szólnak, indokolásul a nélkülözhetetlen szeretet, az idősek iránti tisztelet, segítő gondoskodás elvárása reményeként.

Nagy átéléssel, szinte esdeklő hangsúllyal hallhatjuk a verselő idős tagtárstól a ma már mindenütt ismert verset, a „Szeressétek az öregeket", mert megérdemlik. Az egymást követő produkciók, kosztümös jelenetek, táncok, népdalok nagy sikert aratnak, jó kedvre derítik a közönséget. Minden számot „teltkarcsú" hölgyek, urak adnak elő nagy komolysággal, lelkesedéssel. Mindent ugyanúgy csinálnak, mint a fiatalok, de mintha a mozgás megfontoltabb, méltóságteljesebb lenne. A frissességet teljes átélés, igyekezet pótolja.

Az összejövetel ezt követően már mindenki aktív szereplésével folytatódik. Mindenütt megvendégelik önmagukat a jelenlévők. Van, hol szerényebben, van hol valamivel „módosabban".

A teljes egyetértést kifejező zsivaj közben, a jó étvággyal elfogyasztott vacsorát étvágy- és hangulatgerjesztő egyszemélyes „élőzenekar" nótás zenéje kíséri.

Nem kisebb értékű és hangulatú a gépzenei kísérettel, önkiszolgálással tartott összejövetel sem. Ezek hangulata is épp oly bensőséges és ünnepi.

A hallható nótákba egyre többen kapcsolódnak be és egy nótánál, talán „A legszebbnél", imitt-amott még a szemek is bepárásodnak, de hát ilyenkor még a cigánynál is könny hull a vonóra.

A pattogó csárdásokra kötelező átkarolni az „öregjányt" és megforgatva kissé, megszédíteni. A szünetek mintha sűrűbbek lennének, az arcok mintha jobban, pirosabban ragyognának. Az is lehet, hogy nem jól látja ezt a krónikás. Lehet, hogy a vörösbor a hibás.

A hátralévő rövid hetek már a nagykarácsonyra készülődés jegyében múlnak, van kinél nem kis gondot okozva.

Ilyen találkozásra már csak a huszonegyedik században – jövőre kerül sor, reményeink szerint még nagyon sokszor. Most egy kis időre talán feledni tudták a testi, lelki bajokat, hisz mindezt ennek reményében tették.

Csatlakozva hozzájuk kívánjunk nekik nagyon boldog karácsonyt, jobb életlehetőséget, jó egészséget hozó békés új éveket.

*HK.*



# Kéjvonat az Adriára

Társasutazásról – legalábbis a szó mai értelmében – a vasutak szélesebb körű elterjedésétől kezdve beszélhetünk. Nálunk másképpen alakultak az események: a szabadságharc leverése után még jó néhány évig nem volt lehetőség társasutazások szervezésére, a rendőri hatalom megakadályozta volna az efféle próbálkozásokat. Végre az 1860-as évek elején enyhült a bécsi szigor, s alig egy esztendővel a Buda és Trieszt közötti vasútvonal megnyitása után meghirdethették az első magyar társasutazást.

A déli vaspályatársaság legelső híradásai 1862 májusában jelentek meg a lapokban. A Pesti Napló június elején a részletes programot is ismertette. Az érdeklődés minden várakozást felülmúlt. A társaság előbb – hatszáz személyre számolva – tizenhárom kocsit rendelt, majd utasainak nagyobb kényelme kedvéért még nyolc kocsit állíttatott ki. Azután a jelentkezők számának szaporodását látva bejelentették, hogy néhány perccel az első után egy második vonatot is elindítanak majd. Nemcsak Budáról és Pestről jelentkeztek sokan, hanem más településekről is, kiváltképp a vasútvonal melletti városokból, Székesfehérvárról, Kanizsáról, stb. Hamarosan megtelt a második vonat. Harmadikra azonban már nem fogadtak el jelentkezőket.

A tudósító: Thaly Kálmán.

A Pesti Napló praktikus tanácsokkal látta el az utazókat. A hölgyeknek egyebeken kívül ezt ajánlotta: „Magukat jól ellássák meleg, a tenger kigőzölgését felfogó felöltőkkel, plaidekkel, továbbá amennyire lehet, vízhatlan félczipőkkel (például Calouche) különösen azért, mert az adelsbergi barlang lege hűvös és talaja nedves...Jól mondja a magyar példabeszéd: nyáron ruhádat, télen kenyeredet el ne feledd...”

Jó néhány lap tudósítót küldött a vonattal. A Pesti Naplóban Thaly Kálmán számolt be az utazásról. Az utókor számára főképpen az ő, két folytatásban megjelenő, terjedelmes tudósításából állítható össze a kirándulás, „az első magyar kéjvonat” históriája.

Már Laibachban (ma Ljubljana) azt tapasztalhatták az utasok, hogy a hatalom nem adta fel a vigyázatát. A pályaudvar minden kapuját megszállta a rendőrség és a csendőrség, nehogy a helybéliek bejussanak a pályaudvarra, s ott találkozzanak a különvonatok magyarjaival. Néhány kitartó laibachinak azonban sikerült bejutnia az éppen induló szerelvényekhez: hangos éljenekkel köszöntötték az utazókat.

Eltelt még néhány óra, míg a turisták meglátták az Adriát. Ha hihetünk a tudósítónak, a fél város ott tolongott a trieszti állomáson. Nem sokkal később a szállásukra mentek az érkezők: négyszáz utast szállodában, nyolcszázat magánházakban helyeztek el.

A hajón a Rákóczi induló harsogott.

Másnap városnézéssel, majd sötétedésig tartó tengeri hajózással folytatódott a kirándulás. Az osztrák Lloyd társaság három gőzösén magasra csapott a hangulat. Olaszok és magyarok együtt járták a csárdást, egymás egészségére ürítették poharukat. A tengerről visszatérőket sok ezren várták a kikötőben. A mólókról leomló görögtűz fénye beragyogta a partot, egymást követték az „éljen!”-ek és az „evvivá!”-k. A nap utolsó eseménye Verdi Ernani című operájának az előadása volt. Ami ott történt, arról idézzük Thaly Kálmánt: „A második felvonás ama dalát, Siamo fratelli (testvérek vagyunk), irtóztató éljenzés között 6-szor kellett ismételni, s midőn a rendőrség nem akará a 7-edszeri ismétlést engedni, s néhány olasz fiatalembert be akartak fogni: roppant zaj támadt, az olasz és magyar egyének a zártszékre felállva kezdtek szónokolni; a függönyt a zavarban lebocsáták; egyszerre a la casa! a la casa! (haza! haza!) kiáltások hangzottak; a kinyomuló tömeg amaz ifjakat kísérőiktől (azaz: a rendőröktől. – *A szerk.*) külön választva ezekkel együtt magával kisodorta, s a Corsokon kiáltozások között vonult végig. Én e jelenetet, hogy jobban lássam, a chinai kabinet erkélyére felmenve szemléltem.

Egyszerre a szomszéd utczákból szuronyok villantak meg, mindenfelől erős őrjáratok közelegtek, s a tömeget elszélesztették.”

A következő reggelen a magyarok elbúcsúztak a vendéglátó várostól. De alig érkeztek meg a legközelebbi úticél, Adelsberg (ma: Postojna) állomására, befutott egy harmadik szerelvény is: a trieszti fiatalok népes csoportja különvonattal indult a magyarok után, s folytatódott az olasz-magyar barátkozás. Együtt keresték fel a harminczezer lánggal, zöld, fehér és piros mécsekkel kivilágított nevezetes barlangot. Ne feledjük: azokban az években mindkét ország szabadságszerető fiai érdeklődéssel figyelték a másik államban történteket, Garibaldi és Kossuth neve – nem egyszer együtt emlegetve – a szabadság, a felszabadulás, a nemzet fölemelkedésének jelképe volt...

A triesztiek és a magyarok 22-én este vettek egymástól végső búcsút. A hazafelé vezető úton minden megállóhelyen lelkes tömeg fogadta a vonatokat. A budai indóháznál pedig húszezernél is többre rúgott az érdeklődők száma, „akik közé” – mint a krónikás írta – „narancsesőt hullatának válaszul az üdvözletekre”.

A lapok lelkes híreket közöltek az útról. Csak a kormányhű Sürgöny hangja volt más: a Pesti Hírlappal szólva „újdonságírója a trieszti kirándulásról... igen ócsárlólag ír, bizonyára azért, mert a kirándulás legkevésbé volt hivatalos természetű”. A trieszti „kéjvonat” sikere hasonlók szervezésére bátorította Hollán Ernőt, a vasúttársaság főügynökét.

Augusztus 15-ére a Balatonhoz hirdetett kirándulást: „Elindulás Budáról reggeli 5 óra 50 percz. – Megérkezés Szántódon 9 óra 40 percz. – Érkezés B. Füreden 11 órakor de. – Az utasok ennélfogva kényelmes elindulási órával még délelőtt megfürödhetnek a Balatonban, az ebéd közösen fog szolgáltatni 1 frtért teríték szerint. A délutáni szórakozások, ünnepélyek, valamint szükséges elszállásolásokról a füredi fürdő-felügyelőség fog gondoskodni. Estve fényes táncvigalmat rendeznek, melynek befejezésével reggeli 4 órakor az utasok haza térnek.”

A közönség érdeklődése – ha lehet – még nagyobb volt, mint az adriai út előtt. De az indulás előtt öt nappal a vaspályatársaság arra kényszerült, hogy a lapokban közölje: „A tervezett b.füredi kirándulásnak... közbejött akadályok miatt el kell maradnia.”

Sem Füredre, sem Kőbányára.

Hogy mi volt az akadály? A hatalmat aggodalomba ejtették a trieszti kirándulásnak az említett tüntetésbe átcsapó eseményei. Olyannyira, hogy még a Pest és Kőbánya között vasárnaponként közlekedő „kéjvonatokat” is betiltották!

A félelem lehetett az oka a füredi kirándulás megakadályozásának is.

A vaspályatársaság csak 1866-ban – mikor az önkényuralom ismét engedni kényszerült a szigorából – hirdethetett megint társasutazást. Akkor újra az Adria volt az úticél.

***Lovas Gyula***
*vasúttörténész*




## ARANY**SZÁJ**

### *A bölcsek köve*

János bácsi kora ellenére – közel a nyolcvanhoz – minden értekezletre, összejövetelre elmegy, hátha hall valami újat, érdekeset. Minden érdekli, ami okos, értelmes. Fenntartja azonban a jogot eldönteni, mit, kit tart fontosnak, értelmesnek, okosnak. Megvan a lesújtó véleménye az ettől eltérő, semmitmondó „szómenéstől”, bár ő nem éppen e szavakkal fejezi ki magát.

Különösképpen felkapja a vizet, ha az előadó évről-évre ismételgeti önmagát, ugyanazt, ugyanúgy „*hablatyolja*”, ahogy az öreg minősíti.

Ilyenkor János bácsi eldörmögi az előadó következő szavait, akár ő is köszönthetné a hallgatóságot, hiszen sohasem téveszti el a szöveget. Volt módja megtanulni.

Történt, hogy ismét az öregek kerültek szóba, agyba-főbe lettek megint dicsérve, akár meg is dicsőülhetnénk – folytatta János. Már megint mi vagyunk a bölcsek – mondta bosszúsan, de ezt már hangosan, miután szót kért. – Mi ugyan a bölcsesség köve helyett epekövet, vesekövet kaptunk, de ránk talált a mész is, amiből annyi rakódott le bennem, hogy habarcsot lehetne keverni belőle, ezek a sok év alatt gyűjtött tapasztalataim.

Ha igaz lenne az, hogy az öregkor magával hozza a bölcsességet, az előadónak még sokáig kell várnia, hogy bölcs legyen, pedig erre most lenne szüksége igazán, ahogy én látom – fejezte be János bácsi bosszúsan.

***HK***

# Rákháton Fiuméba

… Kislakára költöztek ki, nagyapa ott a majorban szolgált. Kislakán volt tanyájuk, egy időben kettő is. Ott járt iskolába.

Apukád nagyapja 1885-ben Siklón született és Arad-Bánkután halt meg 1937-ben. 1911-ig Kislakán lakott. Mamával 1910-ben esküdtek meg Bánkután. A Zsíros-birtokon dolgozott, ő művelte meg, mert ő volt a családban az egyetlen munkaképes. Tata meghalt, nagyapád testvére, Jani nyomorék maradt a háborúban – vérbajos lett, nem tudták kezelni, mindenféle nyavalyája volt. Vera néni, apuka húga férjhez ment, hiába mondták neki, hogy ahhoz a tróger Imréhez ne menjen, mert ivott. Ahogy enni-inni kapott, ment, tekergett, nem dolgozott! Intették nénémet, csak hozzáment.

## 1911-ben beállt a vasúthoz...

Mari néni – apukád dédanyja – állandóan sírt, ne menjen a fia sehova! De mivel rosszul bánt a menyecskével – édesanyámmal, – nem engedte, hogy begyújtson a tiszta szobába, ne kerüljön az se költségbe, mama csúnyán megbetegedett. Apuka nagyon megharagudott. Munkálja meg ő a földet, meg a bátyja, mondta. 1911-ben bejött a városba és beállt a vasúthoz dolgozni, a munkásnegyedben laktak albérletben. Egy év múlva megkapták a vasúttól a Honvéd u. 20. számú telket, ott házat épített, valami kis bért fizettek, a többit törlesztették.

Először kisegítő fékező és amikor betanult, önálló fékező lett, jó darabig kesztyűt sem kapott. Akkor még nem volt önműködő, nagy vasakat beletenni, kivenni! Átjárt Aradra, azon a vonalon járt.

## A vasút nem engedte...

Az első világháborúban így maradt életben! Megkapta a behívóját a katonaságtól, vitte a MÁV-hoz, be kellett vonulnia. Aki ilyen erős munkát végez és ilyen becsületesen, nem engedi! A vasút nem engedte, hogy kivigyék a frontra. Előtte persze, hogy volt katona, huszárként szolgált. Galíciában járt, de a háborút megúszta.

