004. JANUÁR

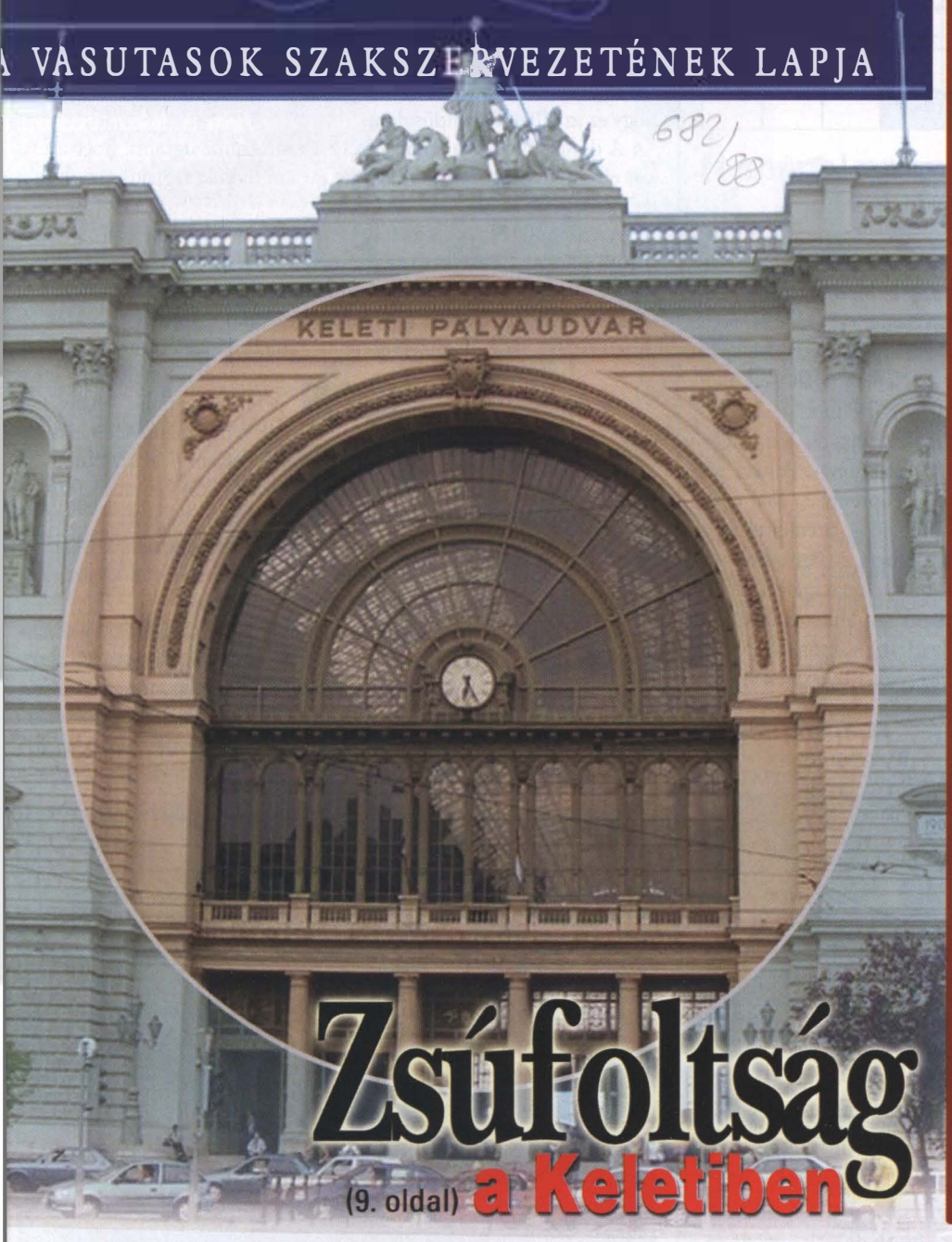
Magyar Vasutas

1896

LAPITVA:
904-BEN

XLVIII/1

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA



Zsúfoltság a Keletiben

(9. oldal)

Irányvonal

Simon Dezső rovata
a 3. oldalon

Mindenki kap bérfejlesztést

Varga Gyuláné írása
a 4-5. oldalon

Oxfordi élmények

Interjú Papp Zoltánnal
a 6. oldalon

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/

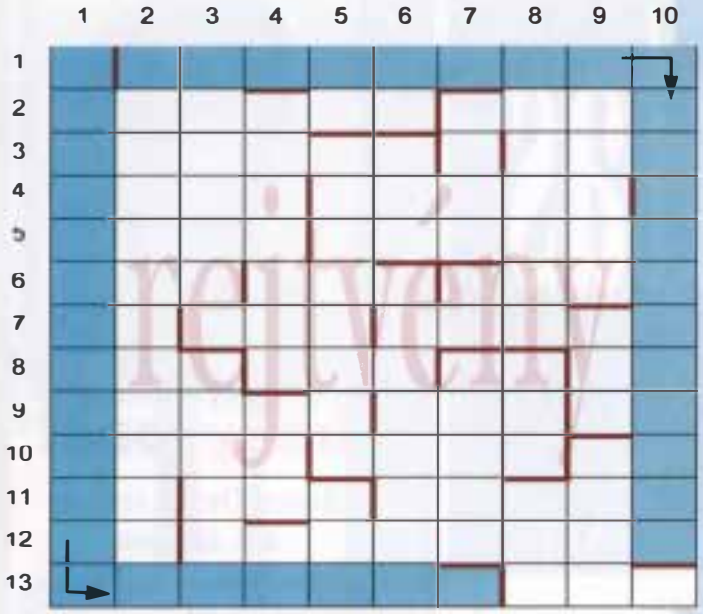
ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812

mtu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

MVJ a MÁV Rt.-vel együtt,
egy magas színvonalú vasúti
szolgáltatás megvalósításáért!

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

KERESZTREJTVÉNY



2003. november 17-én ünnepli Debrecen város (függőleges 1.) születésének. (vízszintes 1.) évfordulóját.

VÍZSZINTES: 1) *Megfejtendő;* 2) Glédába tett, – Johann Sebastian…; 3) Vélemény (lat.) –, osztrák gk. jel –, Autó márka; 4) Ablak tömítő –, Nem megy el –, Rádiusz; 5) Nózija –, Megállapodás; 6) Bárka készítő –, Ügy (lat.) Tamás bec.; 7) Névelő –, …Force –, Tartóoszlop; 8) Helymutató szó –, Rozi Te egyneműi –, Szén, Oxigén vegyjele –, Római ötven és száz; 9) Lábbeli készítő mesterség –, katolikus (röv.), Igen Moszkvában; 10) Ételhez fogyasztható –, Korhely –, Régiesen átnyújt; 11) Tata páratlanjai –, Táska és szótár jelzője is lehet –, Szerencsejáték; 12) Mega hangzói –, Borkészítők, 13) Hordó mérték.

FÜGGŐLEGES: 1) *Megfejtendő;* 2) Másoltattam; 3) Fővárosa Asmera –, Üdítőital márka; 4) Tempus –, Kanadai tagállam –, Némán ágált –, Költői sóhaj; 5) Tallium –, Legnagyobb betűfajta –, Írta régiesen; 6) Számnév –, Pohara párosai –, Töpreng; 7) Kén vj. –, Vitorláshajó –, Személyes névmás –, Albert… (Pestis írója) –, Ittrium; 8) Vonat igéje –, Egyik bankunk –, Mutatószó/vissza; 9) Sav (lat.) –, csomót bont –, Vízelvezető; 10) Oxigén vj.

Készítette:
Bánszegi József

Előző számunk helyes megfejtése: Karácsonyi ének – Babits Mihály – Lelkünkben gyújts pici gyertyát – sokat

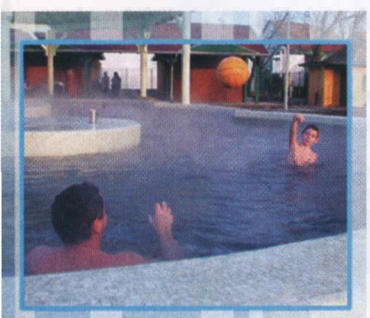
Felhívás.

A Vasutasok Szakszervezete igény esetén folytatja hagyományos háromhetes francia-magyar ifjúsági csereüdültetését 13-16 éves fiatalok részére.

A megemelkedett költségek miatt a részvételi díj várhatóan 100 000 forint lesz.

Kérjük a T. Szülőket, hogy amennyiben fenti üdülést igénylik gyermeküknek részére, 2004. február 15-ig a 01/21-52 telefonszámon jelentkezzenek Döme Lászlóné vagy Détári Attiláné kolléganőknél.

VSZ Szervezetpolitikai Csoport



Karácsony Szilárd

a Vasutasok Szakszervezete alelnöke

ÉRDEKVÉDELEM

Új köntösben

Különleges alkalommal köszönthetem a ***Magyar Vasutas*** olvasóit. Olyan nagy változáson ment át az újság, hogy talán nem is kell felhívni rá a figyelmet, de rögzíteni mindenképp érdemes az utókor számára: százéves történelme során most először jelenik meg színesben a Vasutasok Szakszervezete érdekvédelmi folyóirata. Az igazság kedvéért mindjárt hozzá is kell tennem, hogy kísérleti jelleggel, ami nem zárja ki, hogy ez az állapot állandósuljon.

A döntés most is a tagok kezében van. Ahhoz ugyanis, hogy a mai kor elvárásaihoz igazodó minőséget tartani tudjuk, tagjaink, az olvasók igenjei szükségesek.

A VSZ múlt év áprilisában megtartott Kongresszusán közösen határoztuk el, hogy a következő négy évben megteremtjük annak feltételeit, hogy a *Magyar Vasutas* minden tagunkhoz eljuthasson. E cél érdekében kidolgoztunk egy közös teherviselésen alapuló elképzelést. Ennek lényege, hogy azon alapszervezeteink, amelyek taglétszámuk felének megrendelik az újságot, annyi példányt kapnak, ahány tagjuk van. Amennyiben ez teljesül, olyan példányszámot érdemes kinyomtatni (színesben), amely még a lap árának csökkentését is lehetővé teszi.

A DÖNTÉS MOST IS A TAGOK KEZÉBEN VAN

Az eddig beérkezett megrendelések bizakodásra adnak okot. Az összefogás ismét maradandó értéket alkothat, ugyanúgy, ahogy azt a tagkártya bevezetésénél tavaly már megtapasztalhattuk.

A kiadó és a lap készítői bízunk abban, hogy a századik születésnapját 2004. április 15-én betöltő *Magyar Vasutas* megtarthatja új köntösét. Megújuló tartalmával és emelt példányszámával pedig még az eddigieknél is jobban hozzájárulhat a *Vasutasok Szakszervezete* érdekvédelmi munkájának eredményességéhez, tagjaink, tisztségviselőink és partnereink tájékoztatásához.

A Magyar Vasutas február számának lapzártája 2003. február 2. Az újságba szánt írásokat közvetlenül Détári Attiláné részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Simon Dezso a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: Karacsony Szilard, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke
Muveszeti vezető: Karolyi Marianna
Szerkesztőség: 1023 Budapest, Uromu u. 8
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622
Nyomdai előkészítés: Tizpont Bt.
és nyomás: Tel: 06/10/315-7815, E-mail: karolyi...@mail.datanet.hu
ISSN 0460-6000
Egyéni előfizetési díj: 180 Ft/év

IRÁNYVONAL

Simon Dezső

a Vasutasok Szakszervezete elnöke

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE SZÁMÍT TAGJAI SEGÍTSÉGÉRE

2004. a nagy változás éve, május elsejétől az Európai Unió tagjai leszünk, ez számos kihívást jelent mindannyiunk számára, de egyben azt is jelenti, hogy a nemzetközi kapcsolataink tovább erősödnek, és ez kedvezően fog hatni érdekérvényesítő képességünkre. Érdekeltek vagyunk abban, hogy az Európai Uniós szociális párbeszéd modelljének megfelelően alakuljon meg és kezdje el érdemi munkáját a Vasúti Ágazati Párbeszéd Bizottság.

A Vasutasok Szakszervezete számít tagjai véleményére a közös célkitűzések meghatározása során, és számít tagjai segítségére e közösen meghatározott célok megvalósítása tekintetében is. Megőrizni mindent, amit kivívtunk és új eredményeket elérni alapkövetelmény, de erre csak az együtt gondolkodás és a közös cselekvés adhat esélyt.

A Vasutasok Szakszervezete tagjainak, tisztségviselőinek, partnereinknek békés, eredményekben gazdag, boldog újévet kívánok.
Az év kezdete a számvetés és tervezés időszaka. Az év első heteiben a VSZ testületei értékelik az elmúlt évben végzett szakszervezeti munkát, és ennek ismeretében határozzák meg a jövő feladatait, melynek középpontjába szakszervezetünk tagjainak érdekképviseletét, érdekvédelmét kell állítani.

Számvetés és célkitűzés

Múlt

A teljesség igénye nélkül soroljuk fel az elmúlt év főbb eseményeit: lezajlott a Vasutasok Szakszervezete XV. Kongresszusa, amelyen újjáválasztottuk vezető testületeinket. Átalakították a MÁV Rt. szervezetét, rendeződött a vasúti mellékvonalak jövője. Kormány elé került a MÁV Rt. reformjának (válságkezelésének) kérdése. Foglalkoztunk a változások gazdasági társaságoknál dolgozó tagjainkra gyakorolt hatásával, elemeztük az Egészségügyi Törvény módosításának hatását ott dolgozó tagjainkra, regionális és országos nagygyűléseken tiltakoztunk a vasútra vonatkozó kormánydöntés bizonytalan vasútfejlesztési és jelentős létszámleépítési következményei ellen, bevezettük a szolgáltatásokat is nyújtó tagsági igazolványt (tagkártyát), hosszas tárgyalások eredményeként sikerült meghosszabbítani a MÁV Rt. Kollektív Szerződését, megkötöttük a bérmegállapodást 2004. évre, bevezetésre kerül a béren kívüli juttatási rendszer. Ismét tartalmas megállapodást kötöttünk nyugdíjas tagjaink érdekében. Mindezek mellett folyamatosan nőtt a VSZ taglétszáma.

Jelen

Napjaink feladatai sorában a foglalkoztatás, a munkahelyek biztonságának kérdését kiemelten kezeljük. A MÁV Rt.-vel a négyéves megállapodás alapján foglalkoztatási megállapodást kívánunk kötni. A vasúti és a vasúti tevékenységhez kapcsolódó munkahelyek hosszútávú megőrzése alapvetően a vasút fejlesztésétől, a tervezett vasúti reform megvalósításától függ, melyet költségvetési támogatás nélkül nem lehet megvalósítani.

Jövő

A vasút nem a múlt, hanem a jövő közlekedési és szállítási eszköze, de ennek felismerését, elismerését el kell érnünk, el kell fogadtatnunk úgy a társadalom tagjaival, mint a döntést hozókkal.

Sok munkánk volt az elmúlt évben, és az elért eredményekre büszkék lehetünk. Megköszönöm minden tisztségviselőnknek, minden aktivistánknak, minden tagtársunknak a 2003-ban végzett áldozatkész munkáját és egyúttal az új, nem kisebb feladatok elvégzéséhez is töretlen tenniakarást kívánok a VSZ nagy családjának.

UNIÓS vasútszabályozás

Január 12-13. között Rómában rendezték meg a *Közlekedési Dolgozók Európai Szövetsége* (ETF) Vasúti Szekciójának soros ülését, melyen a *Vasutasok Szakszervezetét Simon Dezső*, a VSZ elnöke képviselte.

A tárgyalások középpontjában az Európai Unió 2. Vasúti Csomagja, a határforgalom és az abban tevékenykedő munkavállalók foglalkoztatási feltételei, valamint az európai mozdonyvezetői jogosítvány bevezetése álltak.

Az utóbbi két témában a minimál kritériumokat tartalmazó (pl.: egészségügyi vizsgálat gyakorisága, munkaidő, pihenőidő, éjszakai műszak stb.) megállapodás született. Ennek értelmében az egyes vasúttársaságok kollektív szerződései ettől előnyösebb kitételeket tartalmazhatnak. A konferencia résztvevői alapos szakmai vitát követően mindkét megállapodást nagy többséggel megszavazták.

A 2. Vasúti Csomagról 2003. október 23-án döntött az Európai Parlament. Az ülésen ennek legfontosabb témáit ismertették. A csomag az alábbi kérdésekkel foglalkozik: az áru- és személyszállítás liberalizációja, a munkavállalói részvétel az Európai Vasúti Ügynökségben, a legfontosabb biztonsági előírások. Ezek a döntések az uniós csatlakozást követően már a Magyar Államvasutak Rt. működését is hatással lesznek.

Komiljovics Máté

Idén mindenki kap bérfejlesztést

Hosszú tárgyalássorozat után, 2003. december 31-én a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) elfogadta a MÁV Rt. munkavállalóinak bér, jövedelem és kollektív szerződéses foglalkoztatási jellemzőit tartalmazó megállapodásokat. A 2004. évre megkötött megállapodások megfelelnek a Vasutasok Szakszervezete tagsága által megfogalmazott elvárásoknak, azaz valamennyi vasutas alanyi jogú bérfejlesztésben részesül, növekednek a reálkeresetek, a jövedelemnövekedés lekövethető, az új jóléti ellátórendszernek (VBKJ) nincsenek vesztesei, illetve kollektív szerződés szabályozza a munkáltatást.

Varga Gyuláné a Vasutasok Szakszervezete alelnöke

1 A 2004. évi bérfejlesztésről

2004. évben tizenegy százalékkal növekednek a vasutas bérek, meghosszabbításra került a Kollektív Szerződés és - százötvenezer forinttal megtörténik a Választható Béren Kívüli Javadalmazási rendszer bevezetése. Ezen felül több bérelem változik.

A VÉT döntése értelmében alapbéresítik a 2003-ban folyósított reformprémiumot, ennek értelmében valamennyi vasutas december 31-i személyi alapbérét 4,6 százalékkal emelik fel. *(A 2002. évi ötszázalékos átlagkereset a 2003. évi kereset 4,6 százalékának felel meg.)* Ez jelentős változás az alapilletményben, de a nettó kereseteket nem befolyásolja. Hasonló a helyzet a teljesítmény és balesetmentességi jutalommal. Ezek szintén alapbéresítésre kerültek, átlagosan 3,08 százalék mértékű személyi alapbéremeléssel, december 31-én.

2004-ben tizenegy százalékkal növekednek a vasutas bérek. 150 000 forinttal megtörténik a VBKJ bevezetése

Az alapbéresítések után kialakult személyi alapbér képezi a 2004. évi bérfejlesztés vetítési alapját.

A 2004. évi alanyi jogú személyi alapbéremelés hét és fél százalék. A reformprémium 2004. évben három és fél százalék, vetítési alapja a 2003. évi átlagkereset (7,5%+3,5%=11%).

Változatlan feltételekkel továbbra is biztosított a négy százalék személyi alapbér kiegészítés, mely a mindenkori személyi alapbér százalékában értendő.

A pályafenntartási és a biztosítóberendezési munkavállalók teljesítménybére 2004. évre megmaradt, a 2003. évi keretösszeg 7,5 százalékkal emelkedik.

2 A bértarifáról

A novemberben tárgyalt bértarifa forrás hiányában tervezet maradt. A megvalósításhoz 2,5%-os bérfejlesztés(!) és harminchárom pótlék ellentételezés nélküli megszüntetése társult volna. Huszonkétezer munkavállaló a tarifaértéken belül volt, ezért rájuk a 2,5%-os bérfejlesztés vonatkozott volna. A feltételek elfogadhatatlanok voltak. Azonos gondok miatt a vasutas szolgálati pótlékra vonatkozó javaslat is lekerült a VÉT napirendjéről.

3 A Kollektív Szerződésről

Kiemelten fontos érdekvédelmi kérdés volt a 2003. december 31-én lejáró Kollektív Szerződés sorsának rendezése. A valamennyi tárgyalófél érdekét szolgáló megállapodás a MÁV Rt. Kollektív Szerződésének meghosszabbításáról az év utolsó napján jött létre, de példátlan módon nem tartalmazza a jóléti fejezetet. (Ez a fejezet rendelkezik a VBKJ-ról. Az aláírástól egyedül a VDSZSZ zárkózott el.)

A kollektív szerződésben összesen huszonhét módosításról döntött a VÉT, ezek többsége formai vagy kisebb jelentőségű, de számos új vívmányt is tartalmaz. A teljesség igénye nélkül néhány:

- az átvezénylési díj az eddigi nyolcszázról kilencszáz forintra nő (26.§.);
- csökken a várakozási idő felső határa az eddigi nyolc óráról hétre, de ettől a helyi függelék rendelkezése eltérhet nyolc óra mértékig (28.§.);
- az osztott munkaidő mértéke az F.2. számú utasításban meghatározott fővonalakon három óránál, a többi vonalon négy óránál kevesebb nem lehet (32.§.);
- ha a munkavállaló végleges egészségi alkalmatlanság miatt eredeti munkakörében nem foglalkoztatható tovább, és a munkáltató a munkavállalónak az alkalmatlanság megállapítását követő egy éven belül átszervezés, vagy létszámleépítés címén felmond, a munkavállalónak az Mt. és a KSZ szerint járó végkielégítésen felül további öthavi szociális juttatás jár (49.§.);
- teljesen új nyelvpótlék szabályok lépnek életbe: 4-8-15%-os mértékben, összesen 30%-os mértékig (53.§.);
- a felügyeleti pótlék 15%-ról 20%-ra nőtt (55.§.);
- jelentős mértékben emelkedtek a Vasút Szolgálatáért kitüntetéssel járó elismerések (kétszáz, százötven, illetve százezer forint).

4 A VBKJ-ról

A vállalati érdekegyeztetés történetében az idők folyamán talán csak a ruházati ellátásról folyt annyi tárgyalás, mint a most bevezetésre kerülő Választható Béren Kívüli Juttatások rendszeréről (VBKJ). A VBKJ munkavállalónként évente százötvenezer forintos juttatást jelent. Valamennyi vasu-

tasnak hamarosan nyilatkoznia kell arról, hogy mire kívánja fordítani a rendelkezésére álló keretösszeget. A személyes döntést segíti a munkáltató által kiosztásra kerülő tájékoztató füzet.

A VBKJ 150 ezer forintját tizenkét ellátásra lehet fordítani: önkéntes pénztárak, étkezési hozzájárulás, üdülés, lakástámogatás, továbbképzés, beiskolázási támogatás, közlekedési hozzájárulás, magáncélú ruhapénz, otthoni Internet, albérleti támogatás.

Fontos tudnivaló, hogy az igénybe vehető ellátásokat különböző adók terhelhetik, amit a munkavállalónak kell viselnie, vagyis az adó mértéke csökkenti a VBKJ nettó értékét. Aki jól dönt, az hozzájuthat a százötvenezer forintos értékhez. Adózási szempontból legkedvezőbbek az önkéntes pénztári befizetések, az étkezési utalvány (ez esetben az adómentes mérték negyvenkétezer forint évente), az üdülés és a beiskolázási támogatás (gyermekenként 15 ezer forintig). Döntés született a VBKJ által biztosított keretösszeg évenkénti karbantartásáról az értékének megőrzése érdekében.