1918-ban Aradon maradt az a vonat, amelyen apuka ment. Az utolsó személyvonattal maradt Aradon. Ott folyt az osztozkodás, hol lesz a határ. Akinek nem volt papírja, a románok lelőtték. Gyalog szökött haza, az út napokig tartott, a bakancsa lekopott a lábáról, mire hazaért.

Vasutasként a földdel nem foglalkozott, sokat túlórázott, csak amikor volt egy kis szabadideje, olyan ökör volt, hogy kiment az anyjához a földet művelni.

## Összetört minden...

Mari néni a '30-as években halt meg. Dédapád 1922 végéig dolgozott a vasútnál, ekkor volt az a csúnya baleset, hogy szétrepült minden, le kellett ugrania, összetört minden. Úgy tudom, a lábát törte el. Hogy hol, nem tudom. Nem járt föl Pestre, oda a fiatalokat küldték, akik boldogan mentek lófrálni.

Én '28-ban, nagymamád '23-ban született, csak amit később meséltek. Egy tehervonat meg egy személy szaladt össze, a kocsik egymásra torlódtak. Bútort szállított a teher, minden összetört.

A vasút sokáig – úgy tudom, néhány hónapig – fizette, hogy gyógyuljon. Akkor ment volna dolgozni, de olyan rossz hangulatban volt, hogy azt mondta: nem szolgáltatja ki magát azoknak a hülyéknek, akik nem vigyáznak a többire! Akik összeengedték a két vonatot. Ő akármilyen hideg volt, nem bent lebzselt a melegben, kint nézte a kocsikat, ellenőrizte, a hangjáról meg tudta állapítani, ha valamelyiknek baja volt. Akik meg róla döntenek.

Ő volt a fűtő is, hordta föl a mozdonyhoz a szenet és fűtötte, meg kapcsolta össze a vagonokat. MÁV vonatfékező altiszt, ez volt a rangja, ilyennel ment el nyugdíjba.

'22 végén csak Aradbánkutára költöztek vissza, nem akarta, hogy mamával ne értsék meg egymást. A Kis utcában kibérelt egy kis házat, oda. Apukád édesanyja ott született. Ott akarta hagyni a vasutat, hogy felmond és abbahagyja. Mama dörzsöltebb volt. A MÁV főorvos aláírta, hogy ez az ember rokkant! „Józsi bácsi még mindig sántít, idegileg is kivan." Mama két nagy kövér libát bepakolt két nagy kosárba és beállított a kisvonattal a városi MÁV rendelőbe. Ott gágogtak, amikor megjött egy díszes öltözetű MÁV tiszt, gondolta, hogy ez a főorvos! „Na jó, hozza!", azzal egy mellékhelyiségbe vitette az embereivel a két kosár libát. „Tegyék be…" „Jöjjön, mit akar?" Mama sírni kezdett, hogy az ura 12 éve itt dolgozik, a vasúti baleset miatt sánta, nem tud ráállni, idegileg is teljesen tönkrement. Legalább ideiglenesen rokkantosítsák le, kérte a főorvost. „Jól van, megcsinálom." Hazament, otthon apuka hiába kérdezte, „Hol voltál?", nem árulta el. „Piacon", „Üres a kosarad". Füllentett valamit, mert apuka nagyon becsületes volt. Soha sem lehetett volna ilyesmire rávenni.

Elment az orvoshoz. Amikor hazajött, csodálkozva mesélte, milyen rendes volt a főorvos. „Józsi bácsi, élete végéig kapja! Nem sokat, nem teljes nyugdíjat, de követni fogja a pénzromlást." A kis nyugdíj annyit ért, mint egy alacsony fizetés. „Anyukám, több libánk volt!", vette észre később. „Hát elvittem az orvosnak!", mert akkor már nem tagadhatta.

Nagyanyád 2-3 éves lehetett, amikor jött zokogva Bánkutára Mari néni, hogy „A fele földünk szántatlan!". Apuka kijárt, de nem volt még se lova, se kocsija. „A kis tanyát neked adom azzal a darab földdel, csak gyere ki!" Attól fogva ő művelte meg az összes Zsírosföldet, volt vagy harminc hold. Apukáék kiköltöztek, én már ott születtem.

## A végén majdnem húsz nagyholdja lett

A vasúti szabadjegyet apuka nem használta, anyuka annál többet. Azért boldogult a földdel, mert nagyon takarékos volt. Vette a földet, ahogy összekuporgatott egy kis pénzt. A végén majdnem húsz nagyholdja lett, pedig az öröksége négy hold ha volt. Vagy 10 évig Kislakán élt, onnan újra Bánkutára költöztek, a Hosszú utcában vette azt a szép házat. Megsértődött az anyjára valamiért? Nem tudom.

Öt gyermek meghalt, anyuka az anyósánál szedte össze a vesebetegséget. Volt, amelyik halva született, másik pár óra hosszát élt. Terike néhány hónapos volt, anyuka nagyon siratta. A pesti MÁV Kórházban megfogadtatták vele: ne emeljen, legyen melegben, étkezése vesediétás legyen. Két hónapig volt a MÁV Kórházban. Ketten már életben maradtunk. A veseelégtelenség miatt a gyermekei is húgyvérűséggel születtek.

Vége lett a vasútnak, de anyuka egész életében utazott. Hol a dunántúli rokonsághoz, hol Pestre, vagy gyümölcsért a Duna-Tisza közére, hogy visszajött Észak-Erdély, Horthy visszahozta, hát nagymamáddal, aki akkor már kezdett nagylány lenni, oda is elvonatozott, korábban a két kislányával a Balatonra! Délután értünk oda, én a korai indulás miatt olyan álmos voltam, hogy a vonaton is aludtam. Nagymamád jobban bírta, ő már élvezte. Vagy két órát lógattam a lábamat a vízbe. Sötét este anyuka a vasúton megkérdezte, mikor megy vissza az utolsó vonat. Északi, vagy déli part, hogy tudnám? Az első háború előtt Fiumében is elment. Ahogy a fejébe vette, felült az első fiumei vonatra és egy szál maga megjárta.

Apuka nagyon otthonülő ember volt, ilyen vagyok én is. Mamára édesapád ütött. Kicsi volt mamának a világ, amelyen élt, ment mindig a világba. Nem volt törvényszerű, hogy – ahogy a cigány megjósolta – csak 83 évet éljen. Apukát a gyomorrák vitte el. Egyszer apuka rosszul lett, amikor föléledt, kérdezte mamát, nem hívott orvost? Minek. És ő tényleg 83 évet élt.

## Azért sem halok meg ilyen gyorsan...

Mari nénit a mellrák vitte el, pár hónap alatt végzett vele. Apukát is, mind nagymamádat. A nővéremnek is mellrákja volt. Belőlem harmincöt éve jóindulatú daganatot vettek ki, tíz éve a strumám körülfonta a tüdőm, jó, hogy akkor Pesten laktam, itthon nem éltem volna túl, az sem volt még rákos, aztán ez a mostani már rosszindulatú. Nagymamádban felrobbant, nagyon gyorsan végzett vele, bennem ugyanaz a folyamat (most már látom) lassabban zajlik le. De megtréfálom az orvosokat! Azt mondták, fél év múlva földozzák be a fejem – nézd, innen vettek ki egy tenyérnyi csontot a koponyámból –, de úgy hangzott, mintha közben arra gondolnának, hogy úgysem érem meg. Nekem nagyon jó az immunrendszerem, azért sem halok meg ilyen gyorsan!

Képzeld, nem hívtak hozzá orvost. Apuka, amikor egyszer a családdal Kislakára látogatott, észrevette, hogy az anyja rossz bőrben van. Apuka akkor azt kérte, anyám mutassa meg, én rögtön orvost hívok! és lehúzta nagymama ingét. Szépanyád nem engedte, de csak megnézte, már rothadt le a hús a melléről. Kiment a szobájából, jól lehordta Vera nénit, miért nem szóltak neki, ha nincs pénzük a gyógyításra, ő előkeríti a rávalót. Kocsira ugrott, minket otthagyott, be orvosért.

Zsíros nénin már nem tudok segíteni, mondta az orvos. Erős fájdalomcsillapítót adott, ennyit tudott segíteni. Apukát már sugarazták, de nem tudták pontosan, mindent szétroncsoltak, így őt sem lehetett megmenteni. Felvágta az ujját, ömlött belőle a halványrózsaszín vér, mint a húslé. A röntgen tönkretette a vörös vérsejtjeit. (Vértesteket, ugyanaz.)

Anyukám kapta az özvegyi nyugdíjat egészen a haláláig, apukának nyugdíjasan is fizetnie kellett a félszázalék betegsegélyezést. Hogy ma egy fékezőnével vesződnének-e ennyit? Biztos nem bánnának így vele.

## Az emberség, ami ma nincs, több volt...

Először is: akkor a vasutas államilag fizetett ember, nagyobb tekintélye volt. Másrészt meg az emberség, ami ma nincs, több volt. Én 25 évig dolgoztam az egészségügyben, majd nyugdíjasként még 12 évet, de ha nem figyelem, kivágnak, lehetek bármilyen beteg, semmibe vesznek. Ma az unokámnak a munkaadója azt mondja, nincs rá tanú, hogy annyit ígért, amennyit mond, örüljön annak, amit kap, a kialkudott bér felét. Ne félj, meggyógyulsz, majd vigyázok rád! Anyukád meg én. Ha mi ketten összefogunk.

Ugyan már, azóta a tudomány rengeteget fejlődött.

Ha apukád édesapját időben megműtik és a kor színvonalán kezelik, se nagyon élte volna túl, olyan súlyos volt a rákja. Viszont ma már lenne esélye? … Nemsokára kutya bajod sem lesz. Ha a daganatodat eltüntették, az utóhatást már csak karban tudják tartani.

Feküdjünk vissza, jön a vizit. Milyen jó, hogy vigyázhatok rád! Másképp mit érne az egész. Mondjunk el egy Hiszekegyet.

***Sarusi Mihály***

***Oláh Krisztina***

## Hiába

*Létrán kapaszkodni feléd,*
*Értem sírd ki a szemed,*
*A lelkem ég,*
*Meleg csontok, bársony lélegzetek,*
*Rám dőlnek a falak, hallom léptedet,*
*Suhanó csókod, álom leheleted,*
*Gyönyörtől feszülő, kínzó, űzött testedet,*
*Miénk reménytől kesergő szerelmünk,*
*Szóígéretektől homályos a lelkünk,*
*Sima, fehér domb az állad,*
*Csak én tudom fényét szobád ablakának.*

# Orvosi utasítás

Mit kell csinálnom, doktor úr? – kérdezte a páciens.

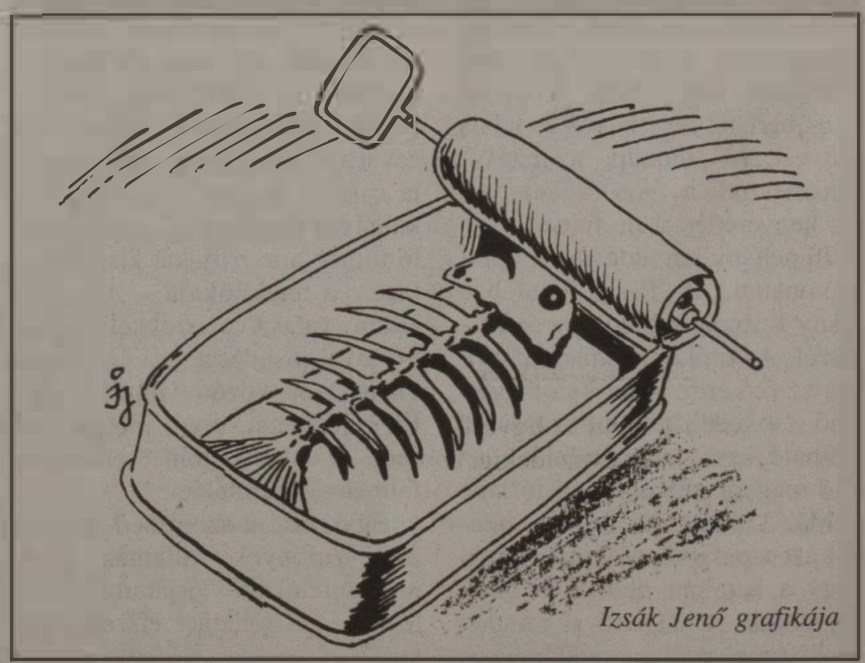
– Semmi zsíros étel, semmi szeszes ital, és naponta csak egy cigaretta – válaszolt az orvos. – De ezt szigorúan tartsa be – tette hozzá, – mert máskülönben nem következik be a gyógyulás.

A váltókezelő napról-napra jobban érezte, hogy gyomra nem jól működik. Lassan már állandó fájdalmat érzett, ami lelkiállapotára is jelentős kihatással volt. Nem halasztgatta tovább, hanem elment a körzeti orvoshoz, akinek elmondta panaszát. A doktor kikérdezte táplálkozási szokásairól, megvizsgálta, majd gondterhelten így szólt: – Barátom, komoly problémák vannak az emésztésével, de ha betartja utasításaimat, akkor meg fog gyógyulni. Jöjjön vissza egy hónap múlva és akkor majd ismét megvizsgálom. A derék vasutas, hivatásából kifolyólag fegyelemhez volt szokva és így az orvosi utasítást is teljes mértékben be akarta tartani. Egy hónap múlva visszament az orvoshoz, aki megkérdezte: – Nos, betartotta az utasításaimat

– Mindent úgy csináltam doktor úr, ahogyan elő tetszett írni, csak a cigarettára volt nehéz rászokni.

***Hajós Béla***

## KONZERVÁLT ÉLETSZÍNVONAL



*Izsák Jenő grafikája*

# Nem középiskolás fokon



*Pál Szilvia,* a tatabányai Herman Ottó Általános Iskola III. c. osztályos tanulója volt a félmilliomodik látogató, aki az Országházban megtekintette a koronát. Ez alakommal *Orbán Viktor* miniszterelnök, *Mádl Ferenc,* köztársasági elnök és *Áder János,* az Országgyűlés elnöke fogadták a kislányt és osztálytársait.

### Féltünk, hogy az oroszok elrabolják

A miniszterelnök a korona viharos történetét ismertetve szó szerint ezt mondta: „Az utolsó nagy menekítése a koronának akkor volt, amikor a kommunisták átvették Magyarországon a hatalmat és az oroszok elfoglalták az országot. Ez a II. világháború után történt, 1944-ben. Akkor féltünk attól, hogy a bennünket megszálló oroszok el fogják rabolni."

Pál Szilvia, mielőtt a többiekkel továbbindult volna a vadasparkba, nyilatkozott az újságíróknak, s megígérte, hogy a személyes találkozást az elnökökkel el fogja mesélni a mamájának.

### ...pedig mi üzentünk hadat nekik...

Remélem, hogy ő otthon nem fogja tudni szó szerint idézni a miniszterelnök bácsi szavait, mert ha mégis, s a mamája netán csak középiskolás fokon is tanult történelmet, akkor azt fogja mondani neki lefekvés előtt, mese helyett, hogy nem ilyen egyszerű ez, Szilvikém. Mert Orbán bácsinak kora délelőtt talán még nem jutott az eszébe, hogy mielőtt az oroszok elfoglalták volna az országunkat, mi üzentünk hadat nekik, s mi vonultunk be az ő hazájukba, egészen egy Don nevű távoli folyóig, ahol semmi keresnivalónk nem volt, s ahol magyarok tízezrei estek el.

A koronát pedig azok vitték ki az országból, akik az egész tragédiáért leginkább felelősek, s nemcsak a koronát vitték, hanem a gyárakból a gépeket, a Nemzeti Bankból az aranyat, több százezer az országból haláltáborokba űzött zsidó honfitársunk mozgatható vagyonát is.

### Végül odaadták Kádár bácsinak

S a koronát végül az Egyesült Államokban őrizték évtizedekig, abban a nagy és messzi országban, amelynek mi, magyarok szintén hadat üzentünk a II. világháborúban. Ők ezt annyira furcsállták, hogy el se akarták fogadni a hadüzenetet, merthogy területi követeléseink nem velük, hanem a szomszédainkkal és szövetségeseinkkel, Szlovákiával és Romániával szemben voltak.

De ezek az amerikaiak sohasem értették igazán a bonyolult középeurópai történelmet és bizony a korona visszaadásával nem vártak addig, míg az erre leginkább méltó s az országnak új korszakot, mindenkinek három gyereket, három szobát és négy kereket ígérő Orbán Viktor bácsi lett a miniszterelnök bácsi, hanem odaadták a kommunista *Kádár János* bácsinak, aki ugyanezt ígérte, csak a szoba panelben, a kerék Trabantban vált akkoriban elérhetővé sokak számára, s még az oroszok is itt voltak, de már nem mertek zabrálni.

Igaz, azt kikötötték az amerikaiak, hogy Kádár János bácsi nem vehet részt az ünnepségen, mert az ország ötvenhatos, egyébként ugyancsak kommunista miniszterelnökének, *Nagy Imrének* a gyilkosát azért nem akarták „megkoronázni". Úgyhogy valószínűleg *Aczél Gyuri* bácsi rábeszélőkéjének köszönhetően Kádár János bácsi más hivatalos elfoglaltsága miatt távol maradt a koronától, s megmaradt atyáskodva fenyegető kalapos királynak.

Ilyen is volt már a magyar történelemben, azt II. Józsefnek hívták, s halála előtt az egyházakat egyenjogúsító türelmi rendelet kivételével valamennyi rendelkezését visszavonta. Kádár János bácsi is megpróbált elszámolni halála előtt a tetteivel, mert gyötörte a lelkiismeret-furdalás, de ebből a pártkongresszuson csak őrült beszéd lett, amiben már nem volt rendszer. Pedig a rendszere, az eltartott jó sokáig.

### Múltunkat békévé oldja az emlékezés

De tíz évvel ezelőtt a magyarok a Hősök terén, Nagy Imre bácsi és mártírtársai temetésén egymás kezét fogva megfogadták, hogy itt nem lesz újra rendszer, se kalapos, se koronás király, nem hagyjuk többet becsapni magunkat, múltunkat békévé oldja az emlékezés és rendezni fogjuk végre közös dolgainkat, mert ez a mi munkánk és nem is kevés.

Azon a gyűlésen Orbán Viktor lelkesítő beszédet mondott a magyar fiatalság nevében. És most újra a koronát mutogatja nektek a politikus bácsi barátaival! – dohoghatott Szilvike anyukája.

Csakhogy akkor a kislány már elaludt.

***Mező Ferenc***

# Személyre szóló érdekvédelem

Letelt a Nyugati pályaudvar kazánháza dolgozóinak kirendelése és így lejárt a Gépészeti Szakigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottsága által kötött megállapodás is. A Prométheusz Rt-ben foglalkoztatott dolgozók választás elé kerültek. Ismét sorsfordító döntéseket kellett az egyéneknek meghozni.

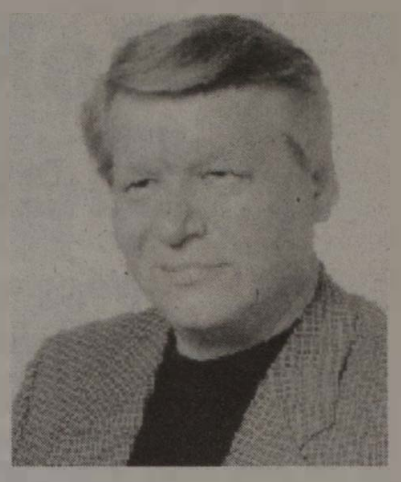
A MÁV Rt. nem sok választási lehetőséget biztosított a munkavállalóknak. Az első lépcsőben a MÁV ajánlatai: az Északi Gépészeti Főnökségen képzettségnek, végzettségnek megfelelő munkakör a kétéves foglalkoztatási garanciával, vagy a Prométheus Rt-nél való továbbfoglalkoztatás végkielégítés nélkül. Ezen a tájékoztatón a VSZ Nyugati alapszervezetének titkára által kért és a törvényben előírt írásos tájékoztatási kötelezettségét a GSZI nem teljesítette.

A második egyeztetésen jelen volt a VSZ Nyugati alapszervezetének titkára és a Gépészeti Intéző Bizottság titkára is, ahol minden munkavállaló részére a GSZI képviselője személyesen tett ajánlatot. A második egyeztetés megkezdésekor a VSZ tisztségviselői hiányolták a közös és a megelőző írásos tájékoztatót, melytől a GSZI képviselője a helyszínen is elzárkózott.

A személyes elbeszélgetéseken már javult a munkáltató ajánlata, amelyet a dolgozók is elfogadhatónak ítéltek. Az egyéni egyeztetésen a szakszervezetünk tisztségviselői jelen voltak és segítették a munkavállalókat döntésük meghozatalában.

A kazántelep dolgozói a Prométheusz Rt-t választották.

A kettő éves foglalkoztatási garanciát – amelyet a VSZ GIB a MÁV Rt-re vonatkozóan harcolt ki – az új munkáltató a munkaszerződésben garantálja, ezen felül megemelte a dolgozók alapbérét.



A MÁV Rt. felmond az új munkáltatót választó munkavállalóknak és így megkapják a KSZ szerinti juttatásokat (végkielégítés, utazási kedvezmény, a felmondást követő év végéig, stb.).

A személyes érdekvédelemnek meg lett az eredménye, mert ma már egy vasutasok szakszervezeti sejtje működik a Prométheus Rt-nél.

A cikk megjelenésekor már minden munkavállaló sorsa rendeződött a saját döntése és elképzelései alapján, de a jövőben is minden segítséget meg kell adnunk azért, hogy ne maradjanak egyedül.

***Pszota Árpád***

## KÓPÉSÁGOK (7.)

Közeledik a karácsony. A szeretet, a megbékélés ünnepe. Úgy tűnik, lassan-lassan normalizálódnak a kapcsolatok a MÁV és a szakszervezetek között. A megbékélés fogaskerekei közé azonban mindig akad, aki homokot, vagy kavicsot szórjon.



A minap – pusztán véletlenül – kezembe került egy kiadmány, Gy/2000. jelzéssel, amely a munkáltatói jogokat gyakorló vezetőknek a következőket írja elő.

– Ha őket a szakszervezet, az üzemi tanács, vagy a munkavédelmi képviselő bármely témában, bármilyen formájú hivatalos vagy nem hivatalos formában megkeresi, beszélgetésre, konzultációra, vagy tárgyalásra invitálja, arról késedelem nélkül, írásban tájékoztatni kell a MÁV Rt. Társadalmi és Munkaügyi Kapcsolatok Központját.

– Ugyanígy kell eljárni akkor is, ha valamely *„munkavállalói képviseleti szerv"* fórumot, dolgozói gyűlést tart (tehát nem a munkáltatóval szemben kezdeményez beszélgetést).

– Rögzíteni kell az időpontot, a helyszínt, a témát. A személyi számokat, a munkavállaló vércsoportját, hobbyját, anyja nevét, adó- és TAJ-számát (ma még) nem kötelező begyűjteni.

– A kiadmány *dr. Bajnai Gábor* vezérigazgató-helyettes utasítására hivatkozik, amely – állítólag – így rendelte ezt el.

Elgondolkodtam azon, ugyan mi célja lehet ennek az utasításnak. Azután rájöttem és mondhatni, boldogság öntötte el gyermeki szívemet (dr. Bajnai Gábor ugyanis közismerten gyermekszerető ember).

Ne gondoljon senki rosszra! Nem KGB, nem CIA, nem besúgói rendszer, nem a Horthy csendőrség, nem III./3! Ez a korrekt, gondos munkáltatói információs rendszer, amely azért jött létre, mert eddig senki sem tájékoztatta a MÁV vezetését arról, hogy milyen problémák feszítik a vasutas munkavállalókat. Emiatt az első számú vezetők nem tudtak mindig (vagy csak igen ritkán) jó döntéseket hozni. Ezt elkerülendő, új rendszer kell. Lehet persze, hogy tévedek. A Vasutas Hírlap ugyanis mindig mindenről tájékoztatja az olvasóit (és a MÁV vezetőit) arról, hogy mit tett és mit tervez a MÁV és hogy erről hogyan vélekedik a dolgozó. Elvégre ez a lap a MÁV Rt. dolgozóinak lapja. Piciny szépséghiba, hogy helyettük D. Úrék tollából ömlik (vagy éppen ferdül) az igazság. A melós meg csodálkozik, hogy amíg ő dolgozik, mit művelnek helyette és nevében mások. Ha viszont a MÁV vezetői más forrásból is információhoz akarnak jutni, akkor lehet, hogy az ő bizalmuk (is) megingott egy kicsit az imageépítő gyár termékével szemben.

– Azt már fel sem merem tételezni, hogy a MÁV tervezi, hogy a soron következő milliós, több milliós vezetői jutalmakat visszatartja és ebből máshonnan már kiselejtezett írógéppel (indigóval) látja el a kis állomások főnökeit, mivel megtudta, hogy eddig sok helyen csak akkor volt helyi függelék, szakági függelék, jegyzőkönyv, stb., ha a szakszervezet ezt elkészítette.

Azt hiszem, kár tovább találgatni. Egyetlen pozitívuma ugyanis feltétlen van az ügynek. Ezentúl, ha a Vezérigazgatóságon valamelyik szakszervezet felvet egy problémát, a munkáltató nem hivatkozhat arra, hogy ő erről még nem hallott. Mert lehet, hogy nem hallott, de olvasnia kellett róla a jelentést. Ezáltal a tárgyalások eredményesebbek, célratörőbbek lesznek. Sőt! Lehet, hogy fel sem kell vetni a problémát, hiszen amint a jelentés megérkezik, dr. Bajnai Gábor, vagy más vezérigazgató-helyettesek azonnal intézkednek a problémák feloldására.

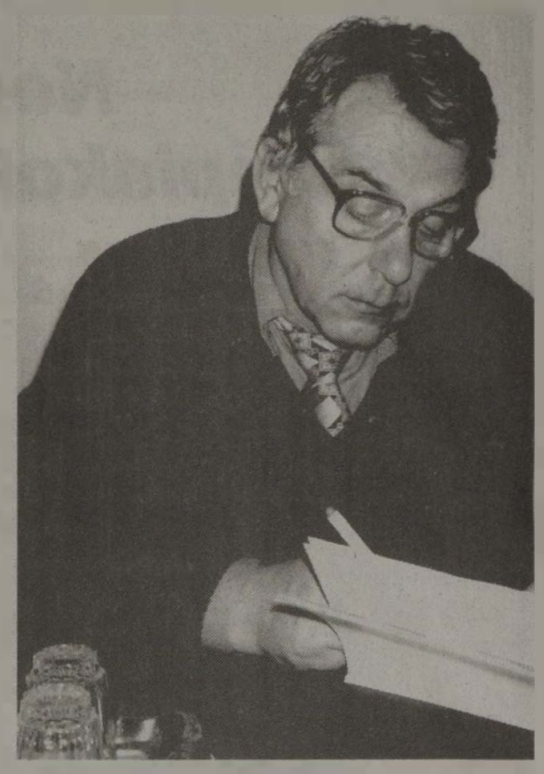
Mert: Kell a vasút Európába! Európai vasutat teremtünk – hirdetik a MÁV szlogenjei.

Végezetül valamennyi olvasónak, kollégának, kollégának, vezetőnek, vezetettnek nagyon boldog Karácsonyt és kópéságoktól mentes boldog Újévet kívánok. És senki ne menjen el, mindenki maradjon velünk (ne ellenünk).