Az átállási támogatásról

A MÁV Rt. jóléti rendszeréből most azok is hozzájutnak a rájuk eső részhez, akik azelőtt az étkezési térítésen kívül (Enni-kék utalvány) semmilyen más ellátást nem vettek igénybe, üdülni ritkán mentek és nem voltak tagjai az önkéntes pénztárnak. Akik az eddigi ellátásokból rendszeresen részesültek alapvetően érdekeltek abban, hogy a VBKJ éves keretösszege minél magasabb legyen, hogy az új rendszer bevezetésével veszteségük ne keletkezzen. Elsősorban nekik fontos adat, hogy a VBKJ százötvenezer forintos összege, bruttó százhetvenháromezer forintos havi jövedelemig tartalmazza az eddigi ellátási színvonalat (két pénztártagság, étkezési térítés és három-ötévenkénti üdülés esetén). A VBKJ éves összegének további emelésére miután már nem volt mód, (a bérfejlesztésből átcsoportosítani nem lett volna szerencsés) meg kellett oldani, hogy a bevezetésnek ne legyenek vesztesei, bruttó százhetvenháromezer forint felett sem. Ezt a helyzetet kezeli az átállási támogatás.

A VBKJ végrehajtása során az új rendszert összevetik a jóléti juttatások korábbi igénybevételével. Kimutatható tényleges veszteség esetén, annak teljes mértékét egyszeri átállási támogatással ellentételezik. Az átállási támogatás számításának módszeréről és a kifizetés időpontjáról a VÉT-en később döntenek.

A kezdeti százhúszezer forintos összeg így változott százötvenezerre

Az üdülésről

AZ üdülési szolgáltatás igénybe vétele az alábbiak szerint alakul 2004-ben. Gárdony, Balatonkenese, Balatonboglár, Mezőkövesd, Vonyarcvashegy és Balatonfenyves kiemelt vasutas üdülőiben, a teljes főszezonban a teljes kapacitás a vasutas munkavállalók rendelkezésére áll.

Térítési díjak I. osztályú üdülőben: felnőtt 3500 Ft/fő/nap+ÁFA; gyermek 2500 Ft/fő/nap+ÁFA; II. osztályú üdülőben: felnőtt 2500 Ft/fő/nap+ÁFA; Gyermek: 1800 Ft/fő/nap+ÁFA; gyermeküdültetés: 1000 Ft/fő/nap+ÁFA.

Gyermeküket nevelők és a nyugdíjasok támogatásáról

A gyesen és gyeden lévők továbbra is jogosultak az üdülés kedvezményes igénybe vételére, de nem jogosultak a VBKJ összegére. A gyesen vagy gyeden lévők ugyanakkor évi három alkalommal ötezer forint támogatást kapnak utalvány formájában.

A vasutas nyugdíjasok jóléti juttatásairól a MÁV Rt. és a nyugdíjasok képviselői évente külön megállapodást kötnek.

Javuló esélyegyenlőség

A VBKJ egy főre jutó azonos értéke jelentős lépés a vállalati esélyegyenlőség kialakításában. A hosszú és nehéz tárgyalások során a munkáltató számos szakszervezeti kezdeményezésnek helyt adott. A kezdeti százhúszezer forintos összeg így változott százötvenezerre.

A VBKJ bevezetéséről

A VBKJ tartalmazza – főleg a VSZ által kezdeményezett – a vasutasok érdekeit hosszútávon szolgáló módosításokat. Sajnálatos az a körülmény, hogy a VBKJ-ra vonatkozó megállapodást a VDSZSZ nem írta alá. A munkáltató további tárgyalásokat követően, január 9-én a VÉT-en bejelentette, hogy a vasutasság érdekében január 15-től egyoldalú intézkedésként bevezeti a VBKJ-t.

Varga Gyuláné

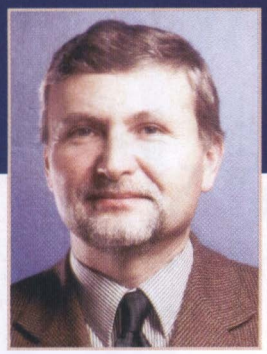
Tippek és trükkök

avagy mire, és hogyan érdemes elkölteni a 150 000 forintos fejkvótát?

(Folytatás a 8. oldalon)

AZ ALÁBBIAKBAN SZERETNÉNK A MAGYAR VASUTAS OLVASÓINAK SEGÍTENI ANNAK ELDÖNTÉSÉBEN, HOGY A MÁV RT.-NÉL 2004-BEN BEVEZETÉSRE KERÜLŐ VÁLASZTHATÓ BÉREN KÍVÜLI JUTTATÁSOK (VBKJ) RENDSZERE ÁLTAL BIZTOSÍTOTT ÉVI SZÁZÖTVENEZER FORINTOS KERETÖSSZEGET KINEK, MILYEN FORMÁBAN ÉRDEMES IGÉNYBE VENNIE. EZ AZÉRT FONTOS, MERT HAMAROSAN MINDEN MUNKAVÁLLALÓNAK DÖNTENIE KELL.

Természetesen mindenkinek a személyre szabott szükségleteiből kell kiindulnia. A fiatal pályakezdőknek, a családosoknak, vagy éppen a nyugdíj előtt álló munkavállalónak teljesen eltérő igényei vannak. Számos tényezőt figyelembe kell vennünk, de ha fogódzót keresünk, akkor például befolyásolhatja a döntést az, hogy valaki tagja-e egy, esetleg több pénztárnak. A félreértések elkerülése érdekében le kell szögezni, hogy a 150 000 forintot készpénzben nem lehet kérni, de elég széles a kínálat



Papp Zoltán

Oxfordi élmények

Papp Zoltán, a Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi Területi Képviseletének vezetője két és fél hónapot töltött Oxfordban. A ritka lehetőség nem akárkinek adatik meg. Magyarországról évente egy hallgató tanulmányait támogatja az a Munkás-alapítvány, amelyet 1949-ben alapított egy munkásasszony azzal a céllal, hogy közép- és kelet-európai „munkásvezérek" megismerkedhessenek a britek kultúrájával, az angol szakszervezeti mozgalommal, és továbbfejleszthessék nyelvtudásukat.

Újraegyesítik az angol vasutakat

Középfokú angol nyelvismerettel rendelkező szakszervezeti tisztségviselőként egyharmadnyi tanévet végezhettem el a világ egyik leghíresebb egyetemi városában, Oxfordban. A város több, mint húsz felsőfokú intézményének többségét a középkorban alapították. Azt a munkásszervezetek által fenntartott főiskolát amelybe járhattam, 1908-ban nyitották meg. A többihez képest szerényebb intézmény ugyanazt a tudást nyújtja hallgatóinak, mint a tehetősebbek, például a világ egyik legnagyobb, mintegy hétmillió kötetet számláló könyvtárába szabad belépést biztosít.

Kik és miért iratkoznak be oda?

– Angliában nem az általunk megszokott rendben folyik a képzés. A kreditek, azaz elvégzett feladatokért kapott pontok gyűjtésével teljesíthető szinteknek köszönhetően a tanulás mind időben, mind térben rugalmas. A főiskolára ezért húsz és hatvan év közöttiek egyaránt járnak. A fiatalok, mint a világon mindenhol, az előrejutásuk érdekében iratkoznak be. Az idősebbek, mint például az egyik társam, aki nyugdíjas repülőtisztként kezdett újra tanulni, idős korára szociális munkásként kívánt a társadalom hasznára lenni. Ott már megvalósult az életen át tanulás.

Ezek szerint nem csak a nyelvet gyakorolta, hanem ízelítőt kapott a képzésből is.

– Egy háromezer szavas dolgozatban kellett összehasonlítanom az angol és magyar munkajogot. Ez azért nehéz feladat, mert az angoloknál nincs Munka törvénykönyve. A polgári törvénykönyv és egyéb jogszabályok fedik le a foglalkoztatás körülményeit. Komoly eltérés, hogy ott a szóbeli szerződést is komolyan veszik, a munkavállaló és a munkáltató megegyezése kötelezi mindkét felet. Természetesen ilyen körülmények közt a szakszervezetek ellenőrző szerepe is nagyobb. A magyar munkajogi környezet átláthatóbb. Az már más kérdés, hogy betartjuk, és kihasználjuk-e a benne rejlő lehetőségeket.

A szóbeli szerződést is komolyan veszik.

Milyen az ottani szakszervezetek tekintélye?

– Közismert, hogy a szakszervezeti mozgalom Angliából indult. Ott már jóval korábban rádöbbentek a munkások, hogy a közösségi jog sokkal erősebb, mint az egyéni. Ott folyamatos volt a munkásmozgalom fejlődése is. Az ottani szakszervezeti szövetségnek, a TUC-nak nyolcmillió négyszázezer tagja van. Tizenöt évvel ezelőtt tizenkétmillió volt, de a Thatcher-kormány idején ők is kaptak néhány pofont. Hatékonyabb lett ugyan a gazdaság, de az állami nagyvállalatok privatizációja visszavetette a szakszervezeteket. Mára azonban megerősödtek. A TUC véleményét figyelmen kívül hagyni bármely politikai párt részéről könnyelműség lenne.

Köztudott, hogy Angliában a vasutakat is privatizálták.

– Talán vannak, akik még emlékeznek arra, hogy tizenöt évvel ezelőtt nagy sztrájkokkal tiltakoztak a munkások a gazdaság átalakítása ellen. Többszáz bányát bezártak akkoriban és a gáz, víz ellátó rendszerek mellett a vasutat is szétszedték, privatizálták. A változások egy része sikert hozott, hiszen a bányászvárosokba feldolgozóipart telepítettek, amely jobb, és biztosabb megélhetést biztosít ma, mint korábban a bányák. A vasút azonban külön kérdés. Kint tartózkodásom alatt számos cikk jelent meg arról, hogy a vasút nem szedhető szét részekre úgy, mint egy étteremlánc, mert a kis egységek rugalmasabbak. Ahol ha mégsem jön be a változás, a vendégek átmennek egy másik étterembe. Angliában tizenöt év után rájöttek, hogy egy jó elv gépies, illetve politikai okokból történő átvétele a vasútnál nagy hiba volt. Ez az ottani jobboldal lapjának, a The Daily Telegraph címlapján jelent meg. A jobboldal most azzal próbál szavazatokat szerezni, hogy megígéri az általa korábban szétválasztott vasút újraegyesítését.

Mi volt az ottani változás lényege, és mi lett a következménye?

– Az akkoriban jól működő vasutat hatvan-hetven cégre szétszedték és részben, vagy teljesen privatizálták. Mára komoly működési gondok tépázzák a vasúti közlekedést. Például London és Oxford között menetrend szerint tízpercenként ütemesen közlekednek a gyorsvonatok. Ott tartózkodásom idején egy biztosítóberendezés kábelhibája miatt ez húsz percre nőtt, amely elfogadhatatlan helyzetet teremtett. Az egyik utas, aki megszokta, hogy kisétál az állomásra és legfeljebb kilenc perc múlva vonatra szállhat, ehelyett tizenkilenc percig várakozott, és megfázott. Felháborodásában cikket írt az egyik újság olvasói rovatába azzal, hogy mi lesz a világ egyik leggazdagabb országában, ha ennyire megbízhatatlan a vasúti közlekedés. A kábelhiba miatt az egész London környéki közlekedés összeomlott, mert a négy-ötsávos autópályák bedugultak, a buszok is többórás késéssel közlekedtek.

Megkeresték a felelőst?

– Természetesen felelős nem volt, mert a vasúti cégek egymásra mutogattak. Pedig lehet, hogy eközben csak annyi történt, hogy a nyereség érdekében megszüntettek egy készenlétes műszerészi állást. Sajnos az átalakítás következtében egy olyan szervezet sincs, amely ellenőrizné a vállalkozásokat. A napi karbantartásokat ugyan elvégzik, de a felújításokra időszakonként ☞

VASÚTEGÉSZSÉGÜGY

FŐIGAZGATÓI TÁJÉKOZTATÓ

A MÁV Kórházról

Lapunk legutóbbi számában röviden tudósítottunk a Vasútegészségügyi Intéző Bizottság 2003. december 4-i üléséről. Ez alkalommal *Dr. Korom Gyula, a Budapesti MÁV Kórház* főigazgatója tájékoztatóját ismertetjük.

A kórház jelenlegi vezetése kemény költségcsökkentő, megszorító intézkedésekkel 2003. október 31-i állapot szerint a fedezetlen szállítói tartozásállományt 132 millió forintra csökkentette, de a pénzügyi-gazdasági szervezet további átalakítására lesz szükség. A főigazgató az egészségügy finanszírozási feltételeihez alkalmazkodó, tervező, elemző, a költségérzékeny gazdálkodást segítő gazdasági tevékenységet szeretne látni.

A gazdaságos üzemeltetést tovább nehezíti a kórház félbehagyott építészeti struktúrája. A nagyszabású rekonstrukció 1985-ben megtorpant. Nem készült el a belgyógyászati E épület, a sebészeti osztályok és a központi műtőblokk összeköttetését szolgáló M2 épület, valamint maga a központi műtőblokk. A kórház tehát 18 éve átmeneti állapotban, a rendezetlen helyzetből adódó, gazdaságtalan és célszerűtlenül nagy, kihasználatlan területeken üzemel, melynek különféle pazarló energiaköltségei vannak.

Elhárult az akadály a központi műtőblokk építésének folytatása elől. A fenntartó GKM segítségével a további építéshez szükséges 1,3 milliárd forint kórházi források lekötése nélkül áll majd rendelkezésre. Ennek hiányában szükség lett volna hitelfelvétel mellett, kamatokkal együtt kb. 900 millió forint önerő biztosítása céljából létszámleépítésre. Nagyarányú létszámleépítésre így tehát nem kerül sor. Egzisztenciális fenyegetettségre csak azok számíthatnak, akik a tőlük elvárható módon nem teljesítenek, dolgozzanak a közvetlen betegellátásban vagy egyéb területen. A kórház vezetése a struktúraváltásnak a lassú, folyamatos megoldási módját támogatja, mely a kilépett és a nyugdíjba vonult munkavállalókat nem pótolja, álláshelyüket megszünteti.

A kórház tervezi az osztályok között meglévő inhomogén ágykihasználás megszüntetését, és ezzel a maximálisan elérhető OEP bevételt biztosító, mátrix osztályok kialakítását. Ezzel a technikával a 100%-ot meghaladó OEP által nem térített, de költséget jelentő ágyfelhasználás megszűnne. Első körben egy sebészeti és egy belgyógyászati mátrix osztályt alakítanának ki.

R.L.

☞ az államtól kérnek jelentős segítséget, melyet ott milliárd fontokban mérnek.

Ezek szerint Angliában a közlekedés biztonsága és minősége is számít.

– Összességében azt vizsgálják, miként érinti az adófizetőket a vasút jelenlegi állapota. Ma már a valós költségek fogalmát emlegetik, amelybe nem csak a közvetlen költségeket, hanem a járulékos tételeket is beszámítják. Például a közúti közlekedés környezetkárosító hatásait is figyelembe véve a vasút igenis gazdaságos szállítási forma. Erről számos cikk jelent meg testvérlapunkban, az angol vasutas szakszervezet újságjában, de erről majd legközelebb. (folytajuk)

Karácsony Szilárd

MVJ

MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Telefon/Fax: 94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu
http://www.mvj.hu

mtu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

ISO 9001:2000 DIN-EN 729-2 DIN 6700-2 ÖNORM M 7812

Tevékenységeink:

- dízelmozdonyok (M43; M47), motorvonatok (Bz-mot), személykocsik, teherkocsik **javítása, korszerűsítése, átépítése;**
- speciális vasúti jármű gyártás;
- vasúti nosztalgia járművek **felújítása, újjáépítése;**
- jármű fő- és részegységek gyártása (Power Pack);
- MTU és BEHR **szakszervíz tevékenység.**

MVJ a korszerű vasúti járműparkért!

KISZÁMOLÓ

[folytatás az 5. oldalról]

ÖSSZEÁLLÍTÁSUNKBAN NEM A TELJESSÉGRE TÖREKEDTÜNK, DE REMÉLHETŐLEG SIKERÜLT NÉHÁNY TIPPET ADNUNK MINDENKINEK AHHOZ, HOGY SAJÁT IGÉNYEIK SZERINT DÖNTSENEK A VÁLASZTHATÓ BÉREN KÍVÜLI JUTTATÁSON KERESZTÜL RENDELKEZÉSÉRE ÁLLÓ KERETÖSSZEGRŐL.

ahhoz, hogy mindenki megtalálja a számára fontos szolgáltatást. Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a VBKJ rendszerének egyes elemei az eltérő adó- és járulékvonzatok miatt különböző értékűek. Mivel a 150 000 forint bruttó érték, tehát az adókat és járulékokat is ebből fizeti a munkáltató, ezért is fontos figyelembe venni azokat a döntés során. A keretösszeg vásárlóértékének meghatározásához az eltérő adó- és járulékfizetési kötelezettségek, valamint egyéb költségek miatt átváltási szorzószámot alkalmaznak 1-től 1,765-ig.

Tippek és trükkök

Az étkezési hozzájárulás

A legkézenfekvőbb az étkezési hozzájárulás, melynek kedvezményes havi mértéke 3500 forint, azaz évente 42000 Ft. Ha ezt választjuk, összesen 42336 forintot költünk el a százötvenezres keretből.

Iskolakezdési támogatás

Az iskolakezdési támogatás adómentességét (általános és középiskolás gyermekek után) gyermekenként 15000 forintig lehet igénybe venni, ez összesen 15225 forinttal csökkenti az éves keretösszeget.

Az étkezési utalvány és az iskolakezdési támogatásra kapott utalvány levásárolható, tehát készpénzként működnek.

Az üdülési támogatás

Minden munkavállaló évente 53000 forint üdülési támogatást vehet fel adómentesen a munkáltatójától üdülési utalvány formájában akkor is, ha azt a munkáltató tulajdonában, vagy kezelésében lévő üdülőben használja fel. Ez azonban már 55650 Ft-ba kerül és kizárólag üdülési céllal, a kijelölt elfogadóhelyeken használható fel (a MÁV Rt. vállalati üdülői elfogadják az utalványokat).

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy az üdültetési költségek korábban is két részből álltak. Az egyik a dolgozó által befizetett kedvezményes térítési díj volt, melyet a munkáltató egészített ki a teljes költség mértékéig. Most sincs ez másként, csak a VBKJ-n keresztül kapjuk meg a munkáltatói kedvezményt.

Javasoljuk, hogy minél többen vegyék igénybe a vasutas üdülőket, mert egy esetleges rossz kihasználtság veszélyezteti az üdülők üzemeltetését és a későbbiekben ez befolyásolhatja akár a tulajdonosi viszonyokat is, mivel a kihasználatlan üdülők értékesítését kezdeményezheti a MÁV Rt.

Az önkéntes pénztárakról

Végül, de nem utolsósorban az önkéntes pénztárak kímélik legjobban a VBKJ-n keresztül kapott forintjainkat, mert a pénztári tagságnak jelentős adókedvezménye van.

A nyilatkozattétel előtt ki kell számolni, hogy ha igénybe veszem a fent felsorolt "forintosítható" tételeket, akkor mennyi marad a pénztárakra. Itt is a régi rendszert érdemes működtetni, azaz egyharmadát a tag vonatta le a bruttó béréből, kétharmadát pedig a munkáltató tette hozzá kiegészítésként. Tehát a VBKJ-ból megmaradó részt ki kell egészíteni saját befizetéssel annak érdekében, hogy a tagdíjfizetés ne sérüljön. Ebben az esetben igénybe lehet venni a saját befizetés után az adókedvezményt.

Például az a munkavállaló, akinek két iskolás korú gyermeke van, elsőként az étkezési utalványt választja havi 3500 forint értékben (42336 Ft/év), továbbá felveszi az iskolakezdési támogatást (30450 Ft/év), és az üdülési utalványt is felhasználja (55650 Ft/év), azaz a rendelkezésére álló százötvenezer forintból összesen felhasznál 128436 forintot, a pénztárakra 21564 forintja marad.

Két fontos információ!

Nem javasoljuk, de ha valaki mégis fontolgatja önkéntes pénztári tagságainak csökkentését, kérjük, döntése előtt gondosan tanulmányozza át az érintett pénztár szabályzatát, hogy ne érje előre nem látott veszteség.

Felhívjuk tagjaink figyelmét arra, hogy aki saját befizetést is teljesít a pénztárak felé, annak erről külön kell a munkáltató felé nyilatkozni!

Az utalványok és támogatások fizetőeszközként felhasználhatók, tehát a cél szerint elkölthetők. Ha ugyanennyivel (128436 Ft/év) kipótolja saját bruttó jövedelméből a pénztári tagdíjakat (10703/hó), akkor 150 000 forinttal nő a pénztárakban lévő számláinak összege. Ezek után visszaigényelheti az éves adójóváírását, azaz 38531 forintot. Így lehet a százötvenezerből 188 531 forintot csinálni. Természetesen ehhez olyan bér szükséges, amely után vissza lehet igényelni a 38531 forintnyi adójóváírást.

Az alábbi példákkal további segítséget próbálunk adni a döntés meghozatalának megkönnyítéséhez.

1. Az a fiatal munkavállaló, aki nem tagja egyik pénztárnak sem, otthoni internetet választ havi 9987 forint értékben. Ennek szorzója 1.00, azaz évi 119 760 forintot költ. Az étkezési utalványra havonta marad 2500 forintja, amelynek szorzója 1.008, azaz évi 30 240 forintjába kerül. Ez összesen: 150 000 Ft.

2. Az a nyugdíj előtt álló munkavállaló, aki tagja két pénztárnak önkéntes nyugdíjpénztárra évente 75000 forintot fizet be a VBKJ-ból. Ennek szorzója 1.00, azaz 75000 forintba kerül. Az egészségpénztárra 44760 forintot szán évente, míg havonta 2500 forintnyi étkezési utalványt igényel. Ennek szorzója 1.008, azaz évente 30240 forintot köt le. Összesen: 150 000 Ft.

3. Az a gyermekes munkavállaló, aki két pénztárnak tagja, önkéntes nyugdíjpénztárra 75000 forintot fordít évente (lásd fent), az egészségpénztárba 34610 forintot költ a VBKJ-n keresztül, felveszi a gyermeke utáni iskolakezdési támogatást 10000 forint értékben, amelynek szorzója 1.015, azaz 10150 forintjába kerül, az étkezési utalványra havonta 2500 forintja marad (1.008-as szorzóval évente 30240 Ft). Összesen: 150 000 Ft.

4. Az a lakásvásárlás előtt álló munkavállaló, aki egy pénztár tagja és lakástámogatásra felvesz 100 000 forintot (szorzó 1.00), egészségpénztárra 25808 forintot szán évente a VBKJ-ból (szorzó itt is 1.00), az étkezési utalványra havonta 2000 forintja marad (szorzó 1.008, 24192 Ft/év). Összesen: 150 000 Ft.