***op.***

# Sokszor győzelemmel felér a kompromisszum

## Négyszemközt Molnár Ákossal, a TEB IB titkárával



**Molnár Ákos immár elégedetten dől hátra a szerkesztőségi székben, örömmel nyugtázza, hogy a VSZ-ben a taglétszám megtartásában a Távközlési, Erősáramú és Biztosítóberendezési Intéző Bizottság (TEB IB) az elsők között is első. „*Szakmai bontás alapján*", teszi hozzá hivatalosan. Hogy mit jelent ez? Ha nem a százalékok nyelvén akarunk fogalmazni, száz VSZ-tagból csupán tizenhetet veszítettek el, miután a MÁV Rt. áprilisban megállít parancsolt: a tagdíjlevonás munkáltatói „*intézményét*" megszüntette.**

– Az eredmény – mondja Molnár Ákos – egy hosszan tartó érdekvédelmi munka után köszönt vissza.

***– Titkár úr! Hallhatnánk erről részletesen is?***

– Hogyne! A Távközlési, Erősáramú és Biztosítóberendezési Szakszolgálat vonalain működő huszonnégy alapszervezetünk több mint kétezer tagjának a kéréseit, kérdéseit (sőt követeléseit!) konkrét tartalmú tárgyalási csomagból bontjuk ki, mellőzve az irreális óhajokat, mert mi mindig a munkavállalók szakmai, nyers érdekeiből alapozzuk meg a vállalható megállapodásokat, akkor is, ha a kollektív szerződés megváltoztatásán, akkor is, ha a bértábla újraértékelésén, vagy a bér és a létszám összefüggésein töprengünk.

***– Magáénak mondhat-e a TEB IB valamilyen sajátos vívmányt?***

– A különélési pótlékot (amely alaprendelet), teljeskörűen próbáltuk meg kiterjeszteni a szakági függelékben megindokolva: kinek, mikor, hol és milyen munkát végezve adható e járandóság.

***– Ezek az emberek többnyire nem fedél alatt, kint dolgoznak a szabadban.***

– A tervszerű karbantartás és a gyors hibaelhárítás a feladatuk. Amint riasztják őket, abban a pillanatban indulnak a készenlétről. Irány a tetthely, a berendezés hibajelzéséből nagyjából már tudják, hová.

***– Ki számít társszakszervezetnek a TEB IB-nél?***

– A VDSZSZ évek óta. Példaértékű a mi közös gondolkodásunk. Ám a PVDSZ-t nem engedtük gyökeret verni nálunk. Igaz, néhány emberünk átment hozzájuk, de onnan is érkeztek hozzánk. A szakszolgálati előterjesztésekkel egyébként oldalági egyeztetéssel megyünk a szakigazgatóság felé. Vagyis több esetben egy levelet írtunk két aláírással, mert annyira azonos javaslattal álltunk elő a VDSZSZ-szel, hogy fölöslegesnek találtuk két vágányon futni a szakigazgatósághoz.

***– Szakszervezeti munkásként tudtommal 1993 óta vagy kikért, s egyik első számú embere a VSZ-nek. 56 éves vagy. Gondolsz-e arra, hogy vajon ki lesz az utódod. Majd.***

– A TEB vezetősége sohasem volt egyszemélyes. A kollektív döntés mozgatja. A tagozatvezetők pedig tisztában vannak a szakszolgálat 'gondjaival. Így bármelyik pillanatban bárminemű változás történnék a szervezet élén, ők átvennék a TEB IB vezetését töretlenül. Tehát a TEB IB sohasem volt nálunk kisajátítva.

***– Én mindig azt hallom rólad, hogy te aztán meg mered fogalmazni a gondolataidat úgy a VSZ-en, mint a szakmán belül. Nem jár ez ütközésekkel?***

– Annyira nem, mert tíz evig, s már előtte is mindig sikerült kompromisszumot teremtenem, amely felért a győzelemmel. Ez volt az elvi zsinórmértékem. Különben a munkabéke híve vagyok, mert az értelmes megállapodás mindig a dolgozók érdekeit szolgálja.

***– S erre a tárgyalási stílusra „vevők" a partnerek?***

– Azok, mert bennük is ott él a gyümölcsöző kompromisszumkészség.

***– No nézzük csak meg konkrétan a tag szemével nézve, hogy mi az, amit elismer.***

– Az IB azt vallja (s ezt minden tagozatvezetőre értem), hogy minél többször kell kint lennünk, első kézből illik tájékoztatni az embereket. Így hát kivisszük a szakaszokra, a műhelyekre, a kirendeltségekre az információt.

***– S ebből nem támadt konfliktus?***

– Nálunk a helyi vezető tudja azt, hogy már régóta közös hullámhosszon működnek együtt vele, mert nem is lépünk fel vele szemben irreális óhajokkal, teljesíthetetlen követelésekkel.

***– De gondolom, van úgy, hogy külön megállapodást is köt a TEB IB?***

– Példát mondjak? A teljesítménybérezésből veszem. A nem főállású tvg. vezetői pótlékot beemeltük a szakági függelékbe, amit már a szolgálati főnökségeken csak végrehajtani lehet, vitatni nem. Így mentesítjük alapszervezeteink titkárait a helyi konfliktusütközetek megvívásától.

***– Napirenden A munka törvénykönyve elleni merénylet, a nagyszabású módosítás. Vajon a MÁV Rt. a kollektív szerződést felülvizsgálja-e?***

– Valószínű, de csak a kihirdetés napjától. Addig működik a régi KSZ. Akkor majd a munkáltató új javaslatokat rak le az asztalra, de mi már azon vagyunk, hogy ne lepjen meg semmi bennünket. Egyébként mindent elkövetünk, hogy a szakági függelékben továbbra is megjelenjenek a pluszok.

***– Sokat és sokszor utazol, a család, az otthon hogyan viseli a távollétet?***

– Az már igaz, hogy nemegyszer már éjszaka vonatra szállok, főleg ha Pécsre, Nagykanizsára, vagy Szombathelyre indulok Szolnokról. Aztán vannak ám kétnapos megbeszélések is. Ám az életelvem, hogy minél több helyen kell ott lenni, személyesen. A múltkor az alsóőrsi szakaszon, mert hát ritkán jár arra bárki, meg is köszönték nekem a találkozást és ez nagyon jólesett nekem.

***– S mitől hiteles még a vezető?***

– Attól, ha sohasem ígérget, hacsak annyit mond, hogy ez még javaslat, ötlet, amely csak meg fog valósulni. S ha öt felsorakoztatott óhajból valósággá válik három, már nyert ügyünk van. Ebben hiszek továbbra is.

*Kép és szöveg: **Szalai Csaba***

# Szembeállítás, felületesség, vagy...?

Szembeállítás, felületesség, vagy az érintett munkakörök elsajátításának, végzésének hiányos ismerete? Ezen kérdéssor rajzolódott ki „A MÁV Rt. munkavállalóinak besorolási és alapbér-rendszere" tervezetének forgalmi utazók besorolására vonatkozó javaslatainak tanulmányozása során. A lehetséges válaszok közül a felületességet és a munkakör ismereteinek hiányát, a munkáltató hasonló felvetésekre adott válaszai alapján ki kell zárni. Igen, így maradt az érintett munkakört ellátók közötti feszültség gerjesztés, egymással való szembeállításuk. A munkáltatói javaslat a forgalmi utazói munkakörök közül kettőt, a vezető jegyvizsgálóit és a jegyvizsgálóit, tovább kívánja bontani, így a jelenlegi kettőből négy munkakört kíván kreálni. Vezető jegyvizsgáló (nemzetközi, IC), vezető jegyvizsgáló (belföldi), jegyvizsgáló (nemzetközi, IC), jegyvizsgáló (belföldi), az így létrehozott munkaköröket négy fizetési osztályba kívánja sorolni.

A tervezet elfogadása esetén a vezető jegyvizsgáló (nemzetközi, IC) munkakörbe – bár ez a munkakör is alacsony besorolást kap – besorolt munkavállalók (alap)bérének csak 69%-a lenne a velük egy bértételbe tartozó jegyvizsgáló (belföldi) munkakörbe besorolt kollégák (alap)bére.

A javaslattal több kérdés is felmerül: miért van rá szükség, mi alapján és hogyan fog a munkavállalók besorolása megtörténni. Ha a továbbított vonatok alapján – akkor minden egyes fordaváltozás esetén új besorolás történik. Mi történik, ha a fordában van IB nemzetközi és más belföldi személyszállító vonat is.

Ha a munkáltató által előírt előkészített vizsga alapján, akkor kik kapják meg a lehetőséget a vizsga letételére. Milyen besorolásban részesül az a vezető jegyvizsgáló, jegyvizsgáló, aki olyan telepállomás létszámába tartozik, amely nem továbbít sem nemzetközi, sem IC vonatot.

Felvetődik a jogos kérdés, ha külön lesz vezető jegyvizsgáló (nemzetköz, IC) jegyvizsgáló (nemzetközi, IC), akkor vezető jegyvizsgálónak (belföldi), illetve jegyvizsgálónak (belföldi) nem kell a nemzetközi menetjegyeket ismerni. S jő egy új kérdés: milyen jogszabály tiltja a nemzetközi menetjeggyel történő belföldi – nem IC – vonaton történő utazást.

Természetesen el kell fogadnunk azt a jogos elvárást, hogy a nemzetközi és az IC vonatokon a MÁV Rt. magasabb szolgáltatást kíván nyújtani, így felkészültebb személyzetre van szükség, de az is tény, hogy ezeken a vonatokon szolgálatot teljesítők munkakörülményei kedvezőbbek, mint a belföldi – nem IC – vonatokon szolgálatot teljesítő kollégáiké (pl. tisztább kocsik, pontosabb közlekedés, kevésbé cserélődő utasok, kevesebb megállás, így jóval kevesebb a lépcsőzés, kultúráltabbak az utasok). A javaslat nem kívánja elfogadni azt a tényt, miszerint jelenleg úgynevezett nagyvonatvezetői vizsgával rendelkező vonatvezetők is látnak el szolgálatot személyszállító vonatokon, kb. 700 fő, többségük 40 év feletti, nem is olyan régen szinte kötelezték nekik a vonatvezetői vizsga megszerzését, most meg elfelejtik őket, meg akarják szüntetni ezt a munkakört. Vajon miért?

Az előzőekben leírtakat figyelembevéve látszik a munkavállalók egymással való szembeállítása. Sajnos napjainkban ez nem meglepő, hiszen szembeállítottak már vasutast a vasutassal, vasutast a lakossággal, nyugdíjasokat az aktívakkal, stb.

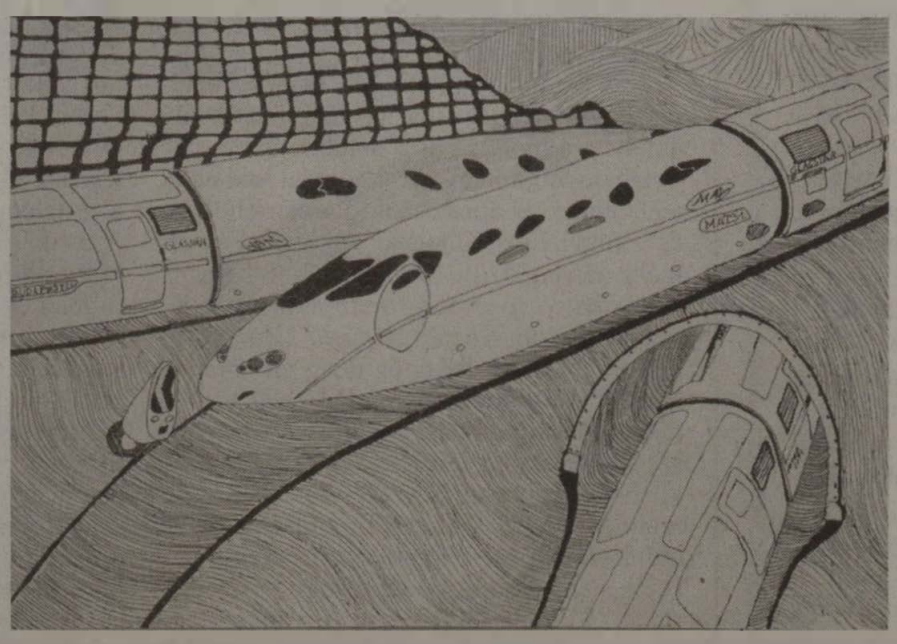
Könnyebb úgy vezetni, ha a vezetettek egymással vannak elfoglalva, így a vezetők azt tesznek, amit akarnak. Sajnos ez az elképzelés elég gyakran táptalajra talál a munkavállalók körében, miért pont ő(k), no nehogy már ő(k), én jobb vagyok. Ez ismerős egy kicsit, mintha már hallottuk volna valahol ezeket a megjegyzéseket, ilyenek vagyunk, pedig néha segítségünkre lehetne a következő vicc:

Hogyan imádkozik a magyar és a francia paraszt, ha megdöglik a tehene? A magyar: – Jaj Istenem, add, hogy a szomszédé is megdögöljön, a francia: – Jaj Istenem, adj egy másikat.

Talán ez a pozitív vicc is hatással volt a Vasutasok Szakszervezete Forgalmi Utazó Tagozat ügyvivő testületének tagjaira, mielőtt kialakították javaslataikat. Nem kell különbséget tenni, az említett munkavállalókat két fizetési osztályba kell sorolni, a vezető jegyvizsgálóit és vonatvezetőit minimum a bértábla képzeletbeli közepére, a jegyvizsgálóit eggyel alá.

***Fridrich Imre***

## ÁLMAIM VASUTA



***A 12 éves Molnár Tibor grafikája, a Vasútjövő rajzpályázat 2. helyezettje***

Szilveszterezzen velünk

A KLASSZIKUS

**Görögországban,**

SOK-SOK KIRÁNDULÁSSAL, SZÁLLODÁBAN, FÉLPANZIÓVAL, **ÜNNEPI VACSORÁVAL,** BUSSZAL,

**December 27-től**

JANUÁR 3-IG (5 ÉJSZAKA).

**65 000 Ft/fő**

**ITHAKA TOURS,**

Budapest, Balassi u. 2/b.

Telefon: 269-369

**Vasutas-közösségek**

# Bemutatjuk a Miskolci TBF VSZ Alapszervezetét

A Lehár EuroCity percre pontosan érkezett meg a Tiszai pályaudvarra. *Szendrei Géza*, a VSZ területi képviseletének vezetője a peronon várt. Minden perc drága, ezért azonnal elindulunk a Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség felé. A szitáló ködtől csúszós aszfaltcsík egy emeletes épülethez vezet. Kísérőm lassít, azt hiszem megérkeztünk. Vasúti üzemépületekhez szokva felmérem, hogy az előttem tornyosuló lerobbant épületben találkozom a riportalanyaimmal. Aztán hirtelen elkanyarodunk a forgalmi utazószemélyzet laktanyája előtt, és igazi időutazásban lesz részem. Vagy harminc év különbség néhány méter alatt. Virágos parkon át közelítünk egy, az irodákat és műhelyeket is magában foglaló komplexum felé:

– Nemrég újították fel a TBF épületét – nyugtázza nem titkolt elismerésemet *Szendrei Géza*, miközben a belül világos és minden szempontból korszerű épület lépcsőin haladunk felfelé.

Jeleztük jöttünket, de a diszpécserirodába lépve mégsem *Bodnár József* fogad minket. Közbeváltója, *Gyimesi Lajos* bemutatkozik, majd az egész épületben hallható hangosbemondón keresztül hívja az szb-titkárt.

Egy perc sem telik el és Bodnár Józseffel régi ismerősként szoríthatjuk meg egymás kezét. Ahogy vasutas körökben illik, beköszönünk a főnökhöz. *Rózsa Sándort* láthatóan munka közben zavarjuk meg, de azért hellyel kínál. Rám nézve nem hízelgő, de kiderül, ismerjük egymást, hiszen éveken át ő volt Bodnár Józsi elődje az szb-titkári poszton, és amikor a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsának tagja volt, számos értekezletet ültünk végig együtt. A messze földön híresen rossz arcmemóriámért elnézést kérve röviden ismertetem jövetelem célját.

***– Új rovatot indítunk a Magyar Vasutasban, Vasutas-közösségek címmel. A sors úgy hozta, hogy ennek a főnökségnek a kollektívájával kezdjük. De ha már itt tartunk, légy szíves, főnökként minősítsd a VSZ alapszervezettel fenntartott kapcsolatodat.***

– Nem könnyű erről nyilatkoznom. Már csak az előéletem miatt is igyekszem maximálisan figyelembe venni a dolgozók jogait, de tény, hogy az idei elhúzódó sztrájk itt, helyben is feszültségeket okozott. Ettől és utóhatásaitól eltekintve napi kapcsolatban vagyok az érdekvédelmi és érdekképviseleti szervezetekkel.

***Érzem, hogy a diplomatikus válasz bonyolult viszonyokat takar. Lenne mit kérdeznem, de nem kívánom feszíteni a lazulni látszó húrokat.***



Vasutasnapi ünnepség

Miután kölcsönösen egyetértünk abban, hogy nem kívánjuk feltartani egymást, Rózsa Sándor felajánlja az egyik szomszédos irodát, ahol folytathatjuk a beszélgetést. Bodnár József, mint mindig, most is felkészült. Kérdeznem sem kell és a magával hozott dokumentumok mentén belevág.

– Havonta készítek összefoglalót a Központi Üzemi Tanács munkájáról. Ezeket az egyoldalas tájékoztatókat mind a szakágon, mind a VSZ-en keresztül igyekszem eljuttatni az érintettekhez.

***– Ezek szerint nem csak az szb-titkárságot, hanem a KÜT-tagságot is örökölted?***

– Nem egészen. A távközlő, erősáramú és biztosítóberendezési szolgálatok még 1993-ban az első központi üzemi tanács megalakulásakor megegyeztek, hogy egymást váltva töltik be a KÜT-ben kapott tisztséget. Így volt Rózsa Sándor a távközlésiek részéről 1993-tól 96-ig, *Kotter József* az erősáramúaktól 1996 és 1999 között, majd onnantól én láthatom el a KÜT-tagságot a biztosítóberendezési szolgálattól.

– Mivel a miskolci TBF adta az utóbbi években kétszer is a szakszolgálat KÜT-tagját, így országos szolgálatot is teljesítenek az itteni tisztségviselők – egészíti ki Szendrei Géza, helyettese mondandóját.

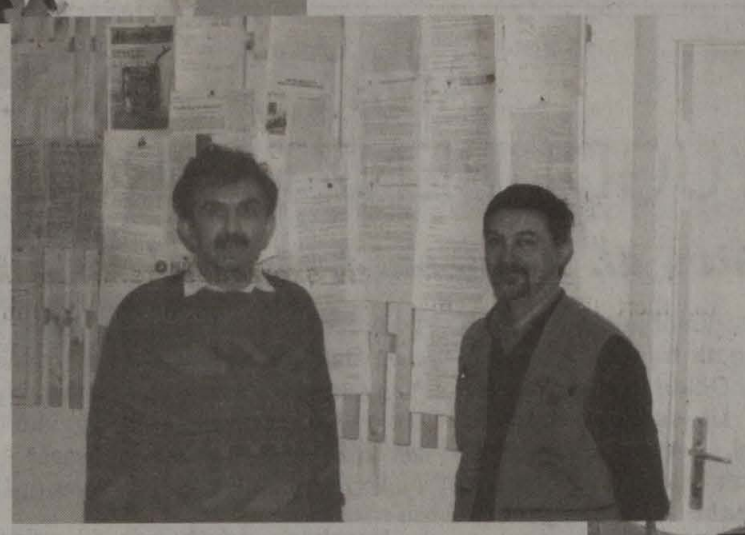
***– Ez bizonyára nem sikerülhetne a helyi közösség támogatása nélkül – próbálom keretek közé szorítani a beszélgetést.***

– Helyben negyedévente rendszeresen körbejárom valamennyi telephelyünket. Ez huszonöt, a környékbeli településeken lévő kirendeltséget jelent, ahol szóban tájékoztatok minden munkavállalót a Vasutasok Szakszervezete és az üzemi tanács tevékenységéről. Ezt fordás lévén a szabadidőm terhére szoktam megtenni, a munkatársak pedig a napi munkaközi szünetet szánják erre. Ezeken a megbeszéléseken számos probléma felmerül, amiket ha lehet igyekszek orvosolni.

***– Milyen rendszerességgel ülésezik az SZB?***

– Szintén negyedévente tudunk összejönni. Élünk a kollektív szerződés adta lehetőséggel, ami szerint a szakszervezeti bizottság tájékoztatást kérhet a szolgálati főnöktől létszám, bér és egyéb foglalkoztatást érintő kérdésekről. Legközelebb december 11-én ülünk le megbeszélni a legfontosabb teendőket.

Épp tenném fel a következő kérdést, amikor nyílik az ajtó. *Orosz Tamás*, szb-elnök lép be rajta. Most sem vagyok könnyebb helyzetben, hiszen a neve ismerős. Kiderül, hogy bár személyesen még nem találkoztunk, de a Magyar Vasutas rendszeresen publikálja fényképes tudósításait.



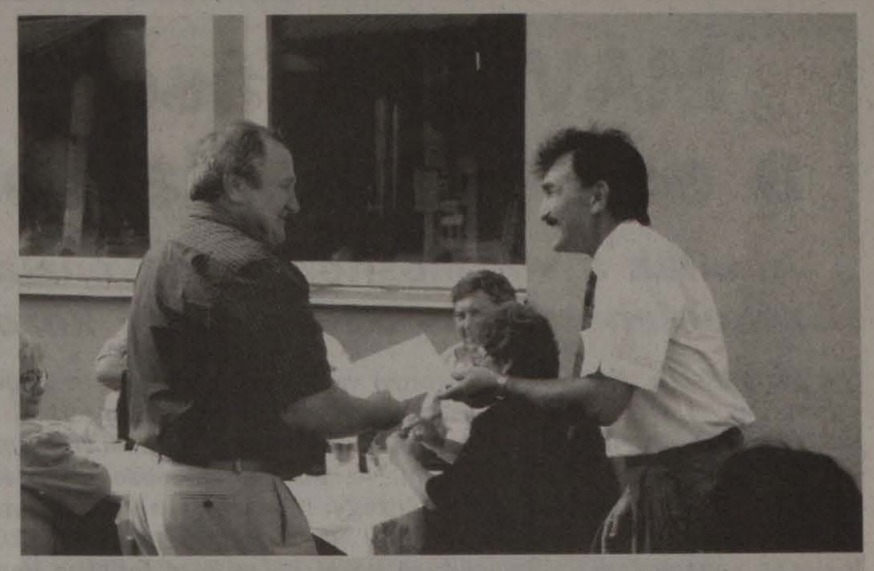
Bodnár József és Orosz Tamás

***– Az érdekvédelmi munkán kívül milyen rendezvényeket tartotok? – próbálom visszazökkenteni a gondolatmenetet az eredeti kerékvágásba.***

– Évente több, rendszeresen ismétlődő összejövetelt is szervezünk. A szakmai jelleg miatt a főnökségen a vasúti átlagnál jóval kevesebb a nő kollégánk, de minden évben megtartjuk a Nőnapi-bálunkat az emeleti oktatóteremben. Idén is nagyon jól sikerült a főnökség udvarán rendezett, játékokkal színesített Vasutasnapi-ünnepség, amelyre családostul szoktak eljönni a VSZ-tagok. Ott adtuk át *Ócsai László* főbizalminak a VSZ Dicsérő Oklevelét. – válaszol Bodnár József.

– Készült néhány fénykép is – szólal meg Orosz Tamás. Kapok az alkalmon. Később egy albumból választhatom ki a riporthoz illő képeket.

– Így év vége felé is össze szoktunk jönni – folytatja a szb-titkár. – Az idén ez egy kicsit csúszni látszik, de ha rajtam múlik, nem marad el. Az úgynevezett szabadidős rendezvények sorában jelentős szerep jut a sportprogramoknak. Szeretném kiemelni a Miskolci Vasutas Sport Club segítőkészségét.



Ócsai László átveszi a VSZ Dicsérő Oklevelét

Az MVSC-nek köszönhetően tudjuk évről-évre megrendezni a Vasutasnapi kispályás labdarúgó tornát, de más családi sportnapot is, mint például a tavalyi Mikulás-kupát. A jó kapcsolat nem csak annak köszönhető, hogy telekszomszédok vagyunk. Meggyőződésünk szerint az MVSC is több támogatást érdemelne a MÁV-tól, hiszen több országos, sőt nemzetközi elismerést is kivívni képes szakosztályt működtet.

***Megint kérdeznék, de Józsi formában van, és mint kiderül, van miről mesélnie.***

– Nagyon jó a kapcsolatunk a *Szabóné Julika* által vezetett Vörösmarty Vasutas Művelődési Házzal is. Az SZB részéről *Labant Jánosné* a kultúrkapcsolatok felelőse. Két hete sincs, hogy a *Vasutas Zeneiskola* musical estet adott. A főnökségünkről több mint ötvenen látták a kitűnő előadást. A Művelődési Ház kereteiben működő természetjáró klubnak is számos kollégánk tagja. A május elseje tájékán megrendezett AZIMUT kupát egyik éven *Szamosi Csaba* nyerte. Más vasutas természetjáró egyesületekben *Szilvási Dénes* és *Radványi Tivadar* kollégáink is jeleskednek.



A miskolci TBF csapata

***– Ez mind nagyon szép, de rengetegbe kerülhet. Hogy győzitek anyagilag?***

– Az SZB pénzügyeit *Osváth Endre* gazdasági felelős kezeli. A bál jellegű összejöveteleink például önköltségesek, azaz négy-ötszáz forintot fizetnek be a résztvevők fejenként. Természetesen a sportrendezvények díjaihoz is hozzájárulunk, illetve a rendezés költségeinek jelentős részét mi viseljük. A közösségi kiadásokon kívül negyedévente nyolcvan-százezer forintot osztunk vissza segély formájában. Ami megmarad, azt le szoktuk kötni. Szorosan kell gazdálkodni a tagdíjjal, ha tartalékot is akar képezni az ember.

***– Apropó tagdíj. Hogy áll most a szervezettség?***

– A tagdíjlevonás megszűnésével nálunk is csökkent a taglétszám. A jelenlegi négyszázharmincöt fős főnökségi létszámból kettőszázötvenheten tagjai a VSZ-nek. Márciusban ez háromszáztizenöt volt. Aki ismer, az tudja, hogy minden elveszített tag két-három álmatlan éjszakát okoz. Igyekszünk mindent megtenni, hogy az embereket meggyőzzük, szükségük van érdekvédelemre. Szeptember 25-én például *Márkus Imre*, a VSZ elnöke tartott munkásgyűlést, amelyen nagyon sok kérdést sikerült tisztázni.

***– Rengeteg a munka mellett viselt tisztséged, hiszen országos, területi, szakági üzemi tanácsi és VSZ-es bizottságok tagja vagy. Hogy győzöd?***

– Sokan csinálják hozzám hasonlóan. Egy azonban biztos, családi támogatás nélkül ezt nem lehetne bírni.

Érkezésem előtt egy-másfél órát terveztem a beszélgetésre. Az órámra pillantva kiderül, hogy több mint két és fél órája hallgatom vendéglátóim beszámolóját. Igyekeznünk kell, hiszen ezen a napon, december 7-én itt Miskolcon tartja háromnapos demonstráció sorozatának megnyitó gyűlését az Egészségügyi Dolgozók Demokratikus Szakszervezete. Mindannyian ott akarunk lenni.