Összeállításunkban nem a teljességre törekedtünk, de remélhetőleg sikerült néhány tippet adnunk mindenkinek ahhoz, hogy saját igényeik szerint döntsenek a Választható Béren Kívüli Juttatáson keresztül rendelkezésére álló keretösszegről.

Komlyovics Máté és Pszota Árpád

Okok

Miközben többezer vasutas elbocsátását tervezik, rendre előfordul, hogy létszámhiány miatt szolgáltatási hiányosságokról szólnak a híradások. Az ünnepek alatt a Keleti pályaudvari zsúfoltság okozott közfelháborodást. Palotai Árpád, a pályaudvaron működő VSZ alapszervezet szb-titkára tájékoztatta a Magyar Vasutas olvasóit a történtekről, és azok hátteréről.

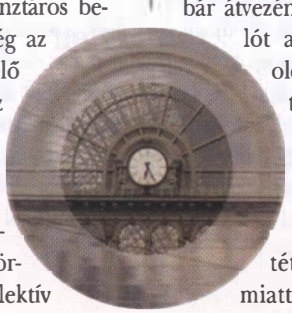
Zsúfoltság a Keletiben

Harmincadikán végképp összeomlott a helybiztosítási rendszer, melyet csak ötödikére sikerült helyreállítani.

A december 15-i menetrendváltással a Keleti lett a nemzetközi és InterCity vonatok főpályaudvara. Az ünnepek idején az átterelt utasforgalmat nem győzték a pénztárak. A tumultust az sem oldotta fel teljesen, hogy az utazószemélyzet tagjai közül sokan szabadidejüket feláldozva a peronokon kézzel írták a jegyeket.

Palotai Árpádtól megtudtuk, hogy a helyi Szakszervezeti Bizottság már a menetrendtervezet ismeretében a nyár végétől folyamatosan és szakszerűen jelezte a forgalom megnövekedése miatti gondokat. Nem a változás megakadályozására törekedtek, hanem arra hívták fel a figyelmet, milyen feltételeknek kell teljesülniük ahhoz, hogy az új feladatokat el tudják látni. Októberben alakult meg a *Vasutasok Szakszervezete Területi Személyszállítási Bizottsága* (TSZB). Az alakuló értekezleten konkrét felvetéseket ismertettek annak érdekében, hogy a várható forgalomnövekedéshez biztosítottak legyenek a személyi és technikai feltételek.

A Keleti pályaudvaron a belföldi- és InterCity pénztárosoknál korábban is fennállt a létszámhiány a rossz munkakörülmények miatt, amely a forgalom drasztikus megnövekedésével tovább romlott. Pillanatnyilag tizenöt pénztáros beállítására lenne szükség az utasforgalom megfelelő színvonalú ellátásához és ahhoz, hogy a pihenőidőket és a szabadságokat is ki lehessen adni. Jelenleg nincsenek meg a Munka törvénykönyve és a Kollektív Szerződés szerinti munkáltatás feltételei. Egy frissen megtartott munkavédelmi képviselői ellenőrzés eredményeként megállapítást nyert, hogy a tömeges utasforgalom miatt a dolgozók a törvényesen járó munkaközi szüneteket sem tudják kivenni, sőt alapvető szükségleteiket sem mindig tudják elvégezni. A TSZB felvetéseire a Személyszállítási Üzletág főigazgatója azt ígérte, hogy igyekeznek megteremteni a feltételeket.



Palotai Árpád elmondta, arra is felhívták a figyelmet, hogy amennyiben nem történik érdemi változás, a munkavállalók nem vállalják a felelősséget a szolgáltatás összeomlásáért.

A kilencedik vágány mellett ugyan átadtak négy korszerű új pénztárat, de a menetrendváltásig nem sikerült a helybiztosítási rendszert üzembe helyezni. Ennek is köszönhető volt a karácsony előtti zsúfoltság kialakulása, mert az előre megrendelt IC pótjegyeket kézzel kellett kitölteni. Harmincadikán végképp összeomlott a helybiztosítási rendszer, amelyet csak január ötödikére sikerült teljes mértékben helyreállítani. Ráadásul december 31-én a vizuális utastájékoztató rendszer is felmondta a szolgálatot.

A Déli és Nyugati pályaudvarról bár átvezényeltek hét munkavállalót a Keletibe, de ez sem oldotta meg teljes mértékben a gondokat, mert a helyismeret e tekintetben is sokat számít.

A munkavégzés feltételeinek hiányosságai miatt rendkívül nagy a fluktuáció a pénztárakban. Szinte menekülnek innen a munkavállalók, tájékoztat *Palotai Árpád*. Egy tizenkét órás szolgálat alatt hét-nyolcszázezer forintot is beszednek a pénztárosok, de átlagosan csak hatvan-hatvanötezer forintot keresnek havonta. Sem hűtőszekrény, sem mikrohullámú sütő nem áll rendelkezésre, de még illemhely és melegvíz sincs a munkaterületen.

Végül a krízisen az utazószemélyzet helytállása enyhített valamennyit. A jegyvizsgálók, vezető-jegyvizsgálók, szolgáltatás felügyelők és a minőségbiztosítási ellenőrök is minden igyekezetükkel azon voltak, hogy a MÁV Rt. hozzájusson jogos bevételeihez. Ennek ellenére felröppent a hír, hogy nem mindenkinek kívánják kifizetni a Kollektív Szerződés szerint járó utánfizetési jutalékot. A *Palotai Árpád* által vezetett VSZ Alapszervezet ebben is következetes, ha kell bírósághoz fordulnak, de érvényt szereznek a hatályos jogszabályoknak.

A munka frontján helytállók elvárták volna, hogy többletteljesítményüket legalább szóban elismerje a MÁV Rt. vezetése, ehelyett *Palotai Árpád* a Magyar Vasutason keresztül közvetítette a *Vasutasok Szakszervezete* köszönő szavait a nehéz időszakban szolgálatot teljesítő személyszállítási és forgalmi területen dolgozó kollégáinknak azért, amiért az utazóközönséggel együtt elviselték a tumultust, és hogy ilyen körülmények közt is becsülettel végezték munkájukat.

Palotai Árpád kitért arra is, hogy a menetrend-váltás óta a Keletibe irányított negyvennégy IC és nemzetközi vonat kezelése forgalmi oldalról is gondot okoz, ahol szintén létszámhiány léphet fel. Az szb-titkár hangsúlyozta, hogy mindez elkerülhető lett volna, ha a döntés-előkészítés során figyelembe vették volna véleményüket. Most ugyan megindult a vizsgálat a felelősök megkeresésére, akiket remélhetőleg nem azok közt találnak meg, akik időben jelezték a várható problémákat, és helyt álltak.

Felhívás

A MÁV Rt. munkaszervezetében 2004. január 1-jével bekövetkező szervezeti változások eredményeképpen több szervezeti egységnél megszűnik az üzemi tanács, illetőleg az üzemi megbízott megbízatása.

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanacsa a munkavállalók részvételi jogának biztosítása érdekében felhívja az érintett munkáltatói jogkörrel rendelkező szervezeti egységeknél működő szakszervezeteket, nem szervezett munkavállalókat, üzemi tanácsokat, hogy az új üzemi tanács, üzemi megbízott választás előkészítésére és a választás lebonyolítására hozzák létre az Mt.49.§ szerint, a 48.§.-ban felsorolt feladatokkal és hatáskörrel rendelkező választási bizottságokat.

Az Mt.48.§ (2) pontban foglaltakra tekintettel az üzemi tanács, üzemi megbízott választás időpontjának **2004. március 29-30-31-ét** javasoljuk a választási bizottságoknak.

A választási bizottságot 2004. február 1-ig kell megalakítani (Mt.49.§).

A választási bizottságoknak javasoljuk, hogy a munkavédelmi képviselő választással kapcsolatos feladatokat is lássák el.

A választások sikeres lebonyolításának segítésére a MÁV Rt. KÜT Információs Központot működtet. Az Információs Központ (01/37-75) tanácsokkal, ajánlásokkal segíti, és igény szerint a választáshoz szükséges iratmintákat biztosítja a választási bizottságoknak.

Kérjük a munkavállalókat, hogy éljenek a Munka Törvénykönyvében biztosított lehetőségeikkel és vegyenek részt a választások előkészítésében, a szavazásban.

Tájékoztató

a Központi Üzemi Tanács üléseiről

2003. december 11-én *Németh András* osztályvezető adott tájékoztatót a 2003-2004. évi menetrend hatálybalépésének aktuális kérdéseiről.

A MÁV Rt. kompenzációs rendszeréről, a bérintézkedési tervezetekről, a választható béren kívüli juttatásokról *Apavári József* főosztályvezető, *Neuschl Gyula* igazgató, *dr. Vincze Teodóra* osztályvezető tájékoztatta a KÜT tagjait. Az ülésen napirendre került a MÁV Hotel's Rt. létrehozása (a témában 2004. január 12-én született döntés, lásd alább).

2004. évi oktatási és tanfolyam tervét *Szűcs István* osztályvezető ismertette, melyet a KÜT elfogadott.

A **2003. december 15-i** soros KÜT ülésen dr. Gulyás Tibor projektigazgató adott tájékoztatót a MÁV Rt. Szervezetátalakításának, működésének tapasztalatairól és a további feladatokról.

A Személyszállítási Üzletág szervezet kialakításának tapasztalatairól, működésének időszerű kérdéseiről, a szervezetfejlesztési elképzelésekről *Vizsy Ferenc* főigazgató tájékoztatta a testületet. A termékfejlesztés prioritásai az InterCity és Budapest elővárosi vonatai.

A KÜT ez alkalommal is tárgyalta a MÁV Hotel's Rt. létrehozásának tervezetét *Kugler Flórián* vezérigazgató-helyettes előterjesztésével.

2003. december 22-én rendkívüli ülést tartott a KÜT. Ismét a MÁV Rt. szociális juttatási rendszerének és üdülési hálózatának átalakítása szerepelt napirenden. A KÜT tájékoztatót kapott a VÉT tárgyalások addigi eredményeiről.

2004. január 12-i ülésén a Központi Üzemi Tanács egyetértett az üdülési hálózatot működtető MÁV Hotel's Rt. szolgáltató gazdasági társaság létrehozásával.

A testület az eredményes működés, a színvonalas üdültetés, az önálló gazdálkodás biztosítása érdekében, a gazdasági társaság apportjába szánt üdülők tulajdonjogának tisztázását követően hozzájárul az eszközök átadásához a részvénytársaságba. A határozat értelmében a KÜT kiemelten fontosnak tartja a jelentős hagyományokkal rendelkező vasutas gyermeküdültetés további biztosítását, továbbá a vasutas nyugdíjasok elő- és utószezoni üdültetését, és annak anyagi támogatását.

Bodnár József

Mi újság Járműjavítók?

A decemberi intézőbizottsági ülésen a hangulat igencsak élénkre sikeredett. A titkárok egymás szavába vágva ecsetelték a szünetben munkahelyük gondját, problémáját, a 2004-es évben várható munkaellátást.

„De jó nektek kedves kollégák, hogy a jövő évi termelési feladatok nyomasztanak benneteket, bezzeg mi a létünket sem ismerjük a gyárunkban!" – mondja a miskolci Tiszavas Járműjavító Kft. szb. titkára. – Mi azt sem tudjuk, ki vesz meg bennünket, hogyan alakul a privatizáció, lesz-e munkahelyünk?

– *„Akárcsak nekünk."* – mondja a debreceni titkár, akihez a pácsonyi kolléga is csatlakozik.

Kemény, feszített munkatempó jellemezte a többi járműjavító kft. munkáját is, mert a MÁV Rt. csak az első negyedév végén, vagy ezt követő hónapban kötötte meg a javításokról szóló szerződéseket. A követelmény azonban olyan volt, mintha egész évben januártól egyenletes teljesítmény igény lett volna.

„Az lenne igazi, ha a kft-k is ugyanolyan bérfejlesztést hajthatnának végre, mint a vasút!" – fogalmaznak a titkárok. Sajnos eddig ez nem így volt, pedig mi is a VSZ alapszervezetei vagyunk. Reméljük, ez az idei esztendőben másként lesz.

– *„Jó-jó! – mondja az egyik gazdasági vezető. A vasút maximum 6 %-os áremelést engedett, miközben a közüzemi díjak, az alkatrészárak jóval nagyobb mértékben emelkedtek. A vasút is 10 %-kal emelte a menetjegyek árait."*

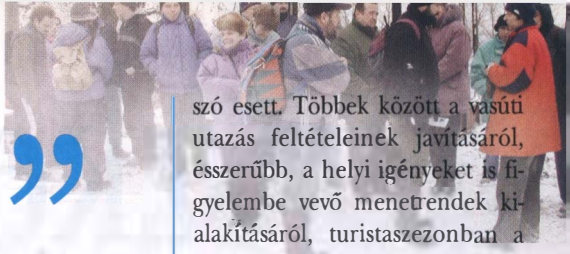
A tagkártya viszont óriási sikert hozott a szakszervezetnek. A kedvező fogadtatás hatása a későbbiek során a taglétszám növekedésében is számottevően megmutatkozik. Ez a lépés helyes volt!

Új év, új elképzelések a szakszervezeti munkában. A gazdasági társaságoknál ma ez a fő irány. Abban bízunk, hogy 2004 a siker esztendeje lesz. E siker egyik fő eredményének kell lennie, hogy a ma még szervezeten kívüli munkavállaló is felismerje, mi az érdeke, ő is a szakszervezetben lássa érdekeinek megjelenítését.

Németh Tibor
elnökségi tag

BAKANCSOSOK

Levegő Munkacsoport a vasútért”



A Levegő Munkacsoport és a Teljesítménytúrázók Társasága a Kál-Kápolna-Kisújszállás 102 számú mellékvonalra kívánja felhívni a figyelmet a *„Puszta télen”* gyalogtúra megszervezésével.

2004. január 10-én közel 50 fő gyűlt össze a Kisköre-Tiszahíd vasúti megállóban, hogy egy 10 és 24 km-es gyalogtúrán beszélgessenek a vasúti közlekedés jelenlegi siralmas helyzetéről, a szárnyvonalak megtartásának szükségességéről, az eldugott települések elérhetőségéről és a vasúti turizmus fejlesztéséről. A gyalogtúrán Kisköre és Abádszalók önkormányzatának képviselőivel együtt részt vett *Rigó Zoltán,* a MÁV Rt. volt vezérigazgatója, a VSZ Elnöksége nevében *Kiss Tibor,* területi képviseletvezető, valamint számos vasutas kolléga.

A társaság a ***Kunhegyesi Falusi Turizmusért Egyesület*** által készített forró tea és a frissen sült – még meleg – pogácsa elfogyasztása után indult útnak. Első pihenő a kiskörei erőműben volt, ahol szakszerű tájékoztatást kaptunk az erőmű működéséről, valamint a Tisza-tó turisztikai jelentőségéről. Itt került szóba, hogy a Kisköre-Tiszahíd vasúti megállónál épüljön egy tájba illő, a Tisza-tavi kiemelt idegenforgalmi régióhoz méltó, a nemzetközi EUROVETO kerékpár főútvonal pihenőállomásaként is funkcionáló épület.

A rövid pihenő után a gyönyörű behavazott tájon folytattuk utunkat az abádszalóki öbölbe. A rövidebb útvonalat választók Abádszalókon vonatra ültek, és a hosszabb útvonalon túrázókkal közel egy időben érkeztek Kunhegyesre, a Falusi Turizmusért Egyesület figyelemreméltóan szép, a helyi hagyományokat őrző vendégházába.

A forralt bor és tea, valamint a kemencében frissen sütött tök elfogyasztása után sok mindenről szó esett. Többek között a vasúti utazás feltételeinek javításáról, ésszerűbb, a helyi igényeket is figyelembe vevő menetrendek kialakításáról, turistaszezonban a kerékpárszállítás feltételeinek javításáról, a vasúti iskolai kirándulások ösztönzéséről, a MÁV Rt. turisztikai szolgáltatásainak javításáról, a vasúti közlekedés népszerűsítéséről és még sok mindenről, ami a vasút és az idegenforgalom kapcsolatát érinti.

A jelenlévők egyetértettek abban, hogy ezt a hasznos kezdeményezést folytatni kell, méginkább fel kell hívni a közvélemény figyelmét a környezetbarát vasúti közlekedés igénybevételére. Mint a túra résztvevője ezúton ajánlom az olvasók figyelmébe a Tisza-tó romantikus szépségét, a pihenésre vágyók és az érintetlen falusi idillt kedvelők számára Abádszalók és Kunhegyes vendégszeretetét.

Kiss Tibor

ÉRDEKES SZEMLÉLET KEZD KIALAKULNI A MUNKÁLTATÓ MUNKÁLTATÁSI GYAKORLATÁBAN. A BAJ AZÉRT ÉRDEMEL NYILVÁNOSSÁGOT, MERT EZ A SZEMLÉLET TÁMOGATÁST KAP A LEGFELSŐBB SZINTRŐL.

Vegyük sorba:

1. Bátaszéken a kocsivizsgálókat nem a KSZ helyi függeléke szerint vezényelték.

A munkáltató által emlegetett úgynevezett csúsztatást igazoltnak minősíti az üzletág vezetése is, vagyis előre vezényel úgy, hogy rövidíti a szolgálatokat, eltérve ezzel a KSZ és a helyi függelékek rendelkezéseitől.

Az előre vezénylés tudomásul vételével a vita lehetőségét a munkáltató minden szinten letudta, és ha a dolgozó nem vitatja, akkor a szabály már nem szabály. Ezzel a munkáltató azt jelenti ki – átvitt értelemben – , hogy a vasútra az utazáshoz nem kell jegyet váltani csak akkor, ha azt valaki kéri.

Néhány adalék a helyzethez:

– a KSZ és annak függelékei munkaügyi szabályok, melyek betartása kötelező.

– az Mt. és a KSZ is tartalmazza a kötelező óra vezénylésének szabályait (rendkívüli munkavégzés, 12 óra átvitele a következő hónapra, stb.)

A MUNKÁLTATÓ

nem

A TÖRVÉNY ŐRE

– nem illik keverni a fogalmakat – csúsztatáson a már ledolgozott túlmunka szabadidővel történő megváltását értjük.

– ha van végrehajtandó szabály, akkor nincs elfogadott gyakorlat.

– az átvezénylés, kirendelés, kiküldetés nem azonos fogalmak, ha helyben ezeket keverik, az sem elfogadható, de ha a MÁV vezetői sincsenek tisztában a fogalmakkal, az már nagy baj.

– a kiküldetéshez kapcsolódó többletkifizetések (utazási idő, napidíj) elszámolása mellett gazdaságos-e a rendkívüli munkavégzés kiváltása?

2. Hasonló rendszert működtetne a munkáltató a Budapest környéki kocsivizsgáló-hiány kezelésére. A hatvani telephely vezetője felülvizsgálati kötelezettséget vállalt az egyeztetési jegyzőkönyv tanúsága szerint, mert a létszámalakulás az őszi időszakban az ő szolgálati helyén is többletigényt jelent.

A felettes osztályvezető ezt a jogát vitatja, mert a *„kirendelés”* központi intézkedés következménye. Ezek szerint nem tisztázott a munkáltatói jogkörgyakorlás rendje a MÁV Rt. belső rendszerében. Ez annál is inkább így van, mert az üzletág vezetése is egyetért az osztályvezetővel.

Az adalékok:

– itt is keveredik a kiküldetés a kirendeléssel; – a jogkörgyakorló gazdálkodási, intézkedési és szabályozási kötelezettségét a felsőbb szintű utasítás nem szünteti meg; – ha a jogkörgyakorló szabályozási jogát kétségbe vonják saját vezetői, akkor ki fog rendet tartani a vasúton? – amennyiben a munkáltatóval kötött megállapodást az osztályvezető és a felsőbb vezetők nem ismerik el, akkor ők miért nem kezdeményeztek hasonló egyeztetést saját szakszervezeti partnereikkel?; – el kellene dönteni, hogy kiküldetés-e a hozzá kapcsolódó juttatási rendszerrel és korlátokkal, vagy kirendelés, ahol további egyeztetés szükséges a kialakítandó juttatási és munkáltatási kérdésekről.

A két bemutatott eset bizonyára elveiben jellemző, már sokan és sokszor találkoztak ezekhez hasonló, a munkáltatói hozzá nem értést tükröző és a munkavállalókat megkárosító nemtörődöm intézkedések következményeivel.

Az ilyen apróságnak tűnő, de sorozatos jogsértéseken alapuló intézkedések ellen is fel kell lépnie a szakszervezetnek a Kollektív Szerződés és helyi függelékeinek jó szabályozásával, valamint ezek megszegése elleni határozott fellépéssel.

De csak tagjainkat tudjuk képviselni és védeni!!

Pszota Árpád szakértő

Rosszkedvünk tele

kormányváltáskor még hittünk...

Január van, tél, a hosszú, sötét és hideg napokat már nem világítják be az ünnepi fények, nem törik meg a vásárlás izgalmai, nem melegítik fel a szeretet meghatott percei. Üres a pénztárcánk, s az országé sem dagadozik. El is csapták szegény pénzügyminisztert mindjárt az év elején. Mire ezeket a sorokat írom, a MÁV-nál legalább már megszülettet a jövő évi bérmegállapodás.

Régi jó módszer a rosszkedv elviselésére a dühöngés helyett kicsit távolabbra is nézni, megvizsgálni a *„helyzetet”*. Amikor ez a kormány hatalomra került, a ma csak gyászbeszédeket tartó közgazdászok is hittek egy nagy, általános világgazdasági fellendülésben, amelyhez Magyarország is csatlakozhat. Ilyesmiről már senki sem beszél. A legoptimistábbak az iraki háború utánra tették a fellendülés kezdetét, de az iraki háború úgy fejeződött be, hogy nem ért véget, s a nagy újjáépítésnek nyoma sincs. Sőt, az előző fellendülésről – amelyik ugyancsak megkönnyítette a magyar gazdaság és az akkor kormányzó jobboldal helyzetét – is kiderült, hogy egy hatalmas lufi volt, s nagyot szólva kipukkadt.

JANUÁR VAN, TÉL, A HOSSZÚ, SÖTÉT ÉS HIDEG NAPOKAT MÁR NEM VILÁGÍTJÁK BE AZ ÜNNEPI FÉNYEK, NEM MELEGÍTIK FEL A SZERETET MEGHATOTT PERCEI. ÜRES A PÉNZTÁRCÁNK, S AZ ORSZÁGÉ SEM DAGADOZIK.