Háromnegyed négy körül a szélfútta Petőfi téren *Cser Ágnes* beszéde után megszólalt egy ott álló mentőautó szirénája. Mindenki azt hitte, így volt megszervezve. Később a velünk tartó *Rohonka Sándortól* tudtam meg, hogy Bodnár József beszélte rá a kocsi-parancsnokot a váratlan, de mindenképp odaillő tetszésnyilvánításra.

***Karácsony Szilárd***

# MÁV híradások a sajtószolgálattól

## *Átadták a villamosított vasútvonalat Székesfehérvár és Szombathely között!*

**Magyarországon a 7600 kilométernyi vasúti hálózatból mára 2500 kilométer, vagyis a vonalak 33 százaléka villamosított – hangzott el a Székesfehérvár-Szombathely vonalszakasz átadása alkalmából rendezett ünnepségen december 11-én, hétfőn. Az átadási ünnepségen jelen volt *Tombor Sándor*, a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium közigazgatási államtitkára és *Kukely Márton*, a MÁV Rt. vezérigazgatója. A 170 kilométeres vonalszakasz villamosítása közel 25 milliárd forintba került.**

A most átadásra került Székesfehérvár-Szombathely villamosított vonalszakasz a MÁV Rt. legfontosabb vasúti összeköttetései közé tartozik. A vasútvonal három megyei jogú várost köt össze: Székesfehérvár, Veszprém, Szombathely városokat, továbbá Celldömölk és Ajka közlekedését javítja. Szombathelyen és Bobán keresztül két szomszédos országgal, Ausztriával és Szlovéniával teremt nemzetközi kapcsolatot.

### *Az Európai Unió is támogatta a záhonyi körzet vasúti beruházásait*

Az Európai Unió eddig 10 millió euroval (2,5 milliárd forint) támogatta a záhonyi átrakókörzet korszerűsítését, melyet több, mint 2 milliárd forint hazai hányaddal egészített ki a magyar kormány – hangzott el a Phare-támogatással megvalósult vasúti beruházások átadási ünnepségén december 6-án Záhonyban. Az átadási ünnepségen jelen volt és ünnepi köszöntőt mondott *Michael Lake*, az Európai Unió nagykövete, *dr. Boros Imre* tárca nélküli miniszter.

Az Európai Unió 1997-től napjainkig a Phare-program keretében országszerte 50 millió euro értékben támogatott különböző vasúti fejlesztéseket és beruházásokat, amikből 10 millió eurot tett ki a záhonyi átrakókörzet fejlesztése. Ebből a pénzből korszerűsítették Eperjeskén a nyitott kocsis, ömlesztett áruátrakót, a darus átrakót, valamint a fedett kocsis ömlesztett áruátrakót, Komorón a fűtőolaj átfejtőt és Záhonyban a vegyianyag átfejtőt.

*Komorón:* az olajtelep feladata az Ukrajna felől széles nyomtávú tartálykocsikban érkező, úgynevezett középnehéz fűtőolajok – hideg időben melegítéssel való – átfejtése. A korszerűsítés során fűtőolaj-lefejtő, utókezelő rendszert építettek ki. Ezekben korszerű szivattyúk teszik lehetővé a nehéz fűtőolaj átfejtését. Az átfejtés teljes folyamatát számítógépes rendszer felügyeli. A beruházás értéke több mint 3 millió euro, amelyből 1 millió 850 ezer euro a Phare-támogatás.

Eperjeskén nyitott kocsis ömlesztett áruátrakót avattak. A korszerűsítés célja a szerkezeti elemek korrózió- és állagvédelme, a vasúti pálya cseréje. Az áruátrakó felújításának korszerűsítése 10,5 millió euro, amiből 4 millió 500 ezer euro a Phare-támogatás.

### *Fejlesztés Phare-támogatásból*

A darus átrakó beruházás célja két darupálya átépítése, 15 ezer 100 négyzetméter alapterületű tárolótér megépítése, további két darupályánál a rakományok lerakásának biztosítása, a széles és keskeny nyomtávú vágányok között a csapadékvíz elvezetése, a térvilágítás és hangosítás megoldása és a térburkolat újjáépítése. A fejlesztés teljes egészében Phare-támogatásból valósult meg, értéke 1 millió 710 ezer euro.

A fedettkocsis ömlesztett áruátrakóval kapcsolatosan piaci igényként merült fel, hogy a széles és keskeny nyomtávú kocsikban történő átrakás oda-vissza mindkét irányban megoldható legyen. Ennek megteremtése és a szerkezeti elemek kiépítése, valamint a gépészeti berendezések beszerzése 899 ezer euroba került, amelyből 750 ezer euro a Phare-támogatás.

A vegyianyag átfejtő feladata az Ukrajna felől széles nyomtávú tartálykocsikban érkező, folyékony vegyi anyagok átfejtése. Az 1981–82-ben végrehajtott rekonstrukció keretében nem végezték el az átfejtő vágányok teljes hosszában a csapadékvíz elvezetését. A jelenlegi beruházás keretében megoldották a csapadék elvezetését, a környezetvédelmi előírásoknak megfelelő zárt átfejtési technológia kialakítását és a térvilágítás kiegészítését. A munka értéke 1 millió 25 ezer euro, amely teljes egészében Phare-támogatással készült el. *MÁV Rt., sajtóinformáció*

# A vasútmérnök-társadalom nem a rombolásban, hanem az építésben érdekelt

A MÁV Rt. Debrecen Területi Igazgatósága Debrecen-Tiszalök vasútvonal felújításával kapcsolatban november 27-én ünnepélyes vonalbeutazást tartott. Debrecen-Állomás kultúrvárótermében bevezetőt mondott, majd üdvözölte a megjelent vendégeket *Szombathy* Géza, területi igazgató.

A vonalbeutazásra IP különjárattal indultak. Tiszalök végállomásra érkezve, fogadás a Tisza Vendéglőben volt. Köszöntőt mondott *Pál József*, vezérigazgató-helyettes.

– Öt évvel ezelőtt, a Nyíregyháza-Vásárosnamény vonal hasonló jellegű ünnepségén fogalmazódott meg a gondolat. Megszületett a döntés: egyszerűsített korszerűsítéssel megteremtjük – Debrecen-Tiszalök vonalon – annak lehetőségét, hogy átépítésre kerüljön, karbantartás keretében. Részben az eljutási idő, részben a tengelynyomás növelésének érdekében.

A MÁV Rt. egész hálózatán szeretnénk előbbre jutni. Az elkövetkező időben a vasúti infrastruktúra megújítása egy igen komoly fejlődési pályára lép. Az EU több mint 50 milliárd forint „segélyt" hagyott jóvá a MÁV Rt. számára, amelyet a magyar állam költségvetési forrásból ugyanennyivel egészít ki! – tájékoztatott a vezérigazgató-helyettes úr.

– A fővonalról visszakerülő, már a nagyobb sebességnek nem megfelelő felépítményi szerkezeteket a mellékvonalakon kívánjuk felhasználni. Természetesen a vállalkozó vasút szabja meg, melyek azok a vonalak, amelyeket az elkövetkező hat évben kívánnak felújítani. A vasútmémök társadalom nem a rombolásban, hanem az építésben érdekelt! – hangsúlyozta. Rendelkezésünkre állnak forrásaink, globálisan mintegy 4 milliárd forintot kívánunk költségvetési forrásból felhasználni. Az elkövetkező években egy nagyon komoly felvételiépület-felújítási programot fogunk hálózatunkon végrehajtani, amely kiegészül majd a szociális létesítmények felújításával is. Itt, a térségben, a legsürgősebb Nyíregyháza felvételi épületének korszerűsítése lesz. Ezt a városi önkormányzat költségvetési forrásból és a MÁV Rt. saját forrásaiból kívánja megvalósítani. Ugyanakkor azokat a munkákat, amelyeket elkezdtünk, folytatni kívánjuk.

A találkozó bensőségességét növelte, hogy kitüntetések átadására is sor került. Vezérigazgatói Dicséretben részesült: *Pintér Gyula*, a Hajdú Vasútépítő és Mélyépítő Kft. vezetője, *Petrus Sándor*, Debrecen-Tiszalök vonal főpályamestere, valamint *Pongrácz János*, Tócóvölgy állomásfőnöke.

Tiszalök polgármestere, *Drótos Vince*, üdvözlő beszédében reményének adott hangot. Annak, hogy ez az együttműködés remélhetőleg egy folyamat kezdete, amely által a keleti régió is bekapcsolódhat az EU-csatlakozás vérkeringésébe.

***Húri Valéria***

# AMIT A VASUTAS NYUGDÍJPÉNZTÁRRÓL TUDNI KELL!

## *Beszélgetés dr. Kurucsai Lászlóval és Simonné dr. Szabó Katalinnal*

**A Magyar Vasutas hasábjain a jövőben rendszeresen kívánjuk tájékoztatni olvasóinkat a Vasutas Önkéntes és Magánnyugdíjpénztárról. Új sorozatunkat *Dr. Kurucsai Lászlóval*, a Vasutas Nyugdíjpénztár igazgatótanácsának elnökével és *Simonné dr. Szabó Katalin* ügyvezető igazgatóval készült interjúval kezdjük.**

***– Elnök Úr, arra kérem, röviden mutassa be a két nyugdíjpénztárt.***

– A Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár 1993 októberében alakult százhárom alapító taggal és 1994 januárjában kezdte meg tényleges működését. Az Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár küldöttközgyűlése a magánnyugdíjról és magánnyugdíjpénztárakról szóló törvény alapján 1997. december 16-án eldöntötte a magánpénztár alapítást, amely 1998-ban kezdte meg működését. Ez a döntés érintette a pénztár elnevezését is. Az új név Vasutas Önkéntes és Magánnyugdíjpénztár. Rövidített elnevezése: Vasutas Nyugdíjpénztár, amely két ágazatra tagozódik, az Önkéntes és Magánpénztári Ágazatra. Az Önkéntes Ágazatnak 2000 végére várhatóan 34 500 tagja lesz. A MÁV Rt. és a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságok létszámát figyelembe véve az Önkéntes Ágazat taglétszáma előre láthatólag 35-36 000 főben stabilizálódik. Az Ágazat vagyona 2000 végére ötmilliárd forint, amely terveink szerint 2001-ben hét milliárdra nő.

A Magánpénztári Ágazatnak ma 8250 tagja van. Jelenlegi vagyona megközelíti az egymilliárdot, ami várhatóan jövőre meghaladja a másfélmilliárdot.

***– Az elnevezés alapján két pénztár létezik. Mi köti össze őket?***

– A két pénztári ágazat egy jogi személy, de számvitelileg és pénzügyileg teljesen elkülönülnek. Ez azt jelenti, hogy közös az igazgatótanács és az ellenőrző szerv is, de a tagok számláit teljesen elkülönítve kezeljük. Természetesen a két pénztárnak a közgyűlése is azonos. Épp a napokban tarjuk meg a decemberben szokásos, a jövő évi terveket megvitató és meghatározó közgyűlésünket. Nagyon fontos kihangsúlyoznom, hogy a demokratikus fórumok és az ügyviteli szervezet közösen biztosítják az ágazat jogszabályok szerinti működését és teljes önállóságát.

***– Hatalmas adatbázist és vagyont kezelnek. Mekkora munkaszervezet tesz ennek eleget? – kérdezem Simonné dr. Szabó Katalint.***

– A megalakulás után első dolgunk volt az ügyviteli folyamatokat szabályozó ügyrend megalkotása és a munkakörök közötti feladatmegosztás szabályozása. Ennek megfelelően jelenleg tizenkét munkatárs látja el a számviteli és pénzügyi tevékenységeket. Az elmúlt két évben jelentősen megnövekedett a telefonon és személyesen jelentkező érdeklődők száma, ezért a könyvelők tehermentesítése érdekében az ügyfélszolgálati tevékenységet különválasztottuk.

***– Visszatérve a decemberi közgyűlésre, milyen tendenciák érvényesülnek a közeljövőben? – kérdem Kurucsai Lászlót.***

– Mint fennállásunk óta folyamatosan, a jövőben is a tagdíjak biztonságos kezelése a legfontosabb szempont, ezért a befektetési politikánkat az óvatosság jellemzi. Idén például az úgymond „leült" pénzpiaci viszonyok között kellett biztosítanunk az egyéni számlák hozamait. Szükségessé vált a folyószámla- és befektetéseket kezelő bank váltása is, a kedvezőbb kondíciók és a megbízhatóság érdekében.

***– Melyek a legfontosabb operatív feladatok?***

– A nyugdíjpénztárak a törvények szerint pénzintézeteknek minősülnek, ezért komoly feladatot jelent az állami felügyeletnek való megfelelés, amely folyamatosan ellenőrzi tevékenységünket. Ez, illetve a nagy számú jogszabályi változás megköveteli az ügyviteli szoftverek folyamatos fejlesztését, cseréjét. Emellett jövőre fél százalékkal kívánjuk csökkenteni a likviditási tartalékot, amivel a működési tartalékot kívánjuk tovább erősíteni. Erre azért is szükség van, mert köztudottan 2002-ig százalékosan nem nő a tagdíj mértéke.

***– Mi a helyzet a tagi kölcsönökkel?***

– Tagi kölcsön nyújtására csak az önkéntes pénztári tagoknál van lehetőség. A tagi kölcsönökre fordítható keret összegét emelni, a kamatok mértékét pedig csökkenteni kívánjuk. Célunk, hogy a tagjaink stabil, kiegyensúlyozott és megbízható nyugdíjpénztárként forduljanak hozzánk. Az ügyfélszolgálatunk minden konkrét kérdésre megadja a megfelelő választ.

***– Melyek a leggyakoribb kérdések? – kérdezem az ügyvezető asszonytól.***

– Tagjaink rendszeresen érdeklődnek a munkahelyváltozás esetén a tagdíjfizetés módjáról, az adatváltozások bejelentésének formájáról, a többlet tagdíj befizetésének technikájáról. Természetesen, nyugdíjazás esetén a szolgáltatás igénybevételének lehetőségéről tájékozódnak a legtöbben. De sokan kíváncsiak a tagi kölcsön folyósításának feltételeire. A könnyebb ügyintézés érdekében formanyomtatványokat készítettünk, amelyek a területi képviselőinknél és a szervezőknél találhatók.