Az ezredforduló tájékán az üzleti élet, s főképp a tőzsde világszerte elhitte, hogy az Internet hatalmas gazdasági lehetőségeket rejt, az Internetes cégek részvényei szárnyaltak, s más világcégek is kiváló eredménnyel dicsekedtek. Aztán kiderült, hogy az emberek nem fognak sem kenyeret, sem autót Interneten vásárolni. A világháló marad, ami volt, hatalmas adatbázis. Kiderült az is, hogy a nagy világcégek a legmegbízhatóbbnak tartott könyvvizsgálókkal összejátszva bizony nemegyszer csaltak. A részvények mélyrepülésbe kezdtek. Azóta tart a pangás, mely mögött a baloldali ember persze mélyebb összefüggést lát. És nem örül annak, amit lát. Mert a lelkes közgazdászok által agyondicsért globalizáció, a pénz és az áru szabad mozgása, a francia, a német és magyar munkást a sokkal igénytelenebb kínaival, indiaival versenyezteti. Itt nálunk a tőkések *(ezer bocsánat, ma befektetőknek illik hívni őket)* letörik a béreket, majd azt is sokallva bezárják a gyárat. Ott az olcsónál is olcsóbb, és persze semmilyen formában nem biztosított, szervezetlen és kiszolgáltatott munkaerőnek ehbért fizetnek. Ebből, és a feilettebb világ munkanélkülijeinek létminimumából persze nem lesz fizetőképes kereslet. Pangó piacon pedig nincs fellendülés. Kíméletlen a verseny, aki nem bírja törésmentesen, folyatódik, sőt felgyorsul az a rendkívül egészségtelen folyamat, hogy a világ anyagi ereje néhány ezer, vagy talán már csak néhány száz család kezében koncentrálódik, miközben a valaha fizetőképes középrétegek mindenütt elszegényednek. Aztán persze lehet nívós konferenciákat tartani a szociális biztonságról. S a világcégek még a díszvacsorát is szponzorálják. József Attila szellemét idézve: *„Minden külön értesítés helyett,/ globalizáció és kizsákmányolás jegyesek.”*

Ebből azonban nem az következik, hogy térjünk vissza a rovásíráshoz, bizonygassuk nemzeti nagy múltunkon keseregve, hogy Mózes és Szűz Mária magyar volt, és minden szomszédunkat magunk ellen hergelve, saját, eltérő véleményt hangoztató honfitársainkat is legyalázva, irredenta nótákat óbégatva igyunk újra kumiszt, a búsmagyar lerészegedésig. Éppen ellenkezőleg, a globalizáció romboló hatásaitól az Európai Unióhoz, mint a globális versenyre kész és képes gazdasági nagyhatalomhoz való csatlakozás védhet csak meg – legalább részben. Csatlakozás, bármi áron! Na, erről kellene a kormánynak, de az ellenzéknek is nagyon felelősen beszélnie. És nem felelőtlenül ígérgetnie, meg felelőtlenül acsarkodnia. Legalább a belépés évében nem. Most már végre részletesen el kellene magyarázni az embereknek, hogy mi lesz jobb, mi lesz nehezebb, ki mit nyer, és mit veszt. Hónapok múlva úgyis kiderül. S a meglepetések rossz előjelűeket valthatnak ki. Nekünk pedig igenis jól, elegánsan, szép rendben kellene belépnünk. A feltételek már adottak, de nem közismertek. Pedig a rendszerváltás óta nem volt ilyen közös és fontos nemzeti ügyünk. De amit akkor, és főleg azóta a politika mindkét oldalon elrontott, most visszaüthet.

Rosszkedvem telének legsötétebb felhői a belpolitika egén gyülekeznek. Értelmes párbeszéd vagy vita helyett a magyar belpolitikai életet, nem kevés "újságírói" segédlettel sikerült közönséges médiacirkusszá züllleszteni. Ha az ember csak úgy bekapcsolja a tévét, nem biztos, hogy hirtelen meg tudja különböztetni egyik-másik *„hírműsort”* egy valóság-show-tól. Cikizés, odamondogatás, poénkodás folyik, s a tények teljes elkenése. Ez is világjelenség. A pártok a választást akarják megnyerni, arra a húsz percre kell koncentrálni, amikor a szavazó elindul otthonról, bemegy a fülkébe és leadja a voksát. Most már minden erről szól, a befolyásolásról, a manipulálásról. Nem a művelt, gondolkodó, mérlegelő, hanem az indulatos, az elszánt, a *„beindult”* szavazó a jó szavazó, vélik a pártok. Csakhogy azért a feszültséget négy éven keresztül elég nehéz fenntartani. Erre való a botrány, a balhé. Különösen riasztó és gyalázatos példa erre a valódi brókerbotrány mindkét oldalon valószínűsíthető érintettsége miatti elkenése. S csak kenik, kenik, végül majd a fél rendőrséget le kell tartóztatni, persze negyvenöt évre tikosítva az okokat, nehogy már valaki, vagy valakinek a valakije lebukjon az elitből. S ezzel foglalkozik a sajtó, és a valódi valóság-show pornósztárjának *„magánéletével”*. Van itt mit kenni, kérem! Erre mondta a címben is idézett drámaíró: *„Valami bűzlik Dániában!”* De mert *„Lenni vagy nem lenni?”*, újra ez itt a kérdés csak remélni tudom, hogy elmúlik *„rosszkedvünk tele”*, és azért 2004 nem lesz drámai év.

Mező Ferenc

Egyéni taktika

(Izsák Jenő grafikája)

AMIRŐL nem hálás dolog ÍRNI

MIUTÁN AZ EGÉSZSÉGÜGYI REFORMMAL KAPCSOLATOS ELKÉPZELÉSEK AZ ALKOTMÁNYBÍRÓSÁGI KONTROLL BUKTATÓJÁN MEGFENEKLETTEK, A „HÁLAPÉNZ" KÉRDÉSE KERÜLT AZ ÉRDEKLŐDÉS KÖZÉPPONTJÁBA.

A SZÜKSÉGES ROSSZ

Ez a téma sajnos mindnyájunkat érint, kit közvetlenül, kit idősebb hozzátartozóinak kórházi ápolása kapcsán. Az ingyenes szolgáltatásként járó kezelésért az orvosoknak, ápolóknak juttatott tiszteletdíj, vagyis a paraszolvencia véleményem szerint csak a *„szükséges rossz"* jelzővel határozható meg.

Megalázó az orvosoknak, hiszen tevékenységük súlya nem azonos az úgynevezett *„borravalós"* szakmák szolgáltatásaival, és kellemetlen érzés az adni nem tudó, vagy az adomány nagyságát mérlegelő beteg számára. A *„kinek, mennyit"* kérdése nem használ a lábadozó beteg vérnyomásának. A köszönet és hála nem mindig forintosítható. Amit az interneten lehetett olvasni a szülést levezető orvosok *„tarifájáról"*, egyenesen riasztó. Ez valószínűleg sok minimálbéren tengődő, a családi fészek kialakításával küszködő fiatal házaspárt is eltántorít a gyermekvállalástól. Az egyre csökkenő hazai születési arányszám és a nőgyógyász, szülész szakorvosok növekvő elvárásai között könnyen felfedezhető a korreláció, azaz a kölcsönös összefüggés.

De a nálunk kialakult gyakorlat azért is igazságtalan, mert rendkívül egyenlőtlenül oszlik meg a hálapénz az egészségügyi dolgozók között. Vannak orvosok, akik éves szinten a fizetésükön felül *„milliomosokká"* válnak, mások, például a közegészségügy, a laboratóriumok alkalmazottai jóformán soha nem részesülnek a paraszolvenciából. Az is óriási különbség ebből a szempontból, hogy valaki a krónikus osztályon, vagy a szülészeten teljesít ápolói szolgálatot. Ezzel is magyarázható bizonyos egészségügyi részterületek – ahol nincs kiegészítő jövedelem – munkaerőhiánya.

Mindezek ellenére, amíg az egészségügyi reformot úgy akarjuk végrehajtani, hogy ne növekedjen a társadalmi összterhek egészségügyre fordítandó összege, addig csak a hálapénz rendszere menti meg ezt a létfontosságú területet az elnéptelenedéstől. E téren jelentősen el vagyunk maradva az uniós országok költségvetési arányaitól.

A jelenlegi viszonyok között, akár tetszik valakinek, akár nem, a paraszolvencia létezik, és egyelőre nem szüntethető meg. Lehet azonban finomítani, igazságosabbá tenni az ezer sebből vérző magyar egészségügy *„szépségtapaszát"*.

Minden beteg a kórházi kezelés végére a *„paraszolvenciáért felelős főnővértől"* (akit osztályonként az orvosetikai bizottság bízna meg) kapjon egy nyomtatványt. Ezen lehetne feltüntetni a beteg nevét, az orvosok, ápolónők nevét és számszerűen a hálapénz összegét, az elismerés indokait.

A beszedett hálapénzeket januártól-decemberig a kórház pénzügyi osztálya bankban kamatoztatná és karácsony előtt az Etikai Bizottság (amelynek ápolónő tagja is lenne) úgy utalványozná az érdekelteknek, hogy százalékos arányban juttatnának belőle azoknak is, akik a háttérben végeznek gyógyító tevékenységet, de nem találkoznak a beteggel. Le lehetne belőle vonni a tb-járulékot, ezáltal mindenki számára átlátható és előnyös jövedelem lehetne.

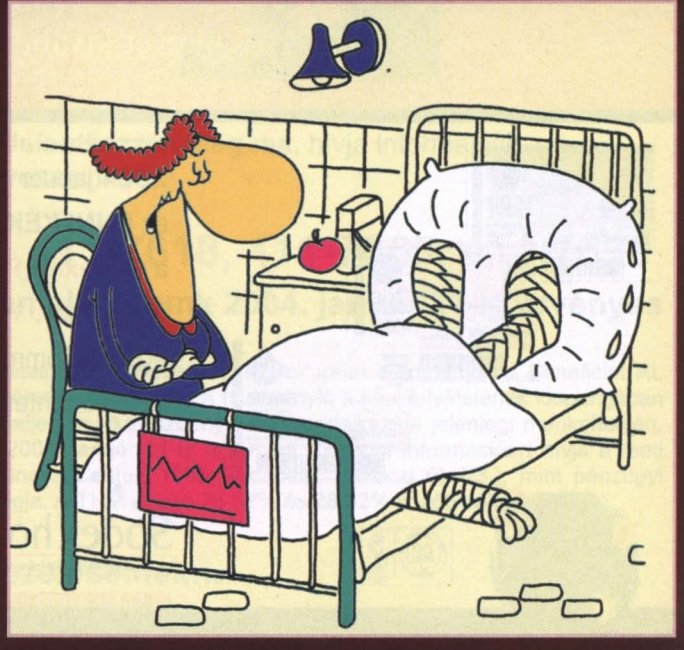
Aki a legtöbb hálapénzt és köszönetet kapja, azt a szakmai minősítésnél, előmenetelnél figyelembe lehetne venni a kórház vezetői részéről. Ez kárpótlás lenne azért, hogy a személyre szóló jövedelemkiegészítést a paraszolvenciában nem részesülő egészségügyi alkalmazottal is meg kellene osztani. Talán a szülést levezető orvosok sem vitatják, hogy munkájukat a laborvizsgálatok, az ultrahangos kezelés, stb. is kiegészíti.

Egyes orvosok elkülönült egyéni érdekeltsége olyan kritikus helyzetet is teremthet, amely egy egész kórház tekintélyét kockára teszi. Ennek voltunk tanúi a MÁV Kórház szülészeti osztályán történt, nagy sajtónyilvánosságot kapott esemény apropóján.

A kórházak minden sikeresen levezetett szülés után a biztosítás terhére kapjanak meghatározott összegű bérpótlékot, melyet a tárgyév végén arányosan oszthatnának szét a szüléseket levezető és terhesgondozást végző orvosok között. Természetesen tudatában vagyok annak, hogy a végső megoldás a *„skandináv"* rendszer – az egészségügyi bérszínvonal többszörösére emelése és a hálapénz száműzése –, de átmenetileg a paraszolvencia nyilvánossá tétele szerintem elfogadhatóbb és igazságosabb lenne a jelenlegi mellébeszélésnél és indokolatlan jövedelmi egyenlőtlenségnél.

Dr. Kun Dezső

– FOGADJUNK BÉLA, HOGY FUKAR VOLTÁL, ÉS NEM ADTÁL HÁLAPÉNZT A NŐVÉRKÉNEK!



(Szmodis Imre grafikája)

VÁLASZD az egészséget!

A Vasutas Egészségpénztár december 18-i küldöttközgyűlés által elfogadott pénzügyi tervben a küldöttek 5000 Ft egységes tagdíjat szavaztak meg.

Miért válassza a Vasutas Egészségpénztárt?

Stabil működés: A pénztár hét éve stabilan működik, vagyona meghaladja az 1,8 milliárd forintot, taglétszáma a 25 200 főt.

1-es szorzó: A jegyzett összeget a MÁV Rt. levonás nélkül 1-es szorzóval utalja az Egészségpénztárba.

Felhasználás: Az átutalt keret 90%-ával saját maga rendelkezik, egyéni felhasználású, nincs kötelező igénybevétel. Az egységes tagdíjon felüli befizetésből a pénztár nem képez sem működési, sem likviditási alapot, a havi 5000 Ft feletti rész teljes egészében az egyéni számlára kerül.

Szolgáltatások: A pénztár életkortól és jövedelmi helyzettől függetlenül elérhető szolgáltatást biztosít a vasutas munkavállalók részére. A pénztár szolgáltatásai adómentesek, a belépéstől számított 3 hónap várakozási idő elteltével igénybe vehetők.

Bővülő adókedvezmény: Az egyéni tagdíjak után személyi jövedelemadó-kedvezmény vehető igénybe, a befizetett összeg 30%-a vonható le az adóból, a munkáltatói támogatás adómentes. Külön 10%-os adókedvezmény jár az egészségcélú megtakarításra, valamint a megelőző célú szolgáltatások igénybevétele után.

Bővebb felvilágosítást a www.epenztar.hu címen, valamint a 01-41-36, 01-41-79, 06-1-373-1578, 06-1-373-1579 telefonszámokon kaphatnak tagjaink és az érdeklődők. Reméljük, hogy tagjaink és leendő tagjaink az egészséget, a Vasutas Egészségpénztárat választják.

PÉNZTÁRAK

GYARAPODÓ NYUGDÍJPÉNZTÁRAK

A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár december 9-én tartotta küldöttközgyűlését. Az igazgatótanács írásos beszámolója arról tanúskodik, hogy a két pénztári ágazatnál nőtt a taglétszám és a vagyon is gyarapodott. Az önkéntes ágazat 2003. évi zárótaglétszáma 36 700, ami 1200-al több az előző évinél. A pénztár vagyona a hosszútávú tervben foglaltaknak megfelelően eléri a 11,6 milliárd forintot. A magánpénztári ágazat taglétszáma 8600, a tagok vagyona 3,1 milliárd forint.

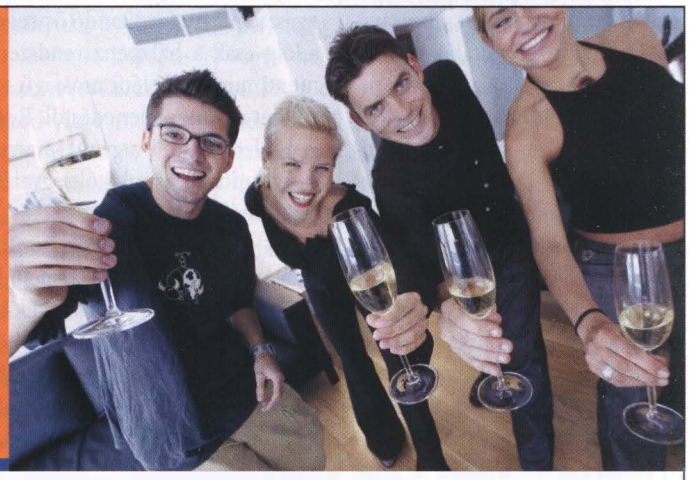
A vasutas nyugdíjpénztár önkéntes ágazata 2004-re 700 fős taglétszám-növekedéssel számol és 2,1 milliárd forint tagdíjbevételt tervez. A biztonságos befektetési politikára alapozva az önkéntes pénztártagok vagyona 2004 végére eléri a 14,1 milliárd forintot.

A magán ágazat 200 fős taglétszám-növekedést és 11 milliárd forint tagdíjbevételt tervez. A pénzügyi terv teljesülésével a pénztártagok vagyona egy év múlva eléri a 4,1 milliárd forintot. A küldöttközgyűlés napirendjén az alapszabály módosítása is szerepelt. Ezt az tette szükségessé, hogy a nyugdíjpénztár – hosszútávú befektetésként – ingatlant vásárolt, amely költségkímélés céljából a két pénztári ágazat elhelyezéséül is szolgál. **A Vasutas Önkéntes és Magánnyugdíjpénztár új címe: 1145 Budapest, Colombus u. 35. Vasútüzemi telefon: 31-90; városi: 06/1/220-8638, 220-8778. A küldöttközgyűlés a Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár 2004. évi pénzügyi tervet és az alapszabály módosítását elfogadta.**

Visi Ferenc

Emelkedett hangulatban

Sikeres új évet kívánunk!



2004 január 1-jétől
az **ENNI-KÉK étkezési utalvány** adómentes határa havi 3 500 forintra,
a **Sodexho Pass MELEGÉTEL utalványé** havi 6 000 forintra emelkedik.
A **Sodexho Pass ISKOLAKEZDÉSI Támogatás utalvány** évente
egy alkalommal már 15 000 forint értékben adható adó- és
járulékmentesen, akár mindkét szülőnek.

Sodexho PASS

Sodexho Pass Hungária Kft.
1106 Budapest, Fehér út 1.
Tel.: (1) 434-5835, fax: (1) 434-5800
e-mail: mail@sodexho-pass.hu
www.sodexho-pass.hu

A költségtakarékos béren kívüli juttatások szakértője

Beneficial Rt.

Igényelje kölcsönként akár havi nettó fizetésének ötszörösét*

Példa igényelhető hitelösszegre	Kezelési költség	Futamidő	Havi törlesztőrészlet
500.000 Ft	Nincs	60 hónap	14.734 Ft
700.000 Ft	Nincs	60 hónap	20.628 Ft
1.100.000 Ft	Nincs	60 hónap	31.645 Ft

A világ egyik legnagyobb független pénzügyi szolgáltató csoportjának tagjaként büszkék vagyunk ügyfélszolgálatunkra és rugalmasságunkra. Biztosíthatjuk arról, hogy nálunk a barátságos fogadtatás mellett további előnyökben is részesül majd, mert ügyintézésünk:

Gyors
- ✓ Jelezze hiteligényét telefonon, és mi akár 30 percen belül döntünk hiteléről
- ✓ A jóváhagyott hitelösszeget két banki napon belül az Ön által megjelölt bankszámlájára utaljuk
- ✓ Fiókunk könnyen megközelíthető helyen, a városközpontban található

Kényelmes
- ✓ Változatlan összegű havi törlesztő részleteket választhat 12-60 hónapos futamidővel*
- ✓ Használja hitelét bármilyen tervének megvalósításához*
- ✓ Egyszerűen törlesztheti hitelét banki átutalással, vagy postai csekken keresztül
- ✓ Adóstárs bevonása is lehetséges
- ✓ Kezes, vagy egyéb fedezet nem szükséges

Biztonságos
- ✓ Személyi kölcsönéhez Hitelfedezeti
- ✓ Élet-, és Rokkantság és Balesetbiztosítást is igényelhet

Jelentkezzen még ma, hívja információs vonalunkat!

411-7618, 411-7668, 411-7638

Jelen ajánlatunk 2004. január 31-ig érvényes

*A kölcsön odaítélése minden esetben a Beneficial Rt. által végzett hitelbírálat függvénye. A hitelbírálat eredményét a Beneficial Rt. semmilyen esetben sem köteles megindokolni. A kölcsön nem vehető igénybe üzleti célra. A hiteligénylő a hitel felvételének időpontjában minimum 23 éves lehet, és minimum 12 hónapos, határozatlan idejű teljes munkaviszonnyal kell rendelkeznie jelenlegi munkahelyén. Minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 65.000 Ft. Az ajánlat 2004. január 31-ig érvényes. További információért hívja a fenti telefonszámok valamelyikét. A hitelt a Beneficial Rt. (East-West Business Center, 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3.), mint pénzügyi szolgáltató nyújtja. A Beneficial Rt. a Household International Csoport tagja. A THM értéke 26,82% és 28,32% között változik.

Hitelt adunk elképzeléseinek...

PRAKTIKUS tanácsok

AZ ALÁBBIAKBAN NÉHÁNY PRAKTIKUS INFORMÁCIÓT ADUNK KÖZRE TAGJAINKNAK A VSZ TAGKÁRTYÁHOZ KAPCSOLÓDÓ KEDVEZMÉNYEK IGÉNYBE VÉTELÉHEZ.

EDC

Az EDC-logo kedvezményes vásárlásra jogosít a cég matricáival ellátott üzletekben.

Legújabb partnerünk az AGIP. Az AGIP benzinkutjainál a tagkártyával naponta legfeljebb háromszor tankolhatunk kedvezményesen. Ez literenként két forint megtakarítást jelent. Ezen felül a shop termékeiből 10% kedvezményt nyújt az AGIP. Ez alól kivétel a kutaknál kapható autópálya matricák, dohányáruk, mobilfeltöltő kártyák és újságok.

Ha naprakész információkkal szeretne rendelkezni az EDC elfogadóhelyekről, az interneten a www.edc.hu címen válogathatja ki az Önnek leginkább megfelelőket. Itt feliratkozhat elektronikus hírlevelünkre is, így rendszeresen tájékoztatni tudjuk az elfogadóhelyhálózat bővüléséről emailben. Mindezt megteheti wap-os mobiltelefonja segítségével is, a wap.edc.hu címen.

Figyelje az üzletek bejáratánál elhelyezett matricáinkat! Legyenek ezek az Ön iránytűi, hiszen innen is tájékozódhat az adott üzlet által biztosított kedvezményekről: Partnercégeink vállalták a kedvezménynyújtási garanciát. Elmaradt kedvezmény esetén kötelesek azt utólag megtéríteni az EDC klubtagjának. Ha ez előfordulna, a termék vásárlásakor kapott számlára kérjük ráiratni, hogy a kedvezményt nem biztosították az Ön részére. A számla másolatát kérjük a (1) 473-0510 számra faxon, az info@edc.hu címre e-mailen, vagy a 1051 Budapest, Arany János u. 27. címre, postai úton juttassa el. Általános – akár pozitív – észrevételeit szintén a fenti elérhetőségeken várjuk Kártyája használatához sok sikert kíván az EDC munkatársi csapata.

ÚJ ELFOGADÓHELYEK ZÁHONYBAN

A 2004-re érvényesített VSZ tagkártyát felmutató tagjaink az alábbi üzletekben kapnak kedvezményt Záhonyban.

FŰSZER-CSEMEGE, Ady E. út. 1000 Ft feletti vásárlás esetén 10% kedvezmény,

GAZDABOLT, Ady E. út 43. Minden árura 5% kedvezmény,

VADMACSKA ÉTELBÁR, Alkotmány út 1-3. Étel, üdítőital, rendezvény 10% kedvezmény.

ÉRVÉNYESÍTÉS

Ezúton értesítjük tagjainkat, hogy a VSZ tagsági igazolványok érvényesítését megkezdtük. A 2004. évre szóló matricákat az alapszervezeti tisztségviselők segítségével juttatjuk el tagjainkhoz.

tagsági igazolvány

ISMÉT EGY ÉRV, HOGY MELLETTÜNK DÖNTS!!!

vodafone

Tisztelt kolléganők, kollégák!

A Vasutasok Szakszervezete és a Vodafone Magyarország Rt. együttműködési megállapodást kötött, melynek alapján a VSZ tagjai jogosultak nevükre maximum három darab SIM kártyát vásárolni kedvező feltételekkel. A kedvezmények az előfizetőket csak tagsági viszonyuk tartamára illetik meg, és a Vasutasok Szakszervezete érvényes tagkártyájával rendelkező tagjai vehetik igénybe.

A Vodafone az alábbi kedvezményeket nyújtja:

- a havi előfizetés díja 2000 Ft + ÁFA, amely 100%-ig lebeszélhető;
- a csúcsidő hétfőtől-péntekig 08.00-20.00 óráig tart;
- díjmentesen járó szolgáltatások: profi hang- és faxposta, konferenciahívás, híváskorlátozás, részletes számla (külön kérésre).
- a havidíjat az alap percdíjjal lehet lebeszélni;
- a hívásokat a hívás kezdetétől egy másodperces egységben számlázzák;
- a szerződéseket 2004. január 19-től lehet megkötni a kijelölt üzletekben, melyhez szükséges: érvényes tagkártya, személyi igazolvány, lakcímkártya, adókártya, három hónapnál nem régebbi eredeti közüzemi számla (korábbi, vagy egyéb mobilszolgáltatótól származó előző havi számla);
- a Vodafone a VSZ tagokkal egyéni előfizetői szerződést köt két éves hűségnyilatkozattal. A Vodafone jogosult az egyéni előfizetői szerződés megkötését kaució befizetéséhez kötni, melyet három hónap elteltével az előfizető számláján jóváírnak;
- A kedvezményt nyújtó kijelölt Vodafone üzletekről a VSZ Területi Képviseletein, illetve az alapszervezeteknél lehet érdeklődni.

A Vodafone a készülékekre és tartozékokra a VSZ Tagsági Igazolvánnyal rendelkezőknek további kedvezményeket biztosít.

Nettó percdíjak:	
Hálózaton belül csúcsidőben	24 Ft
Hálózaton belül csúcsidőn kívül	12 Ft
Hálózaton kívül csúcsidőben	36 Ft
Hálózaton kívül csúcsidőn kívül	24 Ft
Hangposta	12 Ft
Sms (20 db ingyenes után)	24 Ft
GPRS Wap alap havidíj (2 MB-ig)	300 Ft

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

004. FEBRUÁR

Magyar Vasutas

ALAPITVA: 1896
1904-BEN

XLVIII 2

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

A kísérlet sikerült!

A MAGYAR VASUTAS AZ ÖSSZEFOGÁSNAK KÖSZÖNHETŐEN EZENTÚL SZÍNESBEN, ÉS A KORÁBBINÁL LÉNYEGESEN NAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMBAN JUT EL A VSZ TAGJAIHOZ, ÉS AZ ÉRDEKLŐDŐ OLVASÓKHOZ. ÍGY MÉLTÓ MÓDON TISZTELGÜNK A

100.

SZÜLETÉSNAPJÁT 2004. ÁPRILIS 15-ÉN ÜNNEPLŐ MAGYAR VASUTAS ELŐTT.

Írd alá!

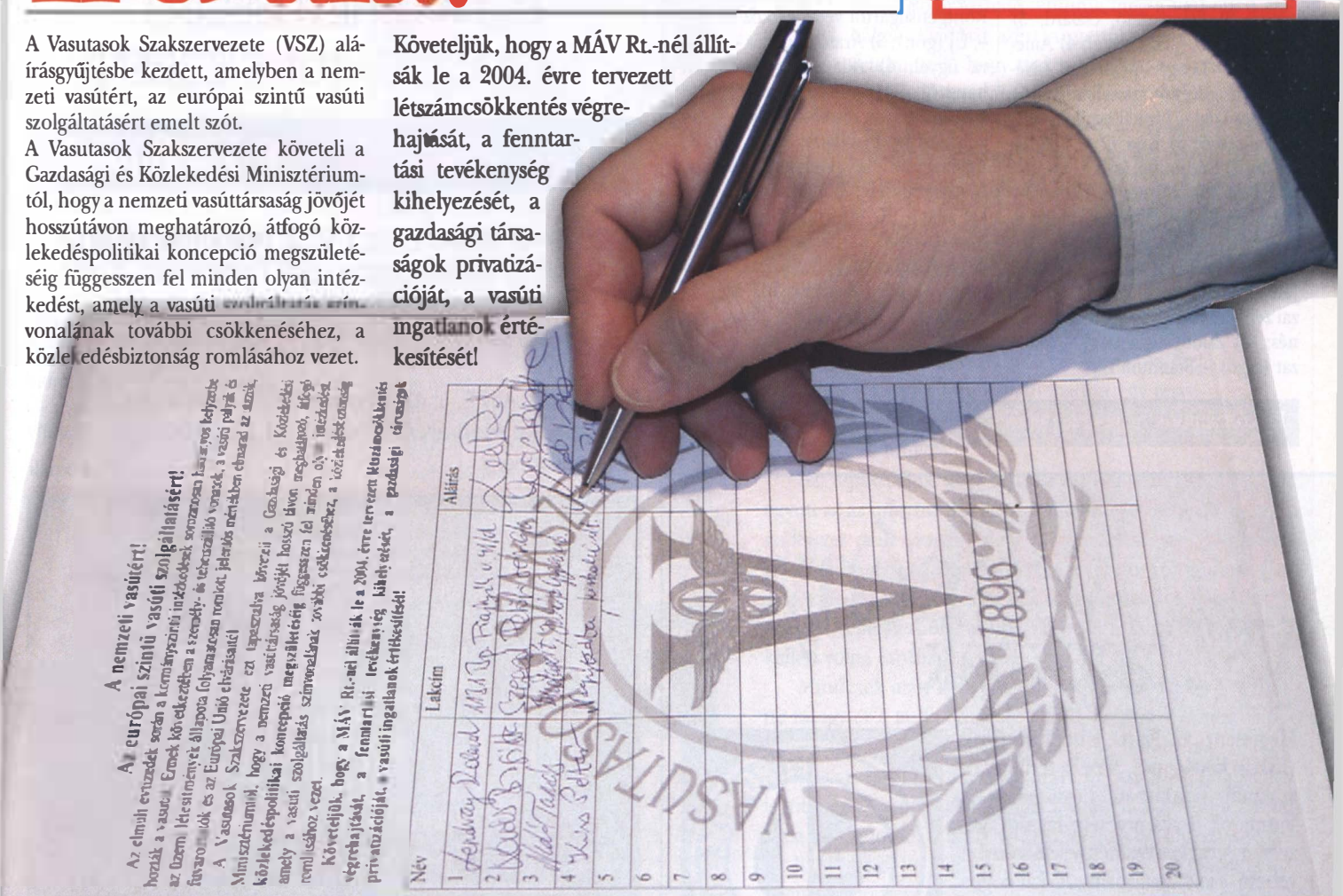
Az aláíróíveket keresd a VSZ Területi Képviseletein, és az alapszervezeti tisztségviselőknél!

Védd a vasutat!

A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) aláírásgyűjtésbe kezdett, amelyben a nemzeti vasútért, az európai szintű vasúti szolgáltatásért emelt szót.

A Vasutasok Szakszervezete követeli a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumtól, hogy a nemzeti vasúttársaság jövőjét hosszútávon meghatározó, átfogó közlekedéspolitikai koncepció megszületéséig függesszen fel minden olyan intézkedést, amely a vasúti szolgáltatás színvonalának további csökkenéséhez, a közlekedésbiztonság romlásához vezet.

Követeljük, hogy a MÁV Rt.-nél állítsák le a 2004. évre tervezett létszámcsökkentés végrehajtását, a fenntartási tevékenység kihelyezését, a gazdasági társaságok privatizációját, a vasúti ingatlanok értékesítését!



MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/

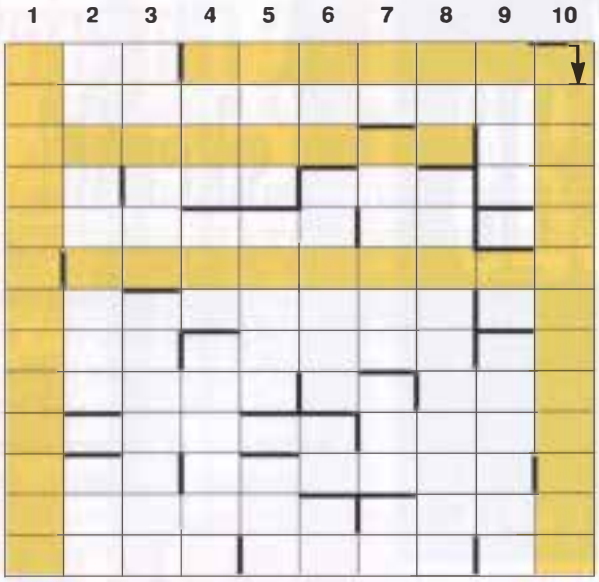
ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812

nrtu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

MVJ a MÁV Rt.-vel együtt, egy magas színvonalú vasúti szolgáltatás megvalósításáért!

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

KERESZTREJTVÉNY



1554-1594. A magyar reneszánsz hazafias és vitézi életről szóló versek nagy költője függőleges 1. születésének 450. évfordulóját ünnepeljük, aki függőleges 10. született és vízszintes 6. ostrománál kapott sebtől halt hősi halált.
Szerelmes verseit, melyben Júliának nevezte vízszintes 3. és vízszintes 1. írta.

Vízszintes: 1) Széptevés –, *Megfejtendő;* 2) Félrevezető, csalárd; 3) *Megfejtendő* –, Folt része!; 4) Americum vj. – Lengyel pénz rész! – Néma kisfiú, – Kettős mássalhangzó; 5) Népszerű dal –, Jupiter egyik holdja, – Ételízesítő; 6) Kén vj. –, Megfejtendő; 7) Külhonból árut hoz –, Római 1005; 8) Női név –, Humor –, Fél kávé; 9) Valaminek a keletje –, Nemzeti bajnokság –, Alarm része; 10) Nemtörődöm –, Haltojás; 11) Jelez –, Játékpénz –, Bór vj.; 12) Hazai zenei együttes –, Gyermek köszönés; 13) Zsidó vallási tárgy –, Hajazat (argó) –, Stannum vj.;

Függőleges: 1) *Megfejtendő;* 2) Röntgensugártól védő eszköz –, Ede –, Új (gör.); 3) Arató beosztás –, Nyájra ügyel; 4) Állatszállás –, Végén hangzó! – Megmosakodott; 5) Intő szó –, Zavaros retro –, Enikő –, Segélykérő jel; 6) Nánási Sport Cluk –, Agyalágyult –, Helyhat. rag –, Asszonynév jele; 7) Mák része! –, Afrikai állat –, Az információ egysége –, Néma sor; 8) Sérült hoki! –, Cselekvő; 9) Fogkrém márka –, Erdei gyümölcs –, Függönytartó; 10) Megfejtendő.

Készítette: Bánszegi József

Előző számunk helyes megfejtése: Csokonai Vitéz Mihály.

Kedvezmények VSZ tagoknak

Megjelent az Euro Discount Club (EDC) katalógusa, amely területi és szakmai bontásban tartalmazza a Vasutasok Szakszervezete tagsági igazolványaival kedvezményesen igénybe vehető szolgáltatásokat. A katalógus megrendelhető az EDC Marketing Kft.-től (1051 Budapest, Arany János u. 27., Telefon: 1/473-0509; Fax: 1/473-0510, e-mail: info@eurodc.net) 390 forintos áron.

Innen-onnan

Otthonodba visszük a világhálót

A **Vasutasok Szakszervezete** és a **CORVUS Computer kft.** együttműködési megállapodást kötött, melynek alapján a CORVUS a VSZ tagok részére Megrendelői Szerződések alapján **KEDVEZMÉNYES INTERNET szolgáltatást** biztosít. A kedvezmény 10%.

A kedvezményeket a VSZ tagjai érvényes tagkártyával vehetik igénybe. A kedvezmények az előfizetőket csak tagsági viszonyuk tartamára illetik meg. A szerződéseket 2004. február 10-től az előzetes igénybejelentést követő felmérés után lehet megkötni egy éves hűségnyilatkozattal.

További kedvezmények is érvényesíthetők a CORVUS számítástechnikai szaküzletében (Miskolc, Arany J. út 23. tel.: 505-581, nyitvatartás: H-P: 8-17) számítógép és alkatrész vásárlásakor. A kedvezmény mértéke 6%. A CORVUS egyedi kedvezményként a számítógépekre és tartozékokra további kedvezményeket biztosít bizonyos értékhatár felett.

ÉLJ A LEHETŐSÉGGEL, MI TÁMOGATUNK EBBEN!

ÚJ ELFOGADÓHELYEK ZÁHONYBAN

A 2004-RE ÉRVÉNYESÍTETT VSZ TAGKÁRTYÁT FELMUTATÓ TAGJAINK AZ ALÁBBI ÜZLETEKBEN KAPNAK KEDVEZMÉNYT ZÁHONYBAN.

Fűszer-csemege, Ady E. út. 1000 Ft feletti vásárlás esetén 10% kedvezmény,

Gazdabolt, Ady E. út 43. Minden árura 5% kedvezmény,

Vadmacska ételbár, Alkotmány út 1-3. Étel, üdítőital, rendezvény 10% kedvezmény.

A Magyar Vasutas márciusi számának lapzártája 2003. március 1. Az újságba szánt írásokat közvetlenül Détári Attiláné részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

Magyar Vasutas
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete
Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő Karacsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke
Művészeti vezető Karolyi Marianna
Szerkesztőség 1023 Budapest, Uromi u. 8
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622
Nyomdai előkészítés Tizpont Bt
és nyomás Tel.: 06/70/315-7815, E-mail: karolyi@mail.datanet.hu
ISSN 0460-6000
Egyéni előfizetési díj: 780 Ft/év

Az érdekvédelem aktuális hírei

Varga Gyuláné a Vasutasok Szakszervezete alelnöke

1 A 2004. évi foglalkoztatásról

A vasutas munkavállalók 2004. évi foglalkoztatásáról az egyeztetések január közepe óta folynak. A tárgyalások a vártnál nehezebben haladnak. Az előzetesen átadott munkáltatói anyag szerint a tárgyévben 4781 fő hagyná el a MÁV Rt-t és több, mint ezer újfelvételes érkezne. Tevékenység kihelyezés miatt közel kétezer vasúti munkaviszony szűnne meg.

A Vasutasok Szakszervezete a tevékenység kihelyezéseket nem tartja megalapozottnak. A tervezett munkáltatói felmondások, a létszámleépítések nem a reform következményei, hanem az erőltetett költségcsökkentés formái.

Hátráltatja a foglalkoztatási megállapodás létrejöttét, hogy a munkáltató elzárkózott a megfogalmazott elvek számszerűsítésétől (felmondások számának maximálása).

A tevékenység kihelyezésekkel összefüggésben új, saját alapítású gazdasági társaságot nem kíván a MÁV létrehozni. Meglévő leányvállalataiba történő kihelyezéseket jogutódlásnak tekinti (Mt 85/A §, 85/B §), végkielégítés nem jár. Nem vasúti céghez történő kihelyezést a munkáltató nem ismeri el jogutódlásnak, ugyanakkor végkielégítés nélkül kívánja a munkavállalókat kivinni. A VSZ álláspontja szerint vagy jogutódlás van, vagy végkielégítés, a munkáltató álláspontja hibás.

Komoly vita volt szakszervezetünk javaslatáról, miszerint a 45 év feletti nő és az 50 év feletti férfi munkavállalónak ne lehessen felmondani. Húszharminc évvel ezelőtt a MÁV-nál gyakorta 280-300 órát is dolgoztak a végrehajtói munkakörökben. Ezek a kollégák a vasút szolgálatában egészségileg elhasználódtak, a külső munkaerőpiacon kevés az esélyük. A munkáltató a javaslatra reagálva mindössze annyit fogadott el, hogy az 50 év fölötti munkavállaló elbocsátása esetén az „utógondozás" hat hónap helyett kilenc hónapig állna a volt vasutas rendelkezésére.

A Vasutasok Szakszervezete tagjai foglalkoztatási védelme érdekében több javaslatot tett, melyeket (eddig) a munkáltató elutasított. A VSZ tagság foglalkoztatási helyzetét szakszervezetünk kiemelt figyelemmel kíséri, és az összes létező törvényes eszközzel élni fog a helyzet javítása érdekében.

A foglalkoztatási megállapodásról szóló tárgyalások folytatódnak. A Vasutasok Szakszervezete érdekelt egy olyan foglalkoztatási megállapodás megkötésében, amely a MÁV Rt-nél kiszámítható helyzetet teremt és garantál. A megállapodás a Munka törvénykönyve, a vállalati kollektív szerződés és a négyéves megállapodáson felüli juttatásokat kell, hogy érdemben tartalmazzon.

Balesetmentességi és teljesítmény jutalomról

A balesetmentességi és teljesítmény jutalomból az elmúlt években a TVG és UDJ vezetők a teljesített órák arányában részesültek. A jutalom januártól alapbéresítésre került azok körében, akikre vonatkozott. A TVG és UDJ vezetők ebből a körből kimaradtak, sajátos helyzetük megoldását kezdeményezte szakszervezetünk. A munkáltató a VSZ érveit elfogadta, ígéretet kaptunk, hogy az ő esetükben is alapbéresítésre kerül a jutalom.

3 A visszaérkezőkről

Információink szerint a gyes-ről, gyed-ről és a katonaságtól visszatértek esetén a munkáltató nem biztosítja a reformprémiumot. A VSZ kérte a munkáltatót, hogy vizsgálja felül álláspontját, miután ezek a kollégák a nyomott vasúti béreknek ugyanúgy alanyai voltak, mint a többi vasutas. Abban az esetben, ha visszaérkezésüket követően számukra nem a reformprémium alapján lett elszámolva személyi alapbérük, kérésük jogos, és számukra jár a keresetelem. A problémát a VSZ nem tekinti lezártnak annak megoldásán tovább kell dolgozni.

4 Üdülésről

A vállalati üdülési szabályzat megjelenése márciusban várható – tudtuk meg a VÉT-en. A szabályzat kiadását azért sürgettük, mert többen úgy értelmezték, hogy csak a VBKJ-én (választható béren kívüli javadalmazási rendszer) keresztül lehet üdülni. Nem így van. Jó szívvel ajánljuk a Vasutas Önkéntes Egészségpénztáron keresztül történő kedvezményes vállalati üdülést.

5 Bértarifarendszerről

Mint tudjuk, 2003-ban nem sikerült megalkotni egy olyan vállalati bértarifát, amely a többség támogatása mellett bevezethető lett volna. Az őszi tárgyalások során a munkáltató átadott egy tervezetet, mely viszonylag magas alsósáv értékeivel népszerűnek tűnt.

Azt tapasztaljuk, hogy a tarifa hírével nem járt együtt az az információ, miszerint a bevezetéséhez szükséges pénz (forrás) nem állt rendelkezésre. 33 db bérpótlék – köztük az alapbéresített 4,6% reformprémium – került volna ellentételezés nélkül megszüntetésre, valamint az éves bérfejlesztésből további 5%-ot is a tarifa bevezetésére kellett volna fordítani.

Mindezek után kétséges lett, hogy ki járna jól, és ki fizetne rá, így ez a tarifa elvetésre került. A 2004. évi megállapodásokkal január 2-től (neml!) hatályba helyezett tarifa alsó értékek az ősszel közzétettnél jóval szerényebbek, de még így is több ezer vasutas jelenleg alatta van. Ha 2005-től legalább ezt a változatot be akarjuk vezetni, az éves bérfejlesztés jelentős hányadát rá kell fordítani, de erről csak az év második felében kell dönteni.

Varga Gyuláné

Stratégiai elképzeléseket követel az MSZOSZ a foglalkoztatáspolitikában

MEGENGEDHETETLEN AZ A HELYZETKEZELÉS, HOGY MÍG SOROZATOSAK A GYÁRBEZÁRÁSOK, ÁTSZERVEZÉSEK ÉS AZ EZZEL JÁRÓ LÉTSZÁMLEÉPÍTÉSEK A VERSENYSZFÉRA SZINTE MINDEN TERÜLETÉN, ADDIG NINCS MEGFELELŐ STRATÉGIA, IRÁNYVONAL A FOGLALKOZTATÁSPOLITIKÁBAN FOLYAMATOSAN JELENLÉVŐ MUNKAERŐ-PIACI SZERKEZETVÁLTÁSRA, ÉS A JÖVŐRE VONATKOZÓAN – HANGZOTT EL A MAGYAR SZAKSZERVEZETEK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGÉNEK (MSZOSZ) SZÖVETSÉGI TANÁCSA FEBRUÁR 5-I ÜLÉSÉN.

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa szerint a folyamatos átszervezéseknek és gyárbezárásoknak köszönhetően több ezer ember válik munkanélkülivé a versenyszféra területén. Ugyanakkor hiányként jelölte meg azt, hogy nincs olyan stratégiai elgondolás, amely biztosítaná ezen munkavállalók további foglalkoztatását, és irányt mutatna a jövőre vonatkozóan. A tanács felhívta a figyelmet arra is, hogy a foglalkoztatásbővítés és a munkahelymegtartás nemcsak munkavállalói, hanem össztársadalmi érdek is. A Szövetségi Tanács igényli, hogy a munkahelymegtartás ösztönzésére egész évben álljanak rendelkezésre megfelelő források, támogatások.

Nem megengedhető, hogy ez a munkavállalók számára kedvezőtlen irány folytatódjon, amelynek kapcsán az átszervezések és leépítések száma az EU-csatlakozáshoz közeledve még folyamatosan nőhet. Ezért szükség van hosszú távon kiszámítható gazdaságpolitikára és ágazati stratégiákra.

Az MSZOSZ számára központi kérdés, hogy a kormány fel tud-e mutatni pozitív jövőképet, és tud-e garanciákat adni az életminőség javítása érdekében. Ezért az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa kezdeményezi, hogy a szövetség készítse el a civil országjelentést, mely megmutatná azt, hogy ma Magyarországon, az EU-csatlakozás időpontjában milyen állapotok vannak a magyar társadalomban, mind a bérek, mind a foglalkozatás, mind a munkaügyi törvények, mind az érdekegyeztetés, mind az esélyegyenlőség tekintetében, hozzátéve azokat a követelményeket, amelyeket az MSZOSZ a mindenkori kormánytól elvár.

A Szövetségi Tanács áttekintette azt is, hogy a 2003. októberében megkötött országos bérajánlás alapján a bérmegállapodás az egyes ágazatokban és helyi szinteken csak nagyon csekély mértékben született meg. Felszólítja ezért a munkáltatókat, hogy ahol még nem történt meg, ott haladéktalanul kössék meg a 2004-re vonatkozó bérmegállapodásokat.

a KÜT ÜLÉSEIRŐL

Soros KÜT ülés 2004. január 12.