***– Hamarosan eljön az adóigazolások kiadásának időszaka. Ezzel kapcsolatban mi okozza a legtöbb nehézséget?***

– Ezúton is szeretnénk megkérni a pénztártagokat, hogy a név- és lakcímváltozásaikat haladéktalanul jelentsék be, mert ellenkező esetben nem érkezik meg időben az adóigazolás. A önkéntes pénztári tagok figyelmét pedig szeretném felhívni arra, hogy esetleges munkahelyváltozás esetén lehetőség van a tagdíj munkabérből való levonására, az új munkáltatónál is. Magánpénztári tagoknál munkahelyváltozás esetén a munkáltató levonja és átutalja a tagdíjat, de a biztonság érdekében célszerű, ha a munkahely változást a pénztártag is bejelenti a pénztárnál. Ennek érdekében is kérhetik segítségünket a 01/31-90-es vasútüzemi telefonszámon.

***Karácsony Szilárd***

# Biztató jelek

## *A munkabalesetek számának alakulásában*

**A MÁV Rt. 2000. I-XI. havi munkabaleseti helyzetének statisztikai adatai és az ezekre épülő értékelések a munkabalesetek számának és egyéb mutatóinak csökkenését igazolják. Kivéve a halálos baleseteket, valamint az egy baleseti sérültre jutó táppénzes napok számát (a halálos baleseteknek vannak vétlen áldozatai is)**

Hasznos kezdeményezésnek tartjuk, hogy az FMKF a tárgyi tájékoztatón túl összehasonlítást végzett az európai vasutak munkabaleseti mutatóival. Ez az összehasonlítás különösen az 1000 főre jutó balesetek számát tekintve több vonatkozásban kedvező képet mutat a MÁV Rt-nél. Természetesen ez megelégedésre nem adhat okot. A munkabalesetek számának több mint 24%-os csökkenése, valamint az 1000 főre jutó balesetek és a táppénzes napok számában bekövetkezett kedvező változások igazolják, hogy a munkavédelmi helyzetben folyamatosan érezhető egy jól átgondolt prevenció, amely a munkakultúra és ezzel párhuzamosan a munkabiztonság színvonalának javulására épül. A munkáltatókat egyre inkább az a felismerés vezeti, hogy kialakítsák azokat a feltételeket, amelyek a munkavállalók egészségének, munkavégző képességének megóvására irányulnak. Ezt szolgálják különösen ebben az évben a munkakörnyezetben feltárt kockázati tényezők, amelyek reális számbavétele, csökkenésük a szociális és higiénés ellátás hiányosságainak felszámolását is szolgálja, ezek jó és hatékony módszernek bizonyultak. Ezen belül: a fokozott munkabiztonsági feltáró ellenőrzések, a megelőző ellenőrzésekre épülő különböző szintű munkavédelmi vezetői szemlék, az üzembe helyezési és használatba vételi eljárásokhoz a kivitelezési hiányosságok munkabiztonsági vonatkozásainak szakszerű feltárása és felszámolásuk, körültekintőbb munkabaleseti vizsgálatok az 5/1993. (XII.26.) MüM rendelet 1. sz. előírásainak megfelelően, amely lényegesen hozzájárul a hasonló balesetek megelőzéséhez.

Volumenében a korábbi évekhez viszonyítva növekedtek a beruházási, felújítási, fenntartási munkák, különösen a nagyobb csomópontokon, de kisebb állomások felvételi épületeinél is. Az ehhez kapcsolódó, a munkavégzéssel összefüggő szociális és munkavédelmi ellátás, valamint kedvezőbb munkahelyek kialakítása területén. Azonban sok még a pótolni való, évtizedes lemaradást kell behozni, aminek pénzügyi lehetőségei korlátozottak. Tapasztalataink szerint a munkaszervezés, a munkaidő átgondoltabb szabályozása a veszélyek és ártalmak között eltölthető idő szabályozása, a közvetlen terhelések csökkentése javította a biztonságot, segítette a munkavállalók egészségének megőrzését.

Vizsgálta a balesetek ok-okozati munkakörülményi tényezőit, ha arányaiban csökkentek is a balesetek, de úgy a balesetet szenvedettek munkaköri megoszlása, tevékenységük során történt esetek és az ebből eredő sérülések jellege lényeges változást nem hozott I-III. negyedévben. Egy baleseti sérültre jutó táppénzes napok számának emelkedése összefüggésbe hozható a munkavállalók azon törekvéseivel, hogy legfontosabbnak tekintik egészségük és testi épségük helyreállítását, annak érdekében, hogy újból munkába állásuk során munkavégző képességük ne csökkenjen. Ezt elősegíthetik a foglalkozás-egészségügyi szakellátó szervek, a rehabilitációval összefüggő tevékenységükkel.

Összefoglalva: az Mvt. 2. §. (2) bek. figyelembe véve, amely kimondja: „Az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés követelményeinek megvalósítása – a munkavállalók ez irányú felelősségével összhangban – a munkáltató kötelessége."

Erre alapozva az MvB, mint a munkavállalók munkavédelmi érdekeit szolgáló képviselet, mindenkor a közös érdekazonosságra építi tevékenységét, ezzel kívánja szolgálni egyaránt a vasutasság és a vasút érdekeit.

***Pásku Jenő***

# Vasúti baleset Nagy-Britanniában

## *(La Vie du 2000. október 15.)*

Egy síntörés okozta annak a szerelvénynek a kisiklását, amely október 18-án négy ember halálát okozta London közelében. A Paddington állomásnál történt katasztrófa után egy évvel ez a baleset ismét felélénkíti a vitát a brit vasút pályafenntartásának helyzetéről.

Október egy rossz előjelű hónap a brit vasút számára. Egy évvel és tíz nappal a Paddingtonnál történt katasztrófa után, amely 31 halottat követelt, a vasúti közlekedés ismét gyászol egy olyan baleset miatt, amelynek ez alkalommal 4 halott és 34 sebesült áldozata volt.

Hogy is történt a baleset? Október 18-án kedden a Nagy Észak-Keleti Vasúttársaság (GNER) 225. sz. InterCity vonata elhagyja London Kings Cross pályaudvarát Leeds irányában 156 utassal. A szerelvény 184 km/óra nyílt vonali sebességet ér el, amikor egy ívben Hatfield közelében, Londontól 30 km-re északra, 12 óra 24 perckor a vonat kisiklik. Az ötödik, a hatodik, a hetedik és a nyolcadik kocsi a vágányra borul. A mentőalakulatok 4 halottat és 34 sebesültet emelnek ki a roncsokból, közülük többen súlyos állapotban vannak.

A balesetet követő órákban négy feltételezés merül fel: merénylet, a pályában okozott vandalizmus, a gördülőanyag hibája, síntörés. A közlekedési államtitkár sürgős szakértői véleményt kért a baleset okáról, megvádolva az előző konzervatív kormány által végrehajtott privatizációt. Az államtitkárnak nem kellett sokáig várnia a magyarázatra. Az első három feltételezést az infrastruktúra tulajdonosa, a Railtrack Vasúttársaság már a balesetet követő 24 órán belül kizárta. Közleményt adtak ki, amelyben bevallották, hogy a baleset oka kétségtelenül síntörés volt. A csupán öt évvel ezelőtt lefektetett sínek állapota nem volt elfogadható, cseréjét november hónapban kellett volna elvégezni. Ezért a Railtrack Vasúttársaság teljes mértékben felelős. Ritka eset az, hogy egy ilyen katasztrófánál a vétkes társaság ilyen hamar elismerje felelősségét. A vállalat igazgatója levonta a következtetést és beadta lemondását. A brit sajtó ismét bírálta a Brit Vasút privatizációját.

A Hatfield-i baleset miatt a Railtrack Vasúttársaságnak kell leülni a vádlottak padjára. Ha ugyanis az infrastruktúra tulajdonosa – ahogyan azt nyilatkozatukban közölték – a vágány fokozott elhasználódását állapította meg és a rekonstrukciós munkák ilyen késedelmet szenvedtek, sebességkorlátozást kellett volna elrendelni az adott vonalszakaszon.

Egy ilyen döntés elmaradása annál meglepőbb, mivel a 225. sz. InterCity vonat kisiklása után azonnal sebességkorlátozást vezettek be az egész hálózaton, olyan vonalszakaszokon, ahol az ívek sugara ezt indokolja.

***Hajós Béla***

# Életet az éveknek Nyíregyházán is

November közepén tartotta Nyíregyházán év végi beszámoló taggyűlését a vasutasok nyugdíjas alapszervezete. A vasutas művelődési ház nagyterme megtelt az érdeklődő VSZ nyugdíjas tagokkal. Annál is inkább, hiszen új elnök mutatkozott be, *Hangácsi János* személyében. Tisztségének rövid ideje miatt beszámolójának „oroszlánrésze" az előző, *Korondán Gábor* elnök munkáját dicséri, aki a közelmúltban távozott az élők sorából.

– Alapszervezetünk tagsága nem a fiatal korosztályból tevődik össze. Sok az idős ember, ebből kifolyólag a 778 taglétszámunk a természetes fogyatkozás miatt 19-el lett kevesebb. Viszont 21 taggal gyarapodtunk. Özvegyi jogon működő tagok száma öt – tájékoztatta az egybegyűlteket Hangácsi János elnök úr. A vezetőség munkáját egy főbizalmi és huszonkét bizalmi segíti. Évente öt alkalommal értekezletet tartanak. A segélyezési bizottság évente kilencszer ülésezett.

Ez évben hatvanketten nyújtottak be kérelmet és a bizottság mindet jogosnak és kifizetésre alkalmasnak találta.

Szólnom kell a társszolgálati ágakkal tartott kapcsolatainkról – hangsúlyozta –, jó és szoros a kapcsolatunk az összes tényleges vasutas szakszervezet vezetőségével. Minden segítséget megkapunk. Anyagi támogatásban is részesítettek minket, így a vasutasnap alkalmából több nyugdíjast is meg tudtunk jutalmazni. Bármilyen rendezvényt tartunk, Nyíregyháza Állomásfőnökség vezetőjének, *Smid János* úrnak a segítségére mindenkor számíthatunk.

– Az MSZOSZ helyi szervezetével összekötőnkön keresztül tartjuk a kapcsolatot. Ugyancsak gyümölcsöző az egyetértésünk az ÖTA helyi ügyintézőjével, akivel minden szerdán és pénteken, a fogadónapon megbeszéljük a problémákat és az intéznivalókat.

– Az országos nyugdíjas szakszervezet területi szervezőjével minden olyan kérdésben konzultálunk, amelyet alapszervezeti szinten nem tudunk megoldani. A debreceni igazgatóság ÖTA előadójával is jó a kapcsolatunk. Köszönetünket szeretnénk kifejezni a MÁV nyíregyházi üzemi konyha vezetőinek, *Tar és Társá*-nak – akik havonta húsz ebédjegyet felajánlanak térítésmentesen, amelyet az alapszervezet az igen alacsony nyugdíjjal rendelkező tagoknak havonta kiad.

– Minden évben mondom és hangsúlyozom – hátha egyszer nyitott fülekre talál – a vállalati szociális segélyek megadóztatását. Adózni kell, még abból a kicsiny pénzből is! A mindenkori nyugdíj összegétől függően, hogy hány százalékos adó terheli a segély összegét – panaszolja beszámolójában *Bukovinszki Györgyné,* gazdasági vezető, majd így folytatja:

– Pályázatot nyújtottunk be a központ felé, már negyedik alkalommal. De… nekünk csak a dicséret jutott, ami a 3. számú tájékoztatóban meg is jelent, kiemelve alapszervezetünk jó munkáját. Nagyon fontosnak tartjuk a tagság megtartását.

Minden erőfeszítésünkkel azon vagyunk, hogy így legyen!

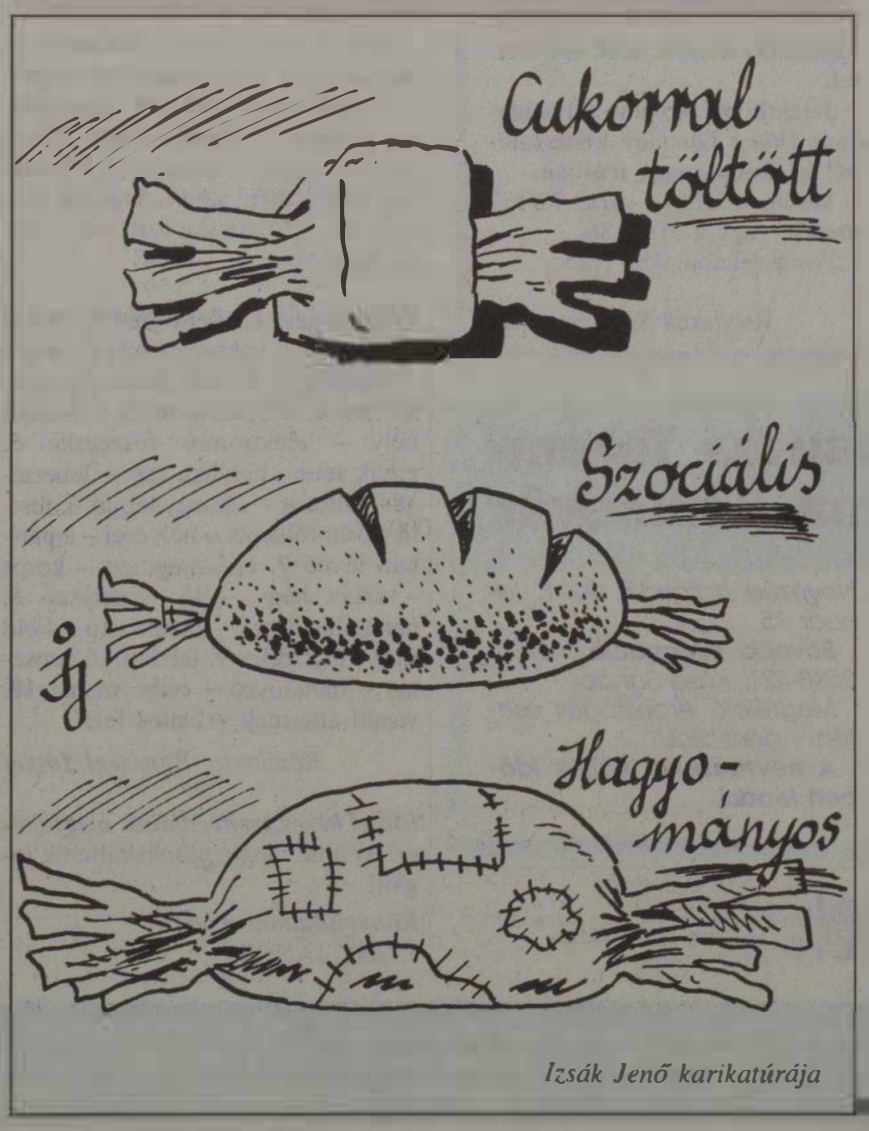
A tartalmas beszámolókat az ÖTA illetékes előadójának fontos, közérdekű tájékoztatója követte. A feltett kérdésekre azonnal választ kaptak az érdeklődők.