1. Tájékoztató a bérintézkedések végrehajtásáról, a Választható Béren Kívüli Javadalmazási rendszer vezérigazgatói intézkedéssel történő bevezetéséről. Előadó: *Apavári József*, főosztályvezető. A 2002. évi decemberi középtávú megállapodás alapján a reformprémium alapbéresítése, majd erre az OÉT ajánlás alapján 7,5%-os alanyi jogú alapbérfejlesztés. Beláthatatlan, hogy mikor lesz ebből újra bértarifa. Kíméletlenül alkalmazni fogja egyoldalúan a pályakezdők sávminimumra állását. A kafetériát 150 ezer forinttal egyoldalúan vezeti be a munkáltató, mivel a VDSZSZ a VÖKKÖP miatt nem írta alá. Január 31-ig kézhez kapja a tájékoztatót és ezt követően nyilatkozik a munkavállaló február 10-ig. Kiegészítő megállapodás az egyszeri támogatás év végén, a tényleges kiesés mértékéig a 16-os referencia szint alatt meglesz. Ennek részleteiről március 31-ig a VÉT-en döntenek.

2) A MÁV Hotels Rt. létrehozására javaslat. Előterjesztő: *Neuschl Gyula* igazgató. Szolgáltatási szerződés hat üdülőre, amelyben tovább folyik az üdültetés. Teljeskörű jogutódlás – MÁV KSZ, egy évig él. MÁV Vagyonkezelő bevonása 1%-ban. A határozati javaslatot a többség támogatta.

3) A 2004. évi I-VI. havi munkaterv összeállítása, elfogadása. 4) A KÜT irodavezetőjének felmentése nyugdíjazás miatt. 5) A KÜT felhívása az ÜT választásokra. Választási Bizottságok létrehozása február 1-jéig.

Soros KÜT ülés 2004. január 26.

1) Tájékoztató és felkészítő a MÁV Rt. VBKJ rendszer bevezetésének időszerű kérdéseiről. Előadó: *Dr. Vincze Teodóra* osztályvezető, *Csordás Tiborné* főmunkatárs. A 150 000 forintot az adott évben kell felhasználni, kivéve a lakástámogatást. A maradék összeget csak valamelyik önkéntes pénztárba lehet betenni. A részmunkaidős annak arányában kapja az éves keretet, a GYES-ről, katonaságtól év közben visszatérő időarányosan részesül. A négy pénztár megállapította az egységes tagdíjat, amelyet háromféle módon teljesíthet a munkavállaló, az egészet a VBKJ-ból, saját befizetéssel, illetve megoszthatja azt. 2) Felhívás a forgalmi területen a szervezeti változások miatt sorra kerülő ÜT választásokra.

Soros KÜT ülés 2004. január 27-28.

1) A 2004. évi gyermek sítábor, illetve a 2004. első negyedévi MÁV nyugdíjasok részére beutaló jegyek elosztása. A beutaló jegyek létszámarányosan kerültek felosztásra. Előadó: *Kiss Istvánné*, főmunkatárs. 2) A MÁV üdülési hálózat átalakításának időszerű kérdései, a munkavállalói képviselet létrehozása. Előterjesztő: *Neuschl Gyula*, igazgató. Folyamatban van a MÁV Hotels Rt. cégalapítása. Az üdülőkben dolgozók munkajogi jogutódlással – értesítéssel – kerülnek át, egy évig a MÁV KSZ-ben foglaltak érvényesek, a kamatmentes kölcsön, a menetkedvezmény (belföldi) marad. Az átmeneti időre 200 MFt-ot a 6 üdülő üzemeltetésére fordít a MÁV Rt. A kis üdülők igény esetén tovább működnek, ha ez nincs, bérbe adják, ha az sem, akkor marad az értékesítés. Az elő- és utószezonban önköltségi áron, konferenciák üzletági finanszírozással! A munkavállalói képviselők felkérése a koordinálásra. Ideiglenes üzemi tanács Mt. 56. A. alapján. 3) Tájékoztató a 2003. évi üdültetés tapasztalatairól. Előadó: *Kiss Istvánné* főmunkatárs. A szakágaktól átvett üdülőket nem tudják kiajánlani, ezért az önellátós üdülők kihasználtsága nagyon vegyes képet mutat, míg a központi elosztású üdültetés, illetve a gyermeküdülés nagyon jó volt. Megállapították az önellátós üdülők új önköltségi árát a nyugdíjasok és a tényleges munkavállalók részére.

Bodnár József

táviratí stílusban

Vezérigazgatói fórum Debrecenben

Ki az igazi vasutas?

2004. JANUÁR 28-ÁN A MÁV RT. VEZÉRIGAZGATÓJA FÓRUM KERETÉBEN TÁJÉKOZTATTA A MUNKAVÁLLALÓKAT A 2004. JANUÁR 20-I IGAZGATÓSÁGI ÜLÉS DÖNTÉSEIRŐL.

Nagy érdeklődéssel vártuk *Mándoki* urat, aki egyórás késéssel érkezett. 10.45-kor harsány „jó reggelt"-tel köszöntötte a jelenlévőket és elkezdte beszámolóját, melyből kiderült, hogy feladatunk a kormánydöntés alapján az EU normáknak megfelelő magyar vasút kialakítása. A végrehajtáshoz kapott 55 milliárdos költségvetési támogatásból már most 8 milliárdos csökkenésre lehet számítani az idén életbelépett ÁFA-kulcs változásai miatt.

Ezután az ágazatok szerepvállalásáról esett szó. – Emelni kell a személyszállítási szolgáltatások színvonalát. – Az árufuvarozásnak újabb piacok szerzésével növelni kell a bevételt. – Az EU vasúthálózatának átlagos műszaki színvonalához való közelítés érdekében pályarekonstrukciót kell végrehajtani. – A gépészet karbantartási vezetésnek még nem sikerült a célok érdekében való helyes út megtalálása, ezért már csak kis türelmet kap a vezetéstől. – Az ingatlangazdálkodást új alapokra kell fektetni. Valós értékén kell a hatalmas MÁV tulajdonnal gazdálkodni! – A szolgáltatás területén a beszerzési tevékenységben látszik a legnagyobb költségtakarékossági lehetőség.

Ezután a vasutas keresetekről esett szó. A vasutasok bére a hazai bérek alsó 10%-ában található. – *„Rosszul vannak megfizetve a vasutasok, még talán én is!"* – folytatja a vezérigazgató. Gúnyos nevetés volt a reakció erre a mondatra. A közelmúltban megjelent újságcikkben részletesen taglalták a MÁV vezetőinek jövedelmét, a saját keresetét pedig mindenki ismeri. Ennek tükrében érthető volt a publikum megnyilvánulása! Vagy talán ez már felháborodás is volt?

„Rosszul vannak megfizetve a vasutasok, még talán én is!"

A következőkben azt is megtudtuk, ki az igazi vasutas, és ki nem az. A mozdonyjavító műhelyekben dolgozók hasonló munkát végeznek, mint az autószalonban dolgozó szerelők, így ők csak egyszerű szerelők.

A villamos felsővezeték zavartalan működését, hibaelhárítását elősegítő kollégáink is egyszerű villanyszerelők.

A vasúti pályaépítéssel, karbantartással foglalkozó társaink is szimpla útépítő munkások.

E három ágazat képviselőinek ezúton üzent vasutas vezérigazgatónk, hogy ők nem is igazi vasutasok! Ebből következik, készüljenek arra, hogy hamarosan a MÁV szervezetén kívül találják magukat?

Végső összegzésként a felvetett kérdések megválaszolása nélkül annyit még megtudtunk vezérigazgatónktól – aki sietett a következő fórum helyszínére –, hogy a múlt elsüllyedt, ne nézzünk vissza, csak előre!

A rendezvényen résztvevők pedig azóta is próbálják az útmutatást(?) használni. De hiába néznek csak előre, nagyon sok kérdésben nem látják az áttörést, a kiutat, a vezérlő ösvényt, melynek révén a MÁV Rt. európai színvonalú vasúttá válhat!

Schwarz Zoltán
Debrecen Gépészeti Főnökség
szb. titkára

Záhony jövőjéről rendeztek konferenciát

2004. február 6.

A Vasutasok Szakszervezete területi képviselete nevében *Pöhacker Attila* köszöntötte a konferencia előadóit és résztvevőit, akik között nem csak a szolgálati ágak képviselői voltak jelen, hanem a Záhony környékbeli települések polgármesterei is. Bevezetőjében a területi titkár a konferencia céljáról szólva elmondta: világos, őszinte képet szeretnének kapni a dolgozók, a vasúthoz tevékenységükkel kapcsolódó munkavállalók Záhony és térsége jövőjéről, a közelebbi és távlati lehetőségekről.

Az előadók sorát *Kovács Imre*, a MÁV Rt. Árufuvarozási Üzletág főigazgatója nyitotta, aki kiemelt jelentőséget tulajdonított Záhonynak úgy a MÁV, mint az ország tekintetében. Záhony bebizonyította, hogy eredményes és hatékony szervezetként tud működni, és ezt szeretnénk véghezvinni Győrben is – mondta.

Bajor Tibor, a Miniszterelnöki Hivatal főtanácsadója elmondta, hogy kormányszintű megállapodás rögzíti Záhony működtetését. A nemzetközi – ukrán, orosz és nem utolsósorban ázsiai – gazdasági kapcsolatok fejlesztése, erősítése, valamint az, hogy Záhony az Unió határaként fog működni úgy országos, mint nemzetközi pozícióját jelentősen növeli majd. Várhatóan megjelenik a külföldi tőke, amely a régió számára fellendülést hoz.

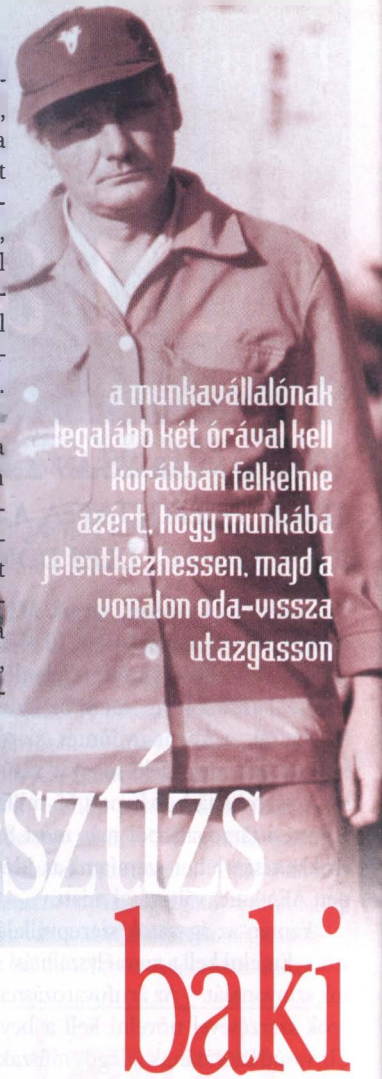
Tisza András, a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Területfejlesztési Ügynökség igazgatója a régió, a térség szerepét vázolta fel, kifejezte reményét, hogy az Uniós csatlakozás, az autópálya megépítése meghozza a kívánt fellendülést.

Dr. Hernold László igazgató a másik, vasutasok számára különösen fontos területről, a vasútegészségügyről adott rövid tájékoztatást, melyen belül a szóbeszéd ellenére nem akarják bezárni a záhonyi rendelőintézetet. Közösen kell megkeresni a megoldást a környező települések bevonásával. Véleménye szerint a finanszírozás feltételeit meg kell teremteni.

Simon Dezső, a VSZ elnöke aggodalmának adott hangot a jövőt illetően. A MÁV műszaki berendezéseinek jelenlegi állapota óriási hátrányt jelent majd az uniós országok versenyében, ahol a szabad pályahasználat további gondok forrása lesz. A létszámkérdés megoldásának módozatait illetően kifejtette a VSZ álláspontját, amely megnyugtatóan rendezné az 50 év feletti férfi vasutas munkavállalók és a 45 év feletti női vasutasok egzisztenciáját.

Az előadásokat követően a felszólalók véleményüket és kritikájukat is megfogalmazták. A feltett kérdésekre *Kovács Imre* főigazgató adott választ.

Presztízs baki



a munkavállalónak legalább két órával kell korábban felkelnie azért, hogy munkába jelentkezhessen, majd a vonalon oda-vissza utazgasson

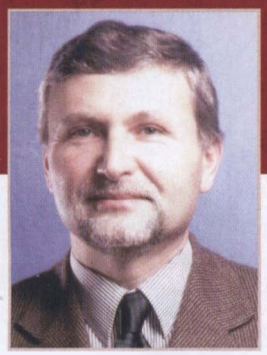
A csomóponti határok módosulása egyes csomópontok megszűnésével jöhetett csak létre. Mindezek mellett megállapítható, még mindig találunk személyre kitalált, szabott csomópontot az országban. Olyat, amely mindössze két állomásból áll. Nos, ha ez szakmai döntés volt, akkor bizony nagyobb baki, mint a majdnem fél Dunántúl területű csomópont létrehozása. De gyanítom, nem szakmai. Eddig is voltak személyre szabott csomópontok, hadd ne soroljam. A megszűnő csomópontok kapcsán könnyű volt a tartalékok számának csökkentésére is okot találni. Meg is tették. Összevontak két tolatós tartalékot. A két személyzetet azonban nem ahány fő, annyi helyről vezénylik. A személyzet egyik fele nem a forda indulási állomásán jelentkezik, no meg létszámilag sem oda tartozik. Nem, nem. A forda által bejárt vonal középállomásán kell neki jelentkezni, majd még időben, személyvonaton visszautazni félútig a forda indulási állomása felé, hogy ott csatlakozzon a fordához. Innen aztán vígan, immár két fővel újra elindulnak a nevezett középállomás felé, majd tovább végig, hogy csatlakozhassanak, illetve mozdonyt cserélhessenek az éppen unatkozó másik fordaszemélyzettel. Hacsak még nem kell nekik elkövetni azt a merényletet is, hogy behatolva a másik forda felségterületére, elvégezzék az ott szükséges munkákat is.

Ezen persze nem lehet csodálkozni, hiszen mindenki a saját csapatát pihenteti. Azon viszont igen, hogy az apparátus központosításával ellentétben a technológiát nem központosították. A csomópont hat tartaléka fölött négyen dirigálnak. Ez még mindig nem volna érdekes. Az viszont fölöttébb érdekes, hogy a munkavállalót fölöslegesen utaztatják, arról nem is beszélve, hogy időben neki ez több órát jelent. Ugyanis a munkavállalónak legalább két órával kell korábban felkelnie azért, hogy munkába jelentkezhessen, majd a vonalon oda-vissza utazgasson. Mindezt csak azért, mert presztízskérdést csinált valaki abból, hogy az ő létszámában maradhassanak a volt forda dolgozói. Aztán persze a szög is kibújt ám a zsákból. A forda dolgozói univerzális emberek. Váltókezelők is, no meg tisztítók, hótakarítók, stb. Viszont a központosított vezetés erre a célra egyébként is bármikor kirendelhetné őket. No persze egy picivel többet kellene akkor fizetni, meg aztán nem a végtelenségig. Az persze senkit nem zavart évekig, hogy az univerzális személyzet állomási tolatásvezetőként bejárta a két megyében húzódó vonalat, mindenféle egyéb díjazás nélkül. Nos, ennek kellett volna presztízskérdésnek lennie. Hogy a dolgozóim megkapják a jogos jussukat. De hát még az ÁVU-ban sem szerepelt, hogy mi is a munkájuk. Baki? Vagy ebből lett a bérmegtakarítás?

Kovács Ernő

MVJ
MÁV Vasjármű Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Telefon/Fax: 94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu
http://www.mvj.hu
MTU FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer
BEHR INDUSTRIETECHNIK Service
ISO 9001:2000 DIN-EN 729-2 DIN 6700-2 ÖNORM M 7812
Tevékenységeink:
- dízelmozdonyok (M43; M47), motorvonatok (Bz-mot), személykocsik, teherkocsik **javítása, korszerűsítése, átépítése;**
- speciális vasúti jármű gyártás;
- vasúti nosztalgia járművek **felújítása, újjáépítése;**
- jármű fő- és részegységek gyártása (Power Pack);
- MTU és BEHR **szakszervíz tevékenység.**

MVJ a korszerű vasúti járműparkért!



Papp Zoltán

Oxfordi élmények

A Magyar Vasutas januári számában interjúsorozatot indítottunk Papp Zoltán oxfordi élményeiről. A Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi Területi Képviseletének vezetője ez alkalommal az angol vasutas szakszervezeti mozgalomról szerzett ismereteit osztja meg olvasóinkkal.

Biztonság vagy profit?

Angliában vége az őrületnek!

Legutóbb az angol vasutak közlekedés biztonságánál tartottunk. Mit tesznek az angol vasutas szakszervezetek az ügy érdekében?

– Nagyon sokat. Egyre többen hangoztatják, és lassan szlogenné válik az ottani vezető vasutas szakszervezet jelmondata: *„Biztonság, vagy Profit?"* Visszakanyarodnék az interjú előző részében példaként említett lassú kárelhárításból eredő káoszhoz, amely késéseket, elégedetlenséget, sőt konkrét gazdasági károkat is okozott. Tudomásom szerint a vasút esztelen, rövidtávú profitszerzést célzó privatizációjának következményeként az elmúlt tíz évben kétszeresére növekedett a munkavállalói és az utasbalesetek száma. E folyamat visszafordítása érdekében tűzte zászlajára a legnagyobb angol vasutas szakszervezet, a *NationalUnion of Rail, Maritime & Transport Workers,* rövidítve RMT, a fent említett jelmondatot, tagadva a pusztán profit irányultságú racionalizálást.

Ezek szerint ott is több vasutas szakszervezet működik?

– Az angol szakszervezeti mozgalom is állandó mozgásban van. Az ember alapvető tulajdonsága az útkeresés. Az imént említett RMT, amely jellemzően fizikai munkavállalókat, azaz *„kékgallérosokat"* tömörít a vasút privatizált, részben magánkézben lévő, illetve kapcsolódó tengeri és közúti szállítási területről. Az RMT hozzávetőleg hatvanezer tagot számlál. Az inkább *„fehérgallérosokat"* tömörítő szervezetnek, a TSSA-nak mintegy harmincezer tagja van. Ezeken kívül az ottani mozdonyvezetők is külön tizenötezres egységbe szerveződtek.

Mennyi ott a tagdíj?

– Kétféle tagdíj-mértéket ismertem meg. Az RMT és a TSSA heti fix díjat szed, amely körülbelül egy doboz cigaretta árának felel meg. A mozdonyvezetők a nálunk is alkalmazott egyszázalékos hozzájárulást fizetik.

Szóbaállnak ezek a szervezetek egymással?

– Ez ott nem kérdés. A párbeszédre alkalmatlan szakszervezeti vezetőket a tagság elsöpri Angliában.

Úgy tudom, sikerült találkoznia az RMT vezetőivel. Hogyan mozgatják, informálják tagjaikat?

– Érdekes egybeesés a VSZ-szel, hogy az RMT is hét területre tagozódik. Minden régióban kétkét teljes munkaidős tisztségviselőjük van. A londoni központban kilenc szakmai vezető tartja karban a több, mint hatvan kollektív szerződést, nyolc szakértő támogatásával. A tagok informálásának egyik legfontosabb eszköze a kéthavonta megjelenő színes magazin, melynek tartalommal való megtöltéséért és minden taghoz való eljutásáért külön szakértő felel. A másik információs eszköz az Internet, amelynek az RMT tagjai körében negyvenkilenc százalékos a hozzáférési aránya.

Előttünk fekszik a novemberi szám. Tallózzunk ebből! Mi foglalkoztatja az ottani szakszervezeti tagokat?

– Az egyik cikk címe: *„Nem bűnös!"*. Ez az írás egy olyan munkavállalóról szól, akit évekig gondatlanságból elkövetett emberöléssel vádoltak egy utas halála miatt. Bebizonyosodott, hogy a munkavállaló ártatlan. Az ok: nem elegendő a létszám a forgalomnál. A másik írás, amelynek a címe *„Vége az őrületnek"*, a részben privatizált biztosítóberendezési szolgálat visszaintegrálásáról szól. Az illusztráló fényképek lerobbant berendezéseket mutatnak. Ugyanezt a témát boncolgatja a *„Vissza a helyes vágányra"* című írás is, amely a korábban részben privatizált pályagazdálkodás január 6-ától történő állami tulajdonba kerülését üdvözli.

Visszatérve az RMT-re, vannak bizalmiak, vagy szb titkárok?

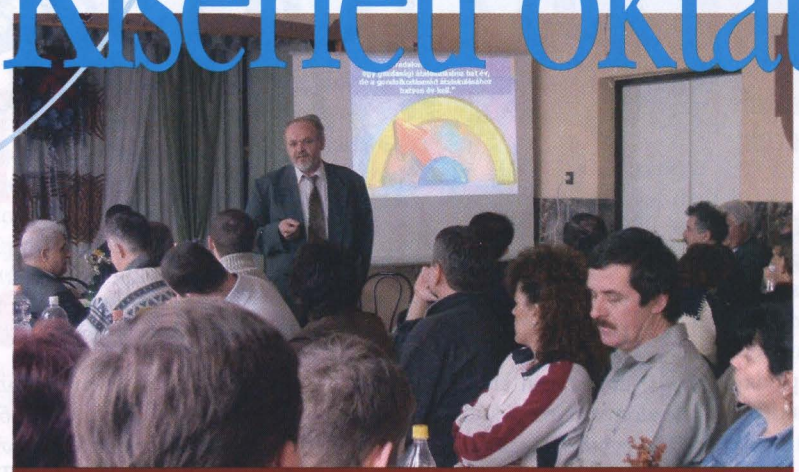
– Egyetlen mozgalom sem lehet meg önkéntes aktivisták nélkül. Egyik oldalról itt is dúl az egyéni boldogulás-keresés, de a többség érti és érzi a közösség erejét. Angliában társadalmilag is elismert közösségi munkát végezni. Ott nem *„ciki"* húszéves muzeológusként dolgozni, vagy hatvanéves csoportvezetőként a választókat képviselni. Természetesen ott sem automatikusan lesz valakiből jó bizalmi.

– Az RMT-nek mintegy 2000 bizalmija van. Ők az évenként megtartott ötven-hatvan háromnapos oktatás egyikén ismerkednek a tevékenységhez szükséges ismeretekkel. Az oktatásokon a számunkra is ismerős munkajogon, kommunikáción kívül kiemelt figyelmet szentelnek az egyenjogúsági diszkriminációs kérdéseknek. Emellett figyelemreméltó, hogy mennyit foglalkoznak a számunkra még újnak, vagy talán nem ide illőnek tűnő kérdésekkel, mint például a globalizáció, a felmelegedés, környezetvédelem, vagy az egészséges táplálkozás. Persze ezeken a képzéseken is jut idő a közös szórakozásra, melynek egyik legfontosabb, hamisítatlan intézménye az angol pub.

(folytatjuk) **K.P.**

A VSZ Miskolc Területi Képviselete eddig is igyekezett keresni az új utakat a szakszervezeti mozgalom munkamódszerei terén, ezúttal egy kísérleti jellegű oktatást szerveztek, melyen a titkárok, a női tagozat és az ifjúság képviselőin kívül részt vettek a kollektív szerződés helyi függelékének kötésében résztvevő kollégák is. Vendégelőadókban sem volt hiány, hiszen Simon Dezső VSZ elnökön és Karácsony Szilárd VSZ alelnökön kívül jelen volt Mogyorósi Gyula, az MSZOSZ és a MEDOSZ BAZ megyei képviselet vezetője, Bodnár József, a Vasas Szakszervezet megyei képviselet vezetője, és Sólyom Dániel, a Miskolci Városi Közlekedési Rt. SZB elnöke.