Az értekezlet bensőségességét növelte a vasutas nyugdíjas klub vezetőjének igen kedves, szívhez szóló levele, amelyben igen csak elgondolkodtató témát vetett fel. Hosszú éveken keresztül nehéz körülmények között végzett munka összekovácsolta az embereket, amelynek köteléke nagyon meglazult, meggyengült. Amelyet addig kellene feleleveníteni, amíg nem késő! Hiszen nincs attól szomorúbb, mint csak a temetésen, a volt munkatárs koporsójánál találkozni…

Reméljük, sokan megfogadják *Gidófalvy Albert* klubvezető tanácsát és többen fogják látogatni a klub összejöveteleit!

***Húri Valéria***

## SZALONCUKOR FORMATERVEK




*Izsák Jenő karikatúrája*

# A III. PHMSZ kispályás labdarúgó kupa végeredménye

**2000. december 1-jén** Győrben (a Győrújbarát Sportcsarnokban) fejeződött be az ez évi PHMSZ Kispályás Labdarúgó Kupa. A döntőbe azon négy főnökség csapata került be, akik megszerezték a csoportgyőzelmet: a pályagazdálkodási főnökségek, a PAK és a PHMSZ csapatai között. A döntők előtt barátságos mérkőzések tették színesebbé a finálét, ahol a női mérkőzésen a nyugat-magyarországi főnökségek lányai legyőzték a keletieket, míg a PHMSZ vezetők – PG főnökök mérkőzésén a PG főnökök diadalmaskodtak. (A főnökök győzelmét *Szíjártó Lajos* PGK igazgató – aki egyben a kupa kitalálója és főrendezője – két sorsdöntő góllal segítette elő.)

**Végeredmény:** 1. Veszprém Pályagazdálkodási Főnökség, **2.** Dombóvár Pályagazdálkodási Főnökség, 3, megosztva: Záhony és Pécs Pályagazdálkodási Főnökség.

**A kupasorozat gólkirálya:** *Rácz Zoltán* Győr PGF, a döntő legjobb játékosa: *Berta Attila*, Veszprém PGF, a döntő legjobb kapusa: *Csicskás Imre*, Dombóvár PGF, a döntő legjobb női játékosa: *Kulcsné Ármán Katalin*, Pápa PGF, a döntő legjobb női kapusa: *Dóra Judit*, Pécs PFT.

**Az ünnepélyes díjkiosztáson** *Szamos Alfonz* PHM szakigazgatóhelyettes méltatta a szervezők munkáját és fontosnak értékelte az ilyen jellegű szakági rendezvényeket is.

***Polgár József***

# ISMÉT ULTIZTAK!

A vasutasok körében az a mondás járja, miszerint „Nem igazi vasutas az, aki nem tud (?) vagy nem szeret ultizni". Ezt a mondást támasztotta részben alá a 2000. december 2-án megrendezett II. Országos Vasutas Ulti Bajnokságon résztvevők száma.

Budapesten, a Vasutasok Szakszervezete Benczúr utcai székházának tanácstermét megtöltötték az ország különböző részeiről a végső győzelem reményében, vagy a jó hangulatú baráti találkozó miatt érkezett kollégák. Pályamunkások, mozdonyvezetők, jegyvizsgálók, előadók, forgalmi szolgálattevők ültek egy asztalhoz azzal a céllal, hogy eldöntsék, 2000-ben ki érdemli ki a „*Legjobb ultis vasutas*" címet. A MÁV Rt., a VSZ, a VDSZSZ és a MOSZ által támogatott versenyt *Bozó Ferenc*, a váci pályagazdálkodási főnökség gépkocsivezetője nyerte. Második helyen *Gáspár Ervin*, a szombathelyi gépészeti főnökség mozdonyvezetője, míg a dobogó 3. fokára *Bodnár Attila*, budapesti ferencvárosi tolatásvezető állt.

Különdíjat vehetett át *Szűcsné Hlavicza Katalin* szakaszmérnök, miskolci villamos vonal főnökség és *Varga László*, dombóvári tűzvédelmi előadó.

A verseny végeztével a résztvevők úgy búcsúztak egymástól, hogy találkozunk 2001-ben, a III. Vasutas Ulti Bajnokságon.

***Kiss Tibor***

# Síeljen velünk Lengyelországban

**A Vasutasok Szakszervezete 2001. február 10–17-ig sítúrát szervez a lengyel Kárpátokba, a mintegy 1200 m magasságban lévő Muszynára.**

Részvételi díj: 20 ezet Ft + 15 ezer Ft, amely magában foglalja a síbérletet, a biztosítást, a transzfer-, a tolmácskísérő és az úttal kapcsolatos egyéb kiadások költségét.

**Ellátás:** teljes ellátás.

**Elhelyezés:** 2 ágyas, fürdőszobás, pótágyazható szobákban.

**Kiutazás:** Egyénileg, vagy 2001. február 10-én a Kárpátia-Expresszel.

**Visszautazás:** 2001. február 17-én a Kárpátia-Expresszel.

A jelentkezés a hirdetés megjelenésétől folyamatos.

**Az első részlet** (15 ezer Ft ) befizetése a jelentkezéskor, a második részlet (20 ezer Ft) **befizetése legkésőbb indulás előtt két héttel.**

**Jelentkezés, bővebb felvilágosítás *Döme Lászlóné* kolléganőnél telefonon, vagy írásban.**

Vasúti telefon: 01/19-77/157 mellék, vagy a 01/16-86.

Postai telefon: 351-7745.

***Vasutasok Szakszervezete***

# I. Országos Vasutas Terem-Labdarúgó Torna Dombóvár

***Ideje:*** *2001. 02. 10-11. Nevezhetnek: csak vasutas csapatok.*

***Díjazás:*** *Vándorkupa I-II-III. kupa, érem, oklevél, gólkirály, legjobb kapus.*

***Nevezhető létszám:*** *12 fő. Szállás: korlátozott számban. Nevezési határidő: 2001. január 15.*

***Bővebb információ:*** *06/30-2598-421, Kása Sándor*

*Megfelelő érdeklődés esetén – pénzdíjas!*

***A nevezéseket kérjük időben leadni.***

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 ... Zertifikat: 75 ... TÜV Rheinland ... ROJUA

**Vállalkozik:**
az ISO 9002 szerinti TÜV tanúsítással és 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
Telefon: (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
mind vasúti, mind közúti célra,
magánfuvarozók részére.
MSZ EN ISO 9002/96

**Hirdetések**

**Vas- és színesfémhulladékot vásárol az**

**U és D Stahl Recycling Kft.**

**(4242 Hajdúhadház, Sámson u. 2. tel/fax: 52583012, 52583013, vagy mobil: 06/30/9032319) az ország bármely területéről napi és világpiaci árakon. Éves szerződéskötés előfinanszírozva.**
**Alkalmi amortizációs hulladékok felvásárlása is érdekli a Kft-t. Szállítás vasúton és közúton saját költségünkre egész éven át.**

* * *

Rajkán, a Bem A. út 18. szám alatt 50 $m^2$-es, cserépkályhás, 2. emeleti, felújított tégla lakás, dupla garázzsal eladó.

**Irányár: 4.600.000 Ft.**
**Érdeklődni lehet:**
**a 06/96/222-388 telefonon**
**18-20 óra között**

## *Tisztelt Olvasónk!*

Lapunk jövőre is változatlan témagazdagsággal, de új rovatokkal bővülve jelenik meg. Mindjárt tegyük hozzá, hogy nem emelünk árat az idén sem. Épp ezért jó előre közzé tesszük felhívásunkat: ***rendelje meg a Magyar Vasutast! Ára példányonként 37 Ft.*** Akár telefonon is jelentkezhet. ***Telefonszámunk: 342-0551,*** vagy a területi képviseleteknél is leadhatja igényét a megrendelésre. Címére kiküldjük a megrendelőlapot.

***Köszönettel:***
***a Magyar Vasutas***
***Szerkesztősége.***

# Keresztrejtvény

**2000. NOVEMBER 15-TŐL A MÁV VONALAIN...**
**MEGFEJTÉS FÜGGŐLEGES 1., VÍZSZINTES 1.**

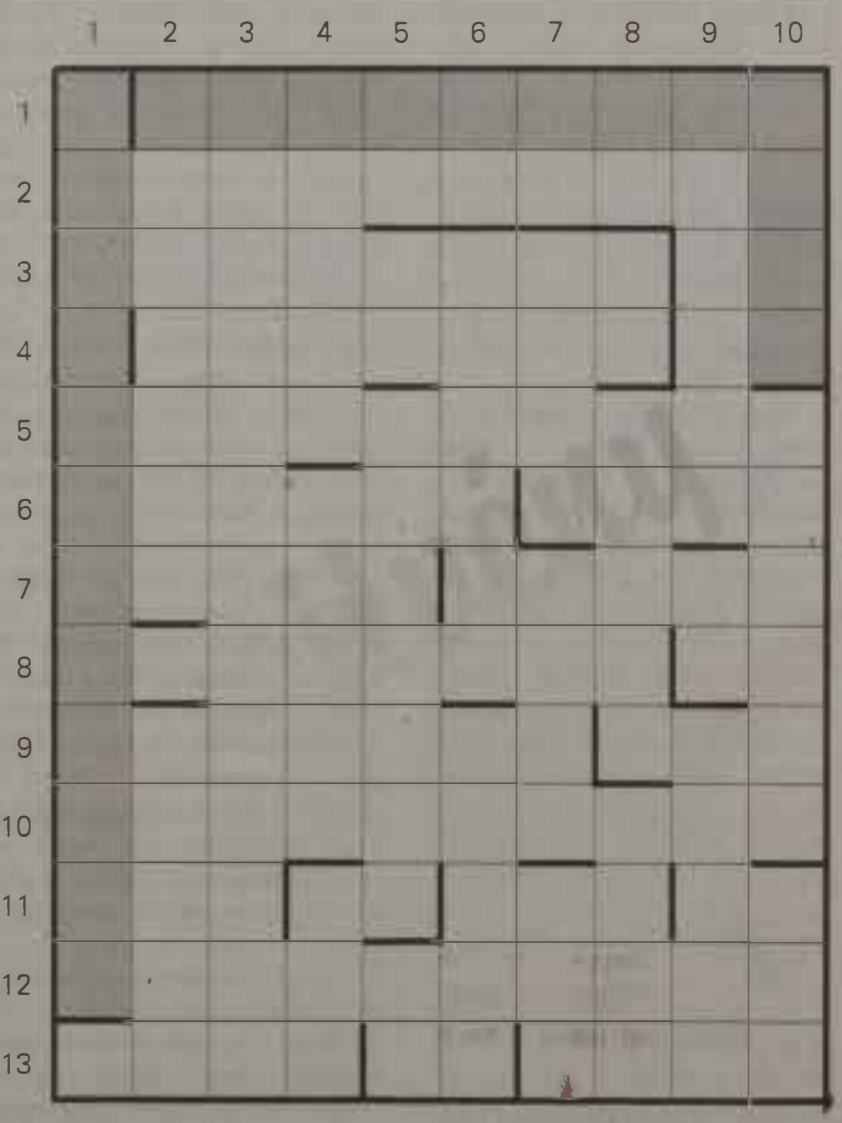
**Vízszintes: 1. Ferenc – megfejtés II. rész 2.** családi híradó eszköz **3.** kisasszony Madridban – Égtáj **4.** tonna, – Pertura vált, – néma tok **5.** játékvezető **6.** mértékalap (fr.), – …fere **7.** orosz nép, – köszméte **8.** zászló, – ezt egyneműi **9.** ez remek, – vonatkozó névmás **10.** kuruzslók **11.** részben evolúció – Ilona, Tibor, gondolat gyár, – némán tol **12.** század eleji kabaré színészünk **13.** Perzsia ma, – folyócska (vissza), – Ilona becézve.

**Függőleges: 1. Megfejtés I. rész**, – római egy **2.** vakbuzgó /gör./ - sugár – akadályoz **3.** művészeti ág gyakorlata **4.** Várpalota része – mulató hely – elektromos részecske **5.** egyik sem – helyhat. rag. – lehetséges változat – sör egyneműi **6.** testnevelési főiskola – helyesel – a pártban lévőé **7.** egészségügyi – korps – szláv hegy – ló vezénszó **8.** hangtalanul ráz – mutató szó – Föld (lat) – ugrifüles **9.** labdarúgó beosztás – mutatószó – csibe mama **10.** vasúti éttermek – lantos fele.

*Készítette:* ***Bánszegi József***

***Előző keresztrejtvényünk megfejtése:*** Védjük meg a munkavállalók jogait!

***Könyvjutalmat nyert:***
UGHY JÁNOS




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