Kísérleti oktatás Miskolcon



Új módszerekkel a jobb tájékoztatásért

– Szeretnénk a hagyományos képzési formákon túl új módszereket alkalmazni az oktatás területén is, kitekinteni a MÁV kapuin kívülre, tájékozódni arról, hogy a hasonló problémákat, melyek most nálunk jelentkeznek, miként kezelték a társszakszervezeteink. A DAM-nál, a DIGÉP-nél és az MVK Rt-nél már túl vannak az átszervezéseken, létszámleépítéseken. Ezért kértük a vasas és a közlekedési szakszervezet képviselőit, mondják el, náluk hogyan zajlottak le ezek a folyamatok, mik a tapasztalataik – mondta *Papp Józsefné*, a VSZ Miskolci Területi Képviseletének vezetője.

A program *Simon Dezső* tájékoztatójával kezdődött aktuális kérdésekről, illetve az eddig megkötött és meg nem kötött megállapodások történéseiről, körülményeiről. Ezután Mogyorósi Gyula tartott egy igen szemléletes, kivetítőn is nyomonkövethető előadást a tagszervezés marketinges módszereiről, mely nagy tetszést váltott ki a jelenlévőkből. A vasas és a közlekedési szakmai szervezet képviselője az átszervezés, kiszervezés, létszámleépítés körülményeiről beszélt. A szünet után a tikárok az éves költségvetésről, a helyi szervezeti és működési szabályzat módosításáról döntöttek. Ezzel párhuzamosan a többiek a taglétszámról, szervezeti kérdésekről kaptak tájékoztatást *Karácsony Szilárdtól*, a kérdezz-felelek kategóriában *Herceg Mária*, a VSZ Női Tagozatának vezetője válaszolt a VBKJ témakörében rázúduló felvetésekre.

Ebéd után kiscsoportos foglalkozással folytatódott a program, a szakmai stáb tagjai a Munka Törvénykönyve, a kollektív szerződés, a helyi függelék paragrafusai között próbáltak eligazodni.

A nőtagozat tagjai az esélyegyenlőségi törvényt beszélték meg szemléletes, vetített képes formában, miként lehet érvényesíteni a paragrafusok adta lehetőségeket a munkahelyen és a magánéletben.

A fiatalok *Horváth Csaba*, az Ifjúsági Tagozat vezetőjének segítségével helyzetjátékkal szemléltették, hogyan lehet az érdekeket egy csoporton belül összeegyeztetni, kompromisszumot kötni. Másrészt a tagozat munkájáról, felépítéséről, pályázatairól, lehetőségeiről beszélt.

A nap zárásaként minden csoportból egy ember elmondta tapasztalatait. A szakmai csoport képviselője szerette volna, ha több helyzetgyakorlatot végeznek a helyi függelékkötéssel kapcsolatban, és ígéretet kapott, hogy ha a szakmai ügyvivői testület összejön, élesben fogják ezeket gyakorolni.

– Sűrű volt ez a mai nap. Az oktatást eredetileg kétnaposra terveztük, de túl nagy a kikérő igénye, így örültünk hogy legalább így meg tudtuk szervezni. Sok pozitív visszajelzésünk van, az sem vélletlen, hogy két tiszaújvárosi kolléganőnk a szabadnapját áldozta erre a napra. Összetartó ereje van az ilyen típusú foglalkozásoknak, mert ha a résztvevő visszamegy a területre, kérdeznek tőlük az emberek. Amikor kint járunk a szolgálati helyeken, érezzük, az emberek igénylik a tájékoztatást, és az a célunk, hogy fel is keltsük az érdeklődésüket ez iránt. Úgy gondolom, ez a mai nap is bizonyítja, hogy értelmes dolgokkal színesítve a palettát egy száraznak tűnő oktatást is érdekessé, hatékonnyá lehet tenni. – mondta *Papp Józsefné*.

Fotó és írás: Orosz Jamás

AZ EMBEREK IGÉNYLIK A TÁJÉKOZTATÁST

A MÁV Informatika Kft.

A VSZ SZB titkár szemszögéből

Kiránduláson az IK Kft. VSZ Alapszervezetének tagjai

A több, mint hetedik éve gazdasági társaságként (100%-os MÁV tulajdonú Kft-ként) működő MÁV Informatika Kft. 500 fönyi csapata igyekszik megfelelni legfőbb partnere (és tulajdonosa), a MÁV Rt. elvárásainak, miközben több termékkel próbál „betörni" a külső piacra is.

Tavaly – a korábbi évekhez képest – nehéz helyzetbe került a Társaság. Ősszel ismertette a gazdasági vezetés a TÉT és az ÜT tagjaival a Társaság intézkedési tervét, melynek végrehajtásával kompenzálni igyekeztek a MÁV megszorító rendelkezéseit, vagyis a szolgáltatások áraiban a korábban szokásos inflációs hatás ellensúlyozása helyett a 10%-os árcsökkentést, valamint az IT piac mélyrepülését. A tervben a külső, nem MÁV-os bevételek lehetséges növelése mellett jelentős költségmegtakarítást, többek között szervezetkarcsúsítást (kevesebb vezető) és létszámleépítést célzott meg a Társaság vezetése. Egyidejűleg biztosítani kell(ett) – a MÁV által igényelt – szolgáltatások mennyiségének, színvonalának megtartását, tehát jelentős hatékonyságnövelés volt a cél.

Az intézkedések szellemében természetesen elmaradtak a már hagyományossá vált közösségi összejövetelek, az ősszel vidéken (a marketing csapat koordinációjával, de elsősorban az IK-k fővállalkozásában) szervezendő ismeretterjesztő és kulturális programok, valamint Budapesten a karácsonyi összejövetel.

Esetenként nehéz helyzetbe került a szakszervezeti bizottság, mint amikor például híre kelt, hogy létszámleépítés lesz a vidéki IK/informatikai központokban (Szegeden, Záhonyban, Pécsen, Debrecenben) majd Budapesten (Vezérigazgazgatósági IK, Budapesti IK, Tanácsadó Üzletág, Közlekedési Üzletág).

A Társasági Érdekegyeztető Tanácsülés (TÉT) – 3 szakszervezet és a gazdasági vezetés részvételével – igény szerint ülésezett, a szakszervezetek képviselői (SZMSZ szerint) meghívást kaptak a havi kibővített vezetői értekezletekre, de mindegyik fórumon az derült ki, hogy nincs központi létszámleépítés, az adott egységek vezetőinek döntésétől függ, hogyan oldják meg a hatékony munkavégzéssel kapcsolatos elvárások (mutatók) teljesítését, vagyis árbevételt növelnek vagy költséget csökkentenek, ami a bérköltséget is érintheti.

Így a szakszervezeteknek kevés mozgásterük volt az intézkedésekkel kapcsolatban, mivel hozzájárulásunkat adtuk az átszervezéshez, a létszámleépítéshez – az adatrögzítőkre gondolva –, mert tudtuk, hogy az informatikai fejlesztések eredményeként terv szerint változik a MÁV-os technológia, vagyis a fuvarleveleket az állomások rögzítik, és a menetigazolványok adatbevitelét is a MÁV végzi.

Ez a technológiaváltás még nem teljesen következett be, mégis az elmúlt év végére jelentősen csökkent Társaságunk összlétszáma.

A munkahelyek megőrzése a legfontosabb

A kitörési pontokat keresve, a cég stratégiájának szellemében a munkatársak önként is vállalkoznak a gyorsan változó IT piac kihívásainak megfelelő tudásszint megszerzésére. Ezt tükrözi a külső piacon elsőként általunk bevezetett ELVIRA többféle (internetes, WAP-os, ...) elérési lehetősége, a különféle önkormányzati portálok készítése, működtetése és menedzselése – pl. a Budapest portál 3 éves outsourcing szerződése a Fővárossal – az országban másodikként megkapott minősített hitelesítés, elektronikus aláírás szolgáltatás biztosítása. Az új fejlesztéseinket, feladatainkat a RUP *„Rational Unified Process/Egységes Szoftverfejlesztési Módszertan"* világszínvonalú fejlesztési módszertan és eszközök használatával dokumentáltan valósítjuk meg. A rendszerek működtetését és menedzselését segíti az országos jelenlét és a non-stop ügyfélszolgálat.

Sok munkatársunknak, így a VSZ tagoknak a hangulatára is rányomta bélyegét a több területen érzékelhető bizonytalanság, kiszámíthatatlanság, az esetenként utólagos kommunikáció.

Több gond nyomasztja egyszerre a munkatársakat, a munkahely megtartás, a családfenntartás, a jövedelmi és munkáltatási különbözőségek tolerálása, a bérletek megvonása, az új vezetőkhöz való alkalmazkodás, az esetleges tulajdonviszonyok megváltozása és annak más kft-kben tapasztalt hatásai.

Jó hírekkel igyekszem befejezni a helyzetjelentést. Bizakodásra ad okot, hogy Társaságunk remélhetőleg túljut a hullámvölgyön, mivel sok külső tenderen eredményesen indultunk (érdemes volt 2001-ben az ISO EU normáknak megfelelő hazai és nemzetközi minősítést megszerezni), és a MÁV is velünk kivitelezteti a szolgáltatási szerződéseken felüli informatikai fejlesztéseit (pl. MHR, SZIR technikai megújítás, AFER).

Remélhetőleg a közeljövőben a munkalehetőség mellett a bérfejlesztés is – legalább a MÁV-os átlagnak – megfelelően alakul. Igaz a MÁV Értesítőben is publikált munkakörönkénti min-max. és a pályakezdők béreit többnyire elérjük, az IT piacon jellemző versenykörnyezetben a bérek a többség számára álmok maradnak.

Az IT piac megerősödésének reményében a munkahelyek megőrzése és megtartása a legfontosabb.

Viczayné Doroczi Mária

Múzeumlátogatáson

VÉLEMÉNY

a MÁV Rt. tevékenység kihelyezési koncepciójáról

A MÁV RT. STRATÉGIAI CÉLJA A HATÉKONYSÁG JAVÍTÁSA, AZ EGYES ÜZLETÁGAKON BELÜLI FOLYAMATOK RACIONALIZÁLÁSA. A MÁSODIK FÉLÉVBEN MEGKEZDŐDÖTT ÉS AZ ÉV VÉGÉRE BEFEJEZŐDIK A SZERVEZET RACIONALIZÁLÁSI FOLYAMATA. AZ ALAPTEVÉKENYSÉGHEZ SZOROSAN KAPCSOLÓDÓ, AZ EZT BIZTOSÍTÓ VASÚTÜZEM BIZTONSÁGÁT ÉS FOLYAMATOSSÁGÁT GARANTÁLÓ PÁLYAVASÚT FEJLESZTÉSÉNEK TOVÁBBRA IS ÁLLAMI FELADATNAK KELL LENNIE.

Az EU fejlesztési tervei alapján jelentős támogatást biztosít 2004-ben a közlekedés finanszírozására. Ehhez jó pályázatok megírása szükséges, így egy technológiai fejlesztés, korszerűsítés, a modern technika felszerelése a MÁV hálózatára. Ennek következménye lehet az emberi munkaerő kiváltása egyes területeken, melyet támogatunk. Miután az egész hálózat kiépített lesz korszerű biztosítóberendezésekkel, a közút-vasút szintbeli kereszteződések biztonsága megfelel az Eu-s követelményeknek, környezetkímélő villamos vontatás lesz jellemző a hálózat nagy részén, az információt továbbító távközléstechnika pedig vismajor esetén is üzemel. Ezért megfontolandó ezek szétdarabolása, mivel ez így együtt része a vasúti közlekedésnek. Ezek közül bármelyik kivitele a vasútüzem biztonságát veszélyeztetheti. Ezért nagyon körültekintően kell vizsgálni elsősorban biztonság szempontjából, és csak másodsorban gazdasági számítások alapján.

Tehát a tevékenység kihelyezési feladatok meghatározása során a kihelyezendő tevékenységek konkrét kijelölésénél az elsődleges szempont az alaptevékenységhez szorosan kapcsolódó biztonság. Ezért a pálya, a biztosítóberendezés, távközlés, erősáram szoros egységének megbontása már a biztonság rovására mehet. A kihelyezésnek nem lehet csak üzleti szempont a célja, nem elég hatékonyságról, szolgáltatási színvonalromlásról, alaptevékenység profiltisztításáról beszélni.

A MÁV Rt. írásos előterjesztésében csupán egy mondattal említi meg az üzembiztonság kérdését. Úgy gondoljuk, ma ennek kell az első helyen szerepelni, így az az erősáramú felsővezeték hálózat, mely 20-40 éves, igényli a magasabb karbantartási, felújítási összeget. Úgy ítéljük meg, évente az értékcsökkenést pótlólagosan fokozottan kell a megcélzott műszaki berendezésekre költeni.

A gazdaságossági számításokat 3-5 év viszonylatában kell elvégezni és kimutatni. A tényfelhasználás az igény szinten is mutassa be a működési költségeket, különös tekintettel az áttételeseket (pl. TEB TK-k, TEB Technológiai Központ, TEB Igazgatóság, kutatás és fejlesztés költségei) Szolgáltatási színvonal kérdésében vizsgálni kell, mit jelent a precízebb és megbízhatóbb szolgáltatás nyújtása. A leírt négy pont konkrétan ma mit jelent költségben?

Mi a biztonság a közlekedésbiztonság szempontjából és a munkabiztonság oldaláról nézve? Közlekedésbiztonság tekintetében a digitális technika megjelenése, nem látható változásokkal jár. Az áramellátás távkezelt vonalakon stratégiai és egyben kezelendő a távközléssel, a biztosítóberendezéssel. Munkabiztonság szempontjából a napi munkavégzéshez szükséges feltételek (MVSZ, KSZ) biztosítva voltak. Hogyan fogják ezeket hosszútávon biztosítani? A technológiában lévő biztonság jelenleg a vasúthoz való kötődés kapcsán jóval magasabb szinten biztosítja az áru-, személyszállítás biztonságát. Például zavar esetén a hivatalosan igénybe vehető kapacitáson túl, többszörös emberi erő vehető igénybe (díjazatlanul)! Ezt az előnyt nem látjuk egy vállalkozási formában biztosítva.

A távközlés terén a MÁV Rt. hálózatán jelen van a korszerű távfelügyelt digitális technika, de bőven van még analóg is. A légvezeték hálózatot, mely karbantartás igényes, ennek ellenére naponta kurtítják meg, ellehetetlenítve ezzel az állomások közötti beszélgetést, mely a vonatközlekedés szabályozásán keresztül utasításban meghatározott módon történik, így biztonsági tényező is. A biztosítóberendezés

napi működése ezer szállal kapcsolódik a távközléshez, a mechanikus berendezéseknél a kábelhálózaton keresztül. Jelenleg előtérben van az elővárosi vasút, illetve a KÖFE, KÖFI finanszírozása, mely tipikusan a modern távközlés elemeire épül és a jövőben egyre jobban összeolvad a biztosítóberendezés, az erősáram, a távközléssel. Az évek óta csúcstechnológiában jártas szakembergárda nem egy bizonytalan jövőt érdemel.

Fenti indokok alapján úgy ítéljük meg, hogy ezen tevékenységek szorosan kapcsolódnak az alaptevékenységhez biztonság szempontjából is, ezért a MÁV Rt.-n belül kell maradniuk. A téma fontossága megérdemelné, hogy szélesebb körben, szakértők bevonásával igazán hatékony, valódi segítséget adó anyagot tudjunk adni, melyre az idő rövidsége és a körülmények miatt nem volt lehetőség. A véleményeket az erősáram és távközlés egy szűk területéről gyűjtöttem össze.

Bodnár József

A Vasút a „Gyermekekért”

Alapítvány a Szegedi Diákotthonának Tájékoztatója

A kollégium biztosítja az esélyegyenlőséget

A diákotthon épülete a belvárosban található, a vasútállomástól ötperces sétával közelíthető meg. 1896-ban adták át azzal a céllal, hogy az államvasúti alkalmazott gyermekének biztosítsa a megfelelő iskoláztatást, melyet a szülők az otthoni környezetben nem tudtak lehetővé tenni. A felépülő vasúti internátus a várostól kapott telken a város polgárainak segítségével épült fel oly módon, hogy az akkori kor lehetőségei között a legjobb feltételeket nyújtsa növendékeinek. A patinás épület eredetileg 200 diák befogadására épült, de az 1996. évben a diákotthon 100 éves fennállásának ünnepére korszerűsítettük a feltételeket, megszüntettük az emeletesség-rendszert, így a modern heverőkkel felszerelt hálótermekben jelenleg 177 diák ellátása lehetséges. A hálószobák többfunkciósak, általában 4-8 fő elhelyezésére szolgálnak. A kollégium földszinti és emeleti két szárnyán elkülönítve helyezzük el a lányokat és a fiúkat. A lakhatás alapvető feltételei biztosítottak, a tanulást számítástechnikai szaktantermünk 16 géppel, Internet hozzáféréssel és közel 30 000 kötetes házi könyvtárunk segíti.

Többfunkciós intézményünk (általános iskolások, középiskolások, egyetemisták) a vasutas szülők körében rendkívül keresett (egyetemisták várólistáján dinamikusan növekszik a diáklétszám). A beiskolázott diákokkal a kollégium kihasználtsága 100%. A kollégium a vasutas szülők gyermekeinek gyakran az otthoni körülményeknél jobb környezetet és feltételeket teremt, biztosítja az esélyegyenlőséget és a szabad iskolaválasztáshoz való jogot. A 2003/2004. tanévet 182 növendékkel kezdtük meg az alábbi összetétel szerint: általános iskolás 11 fő, középiskolás 83 fő, egyetemista 88 fő. A diákotthon alkalmazotti létszáma 29 fő, ebből 18 fő MÁV munkavállaló.

1994 óta alapítványi fenntartó működteti az intézetet. Eddig elsősorban az alapítványt létrehozó MÁV Rt. nyújtott anyagi támogatást, ezen felül az állami normatíva folyósítása is jelentős mértékben hozzájárul működésünkhöz. Diákotthonunk többcsatornás finanszírozással törekszik az egyoldalú költségvetési függőségeket csökkenteni. Ennek megfelelően erőforrásainkat vállalkozási bevételekkel, alapítványi, szponzori és pályázati támogatásokkal egészítjük ki. Támogatási megállapodásunk van az Oktatási Minisztériummal.

Diákotthonunk a nevelés minden területén az iskola legfőbb segítője. Alapvető jelentőségű a kollégium és a vele kapcsolatos iskolák folyamatos, szoros együttműködése. A vasutas alapítványi diákotthonok közötti hagyományosan jó kapcsolat mellett a diákönkormányzat közreműködésével más kollégiummal is tartós kapcsolataink vannak. 1999 óta vagyunk tagjai az Önfejlesztő Iskolák Egyesületének.

A nagymúltú intézet évről-évre ismétlődő eseményei az ünnepi megemlékezések, műsorok, vidám találkozók. Ezek közül legjelentősebbek a Mikulás-est, a karácsony, a farsang, *„Bakter”* napok és a ballagók búcsúztatása.

Közeli célként tűztük ki a diákotthon vasúti támogatás nélküli működtetését, felsőoktatási szakkollégiumi rendszer kiépítését. Céljaink megvalósításához elengedhetetlenül fontos lenne az épület további ingyenes használata. A diákok és szülők valamennyien azt szeretnék, ha a *„bakter”* továbbra is gyermekintézményként működne a következő években is, hiszen az egyetemisták mindannyian, a közép- és általános iskolások zöme vasutas dolgozók gyermeke. A kollégiumi lehetőség megszűnése a vasutas szülőkre aránytalanul nagy anyagi terhet róna – albérleti díj, étkeztetés biztosítása, stb. – veszélyeztetve sok vasutas családban a gyermekek továbbtanulását és diplomához jutását. Úgy gondoljuk, mindezek ellentétesek a MÁV reformtörekvéseivel.

A bürokrácia rémuralma

„Láss, ne csak nézz!”

A kormány létrehozott egy telefonvonalat, ahol az állampolgárok *Draskovics Tibor* kijelölt pénzügyminiszternek megüzenhetik takarékossági javaslataikat. A vonal kapacitását meg kellett növelni, olyan sok volt a hívó. Ez önmagában örvendetes. A hívások tartalma már kevésbé. A többség a képviselők létszámának, és általában a politikusok fizetésének csökkentését javasolta. Ez jól mutatja, hogy a túlméretezett és egyre elviselhetetlenebbül *„működő”* államból a többség csak a jéghegy csúcsát látja.

Ami a politikusok fizetését illeti, a minimálbér körül keresőknek persze hatalmas összegnek tűnik egy miniszteri vagy államtitkári fizetés. De valóban igaz, hogy nem is vezető posztokban, szerencsés esetben a versenyszférában ennek a sokszorosát lehet keresni. Magam is ismerek egy középfokú végzettséggel, közepes angol nyelvtudással és számítógépes ismeretekkel rendelkező hölgyet, aki csinosnak még csak nem is mondható, és egy sikeres kft-nél, a főnök titkárnőjeként egymillió kétszázezer forint bruttó fizetést kapott, mielőtt két éve elment szülni. Az ehhez képest igencsak alacsony politikusi bérek további kurtítása csak fokozná a korrupciót.

Hogy megértsük, az állami takarékossággal kapcsolatban, valójában miről van szó, ne fentről kezdjük, hanem éppen lentről. Ha én elmegyek ügyintézni, előrelátóan a következő igazolványokat viszem magammal: személyi igazolvány, lakcímazonosító hatósági igazolvány, társadalombiztosítási igazolvány, adóigazolvány, vállalkozói igazolvány. Előfordul, hogy ez sem elég. Kell még a születési és a házassági anyakönyvi kivonat is, valamint az ügyhöz tartozó valamennyi irat, melyeket nem a magas hatóság tárol biztonságos hivatalában, az adófizetők pénzén, méregdrágán vásárolt adatbázisában, hanem nekem kell megőriznem öt évig, vagy életfogytig, költözködések közepette, a betöréseknek, beázásoknak kitett vacak panellakásaimban. Állítom, hogy minél több igazolványa, megőrzendő dokumentuma, *„bumáskája”* a *„legszebb”* sztálini időkben egy pártaparcsiknak sem volt, mint ma egy egyszerű magyar állampolgárnak. Egy hivatali fiókot nyitottunk otthon három éve, azóta a harmadik fiók telik be, kiszorítva a zoknikat és az alsógatyákat a komódból. A rendszerváltás idején még azt ígérték, hogy lesz végre egy személyi igazolványunk, amely önmagában hitelt érdemlő dokumentum. Most jó, ha a sarki rendőr elfogadja, s nem vetkőztet le az utcán, hogy nincs-e nálam véletlenül egy kis marihuána, mert ehhez is joga van.

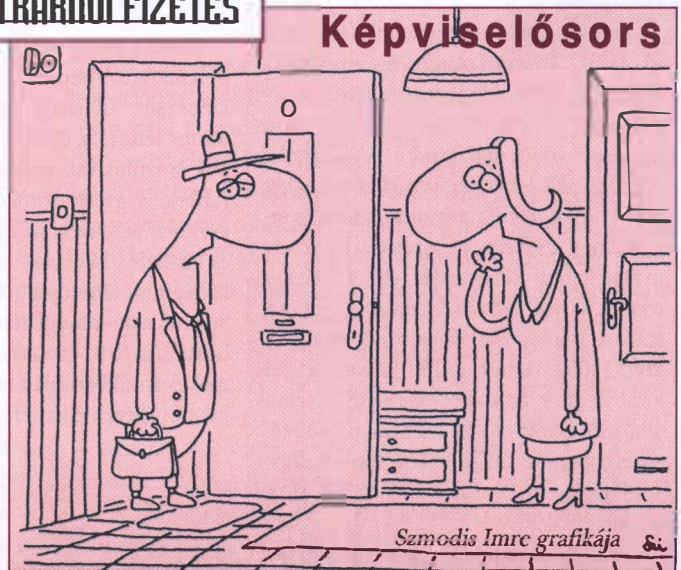
Úgy tűnik, hogy az éppen uralkodó kormány politikai beállítottságától függetlenül, minden *„Hivatal”* vagy minden magát annak képzelő szervezet elvesztette a józan ítélőképességét. Tizennégy éves nevelt lányomat érvényes bérlettel, iskolalátogatási bizonyítvánnyal megbüntette a BKV, mert az állam által kiállítandó, egyébként méregdrága, igen jó minőségű diákigazolványát november 25-én nem tudta felmutatni, mert azt a rávezetett dátum szerint is csak december 12-én kapta meg. A diákigazolvány gyártója nyilván *„törvényes”* közbeszerzési eljáráson nyerte el a megrendelést. Biztos, hogy legkésőbb a tanév elejére vállalta a szállítást. Kötbérről a késés miatt nem adott hírt a sajtó. A csúszópénzről pedig beszélni is illetlenség egy olyan esetben, ahol a személyi igazolvánnyal még nem rendelkező diákok még egy BKV ellenőr számára is egyértelműen gyereknek, tehát iskolásnak néznek ki. Az idősebbek életkora pedig a személyi igazolványukból egyértelműen megállapítható, és foglakozásuk is, hiszen tizenhat éves korig tart a tankötelezettség. A hattól tizenhat éves korig kiállított diákigazolványok, ha időben és rendben elkészülnének, akkor is tökéletesen feleslegesek. De a *„takarékos”* költségvetésből minden évben futja rá a hatéveseknek is, hiszen talán, ki tudja biztosan, a csúszópénz az oktalan és évek óta pontatlan határidővel *„teljesített”* megrendelésért csak belecsúszik a megfelelő zsebekbe. S aztán jön a jó BKV, és hatóságként fenyegeti a szülőket.

Na most a saját életemből még tucatnyi hasonló esetet tudnék felsorolni (adóbevallás, OTP ügyek, stb.), de inkább nem untatnám vele a talán még dühítőbb példákat megélt olvasót. Inkább azt mondanám el, hogy készült a világ országairól egy olyan felmérés is, amely nem a GDP, a nemzeti össztermék, hanem különböző mutatók alapján, az élet minősége szerint rangsorolt. Na itt persze nem az Egyesült Államok, hanem Svédország vagy Norvégia állt az első helyen, ahol maga az ország és benne a társadalmi szolidaritás is működik. A GDP növelésének lehetőségeit nálunk a világgazdaság helyzete határozza meg, amibe nekünk alig van beleszólásunk. A Draskovicsnak telefonálóknak, a kollektív érdekeket képviselő szakszervezeteknek pedig azt javasolnám, mondják el, ha a tisztelt baloldali kormány képviselői Kenyából és Thaiföldről hazatérve végre valóban tenni akarnának valamit, s még takarékoskodni is szeretnének, akkor vessenek véget a rendszerváltás óta csak még inkább elburjánzó hatóságosdi, igazolványosdi, térítvényes fenyegetéseket küldözgető, drága és felesleges bürokrácia elkeseritő rémuralmának.

Mező Ferenc

EGYMILLIÓ FORINTOS TITKÁRNŐI FIZETÉS

Képviselősors

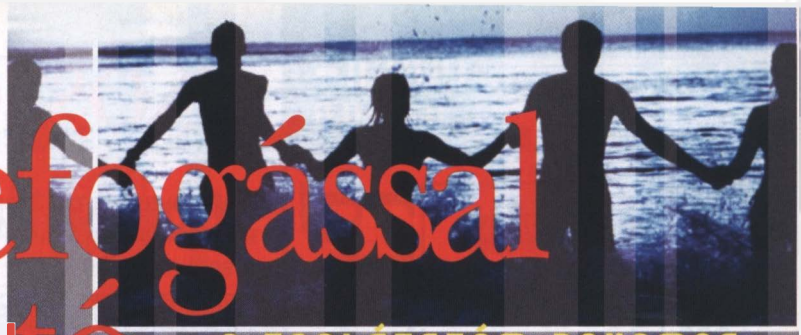


Szmodis Imre grafikája

– Mucikám, teljesen kimerültem. Ma 227-szer nyomtam meg a „tartózkodik” szavazógombot...!

KÖZÜGYEK

Összefogással megállítható



A TAGLÉTSZÁM ROHAMOS CSÖKKENÉSE

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezetének (ONYSZ) Választmánya január 27-én tárgyalta a szervezet 2003. évi munkájáról és költséggazdálkodásáról, a 2004. évi költségvetésről szóló beszámolót, valamint az őszi taggyűlések tapasztalatait összegző jelentést. Ez utóbbi még az aktív vasutas alapszervezetek vezetői számára is figyelemreméltó megállapításokat, hasznosítható tapasztalatokat tartalmaz.

Az ONYSZ szervezetépítő bizottsága a szervezeti élettel, az alapszervezetek működésével kapcsolatos véleményét nyíltan megfogalmazta. A taggyűlések lebonyolítását, a beszámolók színvonalát értékelve megállapították, hogy az elnökök és a vezetőségek felkészültsége, hozzáállása tükörképe volt az alapszervezetek szervezeti életének.

Minden bizonnyal nem csak a természetes fogyásnak, hanem a vegetáló alapszervezeteknek is tulajdonítható a taglétszám rohamos csökkenése. A tisztségviselők fiatalítása, illetve pótlása is akadozik. Ha a folyamatot nem sikerül megállítani, az alapszervezetek leépülése még jobban felgyorsulhat – állapították meg a jelentés készítői.

Megfigyelhető, hogy ahol a klubokkal jó az együttműködés, ott élénkebb és tartalmasabb a szervezeti élet. Ezzel szemben ott, ahol bizalmi sincs, a tagság folyamatosan lemorzsolódik. Ebben az is közrejátszik, hogy a tisztségviselők – elnökök, főbizalmiak, bizalmiak – kora előrehaladott, elfáradtak. Utánpótlásuk sok helyen megoldatlan. Ebben sokat segíthetnének az aktív dolgozókat tömörítő alapszervezetek vezetői azzal, ha a nyugdíjba vonulókra felhívnák az ONYSZ, illetve a területi nyugdíjas szervezetek vezetőinek a figyelmét. Az öregségi vagy korengedménnyel nyugdíjba vonulók átjelentkezése és tisztségvállalása a nyugdíjas alapszervezetekben lendületet, pezsgő életet jelenthetne a szakszervezeti munkában. Meg kell mondani azt is, hogy a nyugdíjas szervezetek elérhetőségéről, működéséről az aktív vagy a nyugalomba vonuló vasutasok is több információt várnak.

Sokat segíthetnének az aktív dolgozókat tömörítő alapszervezetek vezetői azzal, ha a nyugdíjba vonulókra felhívnák az ONYSZ, illetve a területi nyugdíjas szervezetek vezetőinek a figyelmét.

A szervezetépítési bizottság a nyugdíjas szervezetek hatékonyabb működése érdekében javasolja, hogy az ONYSZ elnöksége és választmánya tűzze napirendre a tagság megtartását, a tisztségviselők pótlását, fiatalítását, a bizalmi hálózat működtetését. Törekedni kell az alapszervezetek klubszerű működtetésére, kötetlen közösségi programok szervezésére. Kezdeményezik, hogy a VSZ tartson közös elnöki-titkári értekezletet az aktív és nyugdíjas alapszervezetek titkárai számára. A tagfelvételek számának növelése érdekében alapszervezetenként kimutatás elkészítését javasolják a nyugdíjas, illetve nyugdíjazás előtt álló vasutas szakszervezeti tagokról. Szerepel a javaslatok között az is, hogy az aktív és nyugdíjas tagok gyakran ismétlődő kérdésére: – mit ad a szakszervezet? – adjanak a vezetők érvekkel alátámasztott választ.

Az ONYSZ választmánya a 2003. évi munkáról, a költségvetésről, a 2004. évi költségvetésről készült előterjesztéseket elfogadta. Ugyancsak elfogadta az őszi taggyűlések tapasztalatait összegző jelentést, mellyel kapcsolatban elismerését fejezte ki a szervezetfejlesztési bizottságnak és mindazoknak, akik részesei voltak.

Visi Ferenc

TUDNIVALÓK A VASUTAS INTÉZMÉNYEK

Nyugdíjasait Támogató Alapítvány

ÁLTAL NYÚJTOTT SEGÉLYEKRŐL

A VSZ ÁLTAL MŰKÖDTETETT ALAPÍTVÁNY SEGÉLYEZÉSI FELTÉTELEI

- A vasutas intézményekből öregségi, rokkantsági nyugdíjba vonultaknak adható segély, akik a nyugdíjazást megelőzően öregségi nyugdíjas esetében legalább 15 év, rokkantsági nyugdíjas esetében 10 év vasúti munkaviszonnyal rendelkeznek. A 10 év megszerzésétől a Segélyezési Bizottság az igénylő életkorát és szociális helyzetét figyelembe véve, indokolt esetben eltérhet;
- a kérelmezővel közös háztartásban élők egy főre jutó havi jövedelme a mindenkori öregségi nyugdíj havi minimum összegének a kétszeresét nem éri el, egyedülálló esetében a 2,5-szeresét nem éri el, vagy váratlan, súlyos anyagi helyzetbe kerül, amely létfenntartását veszélyezteti és miatta indokoltan segélyezésre szorul (pl. elemi kár, betörés, baleset, stb. .

A fentiekben felsoroltak együttes fennállása esetén adható segély. A segély jogcíme eseti szociális segély, amely adómentes! Egy éven belül egy kérelmezőt egy ízben lehet segélyezni. Ettől csak a kuratórium térhet el, indokolt esetben. A segély alsó határa: 4.000 Ft/fő.

Segély csak kérelemre, az Alapítvány által e célra rendszeresített ***„segélykérő lap”*** pontos kitöltése után, az indokot igazoló bizonylatok, igazolások csatolása mellett adható.

A *„segélyezési lap”* beszerezhető: az Alapítvány titkáránál (1023 Budapest, Ürömi u. 8.); a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezeténél (1062 Budapest, Podmaniczky u. 28.); és az alapszervezeteknél. Beküldeni az Alapítvány titkárának kell.

Dr. Huszti Rezsőné
Segélyezési Bizottság elnöke

Explorer Vasutas Világjáró Klub 2004. évi programterve

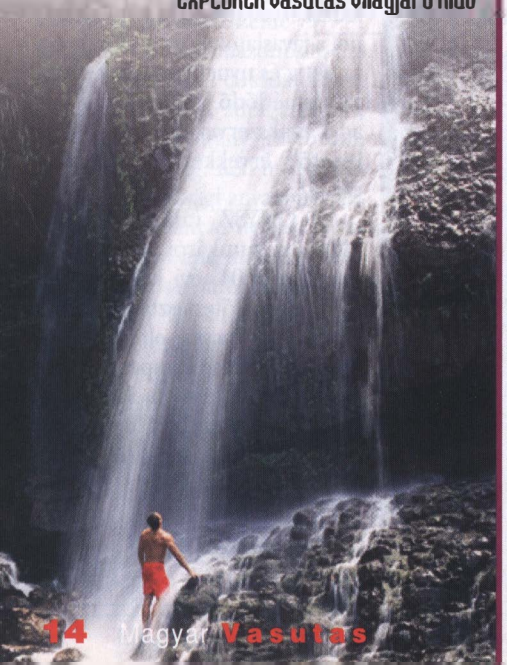
Programterv

Dél-Itália körutazás 17.000 Ft; Nápoly és környéke 20.000 Ft; Erdély 17.000 Ft; Szicília 28.000 Ft; Szardínia 40.000 Ft; Velence-Róma 5.200 Ft; Horvátország 23.000 Ft; Auschwitz 3.000 Ft; Prága-Krakkó 2.500 Ft; Párizs-Versailles 11.000 Ft; London 32.000 Ft;

A FENTI PROGRAMOKON CSAK EGYESÜLETI TAGOK, MÁV DOLGOZÓK ÉS CSALÁDTAGJAIK VEHETNEK RÉSZT. RENDELJE MEG ÚTON CÍMŰ KÖNYVÜNKET, MELYBEN BANKKÁRTYA/TELEFON HASZNÁLATA, LETILTÁSA KÜLFÖLDÖN, FIP KEDVEZMÉNYRENDSZER (SZABADJEGYEK, FIP SZABÁLYZAT), BIZTOSÍTÁS, HA BAJBA KERÜL KÜLFÖLDÖN (MI A TEENDŐ, KÜLKÉPVISELETEK LISTÁJA) SCHENGENI HATÁROK, VÁM SZABÁLYOK, GYAKORLATI TANÁCSOK, HASZNOS VASÚTI INFORMÁCIÓK OLVASHATÓK. A KÖNYV KIADÁSÁT A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE IS TÁMOGATTA.

TOVÁBBI RÉSZLETEK: WWW.EVVK.EJB.HU HONLAPUNKON, AZ EVVK@FREEMAIL.HU E-MAIL CÍMEN, VALAMINT A 06/27-51 VASÚTÜZEMI SZÁMON MINDEN KEDDEN 9.00-15.00 ÓRÁIG, VAGY A 06/30/9634-325 POSTAI SZÁMON NAPKÖZBEN.

Balog Imre
EXPLORER Vasutas Világjáró Klub



Köszönet az 1%-ért!

A MISKOLCI VASUTAS SPORTLÖVŐ EGYLET KÖSZÖNETET MOND MINDAZOKNAK, AKIK A 2003. ÉVI SZEMÉLYI JÖVEDELEMADÓJUK 1%-ÁT LÖVÉSZ EGYLETÜNK TÁMOGATÁSÁRA AJÁNLOTTÁK FEL.
A BEFOLYT 140765 FT-OT AZ EGYLET MŰKÖDTETÉSÉRE ÉS FENNTARTÁSÁRA, VALAMINT SPORTOLÓINK VERSENYEZTETÉSÉVEL KAPCSOLATOS KIADÁSOKRA FORDÍTOTTUK.
TÁMOGATÁSUKRA A JÖVŐBEN IS SZÁMÍTUNK.

Trencsánszky Géza
Miskolci Vasutas Sportlövő Egylet gazdasági vezetője

érdekes hírek A VILÁG VASÚTJAIRÓL

Lesz-e vasúti összeköttetés a közeljövőben Európa és Afrika között?

Már korábban készültek tervek egy vasúti alagút építésére a gibraltári szoros alatt, de ezeket az illetékes szervek elvetették. A szárazföldi kapcsolat a két földrész között rendkívül nagy jelentőségű lenne, mivel a vasúti forgalom révén könnyebbé válna a személy- és árufuvarozás lebonyolítása.

Ez év október 3-án nemzetközi kollokviumot rendeztek Bordeauxban (Dél-Franciaország) a gibraltári szoros alatt átvezető vasúti alagút építése tárgyában, amelyen a francia és a marokkói fél vett részt. A tárgyalás nem vezetett pozitív eredményre, mert a terv kivitelezésében nem tudtak megegyezni. A helyszín megválasztása nem volt véletlen, mivel ezen a városon keresztül vezet a vasútvonal az Atlanti-óceán partján Madrid felé.

Az alagút építésének ötlete nem tegnap vetődött fel. Már 1980-ban elkészültek az első tanulmányok, azonban a 2010-2020 közötti megvalósításra meg kellett találni a pénzügyi eszközöket. A 30 km széles gibraltári szoros két partja között gáz, villamos- és távközlési vezetékeket már korábban kiépítettek, de egy alagút építéséhez alaposabb feltáró és kutatási munkára volt szükség. Ennek elvégzésére spanyol-marokkói szakértői csoport alakult. A gibraltári szoros tanulmányi társaság főtitkára kijelentette: *„Egyvágányú pályával készült vasúti alagút a legegyszerűbb és leggazdaságosabb megoldás a mérnöki munka szempontjából, amelyhez azonban egy szervizalagutat is kell építeni biztonsági és szellőztetési okokból."* A La Manche csatorna és két japán sziget között épült tengeralatti vasúti alagutak tervezésének és kivitelezésének tapasztalatait is fel tudják használni.

Az építés első szakaszának megvalósítása kb. 5-6 évig tartana és mintegy 400 millió euroba kerülne. A pénzügyi fedezet egy részét a spanyol és a marokkói kormány biztosítaná, de az Európai Unió támogatását is igénybe akarják venni. A szoros alatt épülő alagút csatlakozna az északafrikai vasúthálózathoz, amelyből 5587 km európai nyomtávú. A megépítendő alagútban a menetidő 30 perc lesz és abban mind személy-, mind tehervonatok tudnak közlekedni, közvetlen összeköttetéssel Párizs-Madrid-Rabat-Algír-Tunisz viszonylatban. Az alagút kiképzése olyan lesz, hogy alkalmas legyen a kombinált fuvarozás lebonyolítására is (kamionok fuvarozása vasúti pőrekocsin).

Az alagút építésével egyidejűleg ki kell fejleszteni csatlakozó vasútvonalat is, így lehetővé válik a közvetlen összeköttetés az észak-afrikai ún. *„Maghreb"* országok (Marokkó, Algéria, Tunézia, Líbia) között és kialakul egy nemzetközi közlekedési rendszer a Földközi-tenger két partja között. A szakemberek úgy vélik, hogy ennek a kolosszális tervnek a megvalósítása sokkal egyszerűbb, mint azt korábban hitték. ***(Rail et Transports, 2003. november 5.)***

Nemdohányzó TGV szerelvények közlekednek majd Franciaországban

Az egészségvédelem szempontjait figyelembe véve az *„Atlantik"* TGV szerelvényekben az új menetrend életbelépésétől (december 14.) csak nemdohányzó kocsik közlekednek a francia vasutakon. Az 1. osztályú kocsikban utazók között végzett közvéleménykutatás során megállapították, hogy az utasok 85%-a úgy véli, ez az intézkedés javítja majd a komfortérzetet.

Amennyiben 2004 első negyedévében kedvező tapasztalatokat szereznek erről, úgy a dohányzási tilalmat valamennyi TGV vonaton bevezetik. ***(Rail et Transports, 2003. november 12.)***

Új jegyérvényesítő automaták az állomásokon Franciaországban

Decembertől az SNCF 4200 új jegyérvényesítő automatát szerel fel a vasútállomásokon. Ezek az automaták sárga színűek lesznek, hogy az utasok már messziről felismerjék. A régi automatákhoz viszonyítva ezek előnye, hogy a menetjegyet bármelyik oldalával be lehet helyezni, valamint, hogy a jegykezelés jelentősen felgyorsul. Ha a tapasztalatok kedvezőek lesznek, úgy 2004 végéig valamennyi állomáson felszerelik az új automatát. ***(Rail et Transports, 2003. november 12.)***

Hajós Béla

Személyi kölcsön a Vasutasok Szakszervezete tagjainak

Beneficial Rt.

Igényelje kölcsönként akár havi nettó fizetésének ötszörösét*

Példa igényelhető hitelösszegre	Kezelési költség	Futamidő	Havi törlesztőrészlet
500.000 Ft	Nincs	60 hónap	14.734 Ft
700.000 Ft	Nincs	60 hónap	20.628 Ft
1.100.000 Ft	Nincs	60 hónap	31.645 Ft

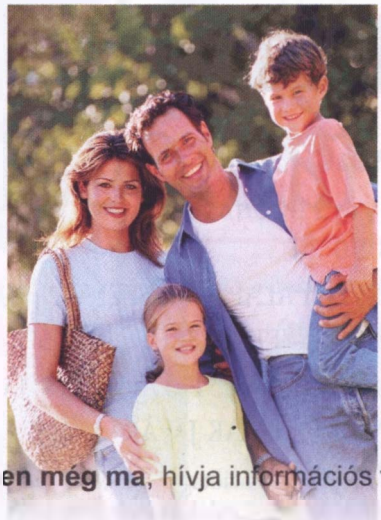
A világ egyik legnagyobb független pénzügyi szolgáltató csoportjának tagjaként büszkék vagyunk ügyfélszolgálatunkra és rugalmasságunkra. Biztosíthatjuk arról, hogy nálunk a barátságos fogadtatás mellett további előnyökben is részesül majd, mert ügyintézésünk:

Gyors

- ✓ Jelezze hiteligényét telefonon, és mi akár 30 percen belül döntünk hiteléről
- ✓ A jóváhagyott hitelösszeget két banki napon belül az Ön által megjelölt bankszámlájára utaljuk
- ✓ Fiókunk könnyen megközelíthető helyen, a városközpontban található

Kényelmes

- ✓ Változatlan összegű havi törlesztő részleteket választhat 12-60 hónapos futamidővel*
- ✓ Használja hitelét bármilyen tervének megvalósításához*
- ✓ Egyszerűen törlesztheti hitelét banki átutalással, vagy postai csekken keresztül
- ✓ Adóstárs bevonása is lehetséges
- ✓ Kezes, vagy egyéb fedezet nem szükséges



Jelentkezzen még ma, hívja információs vonalunkat!

Biztonságos

- ✓ Személyi kölcsönéhez Hitelfedezeti Élet-, Rokkantság és Balesetbiztosítást is igényelhet

411-7618, 411-7668, 411-7638

Jelen ajánlatunk 2004. február 29-ig érvényes

*A kölcsön odaítélése minden esetben a Beneficial Rt. által végzett hitelbírálat függvénye. A hitelbírálat eredményét a Beneficial Rt. semmilyen esetben sem köteles megindokolni. A kölcsön nem vehető igénybe üzleti célra. A hiteligénylő a hitel felvételének időpontjában minimum 23 éves lehet, és minimum 12 hónapos, határozatlan idejű teljes munkaviszonnyal kell rendelkeznie jelenlegi munkahelyén. Minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 65.000 Ft. Az ajánlat 2004. február 29-ig érvényes. További információért hívja a fenti telefonszámok valamelyikét. A hitelt a Beneficial Rt. (East-West Business Center, 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3.), mint pénzügyi szolgáltató nyújtja. A Beneficial Rt. a Household International Csoport tagja. A THM értéke 26,82% és 28,32% között változik.

Hitelt adunk elképzeléseinek...

Adómentes és kedvezményes adózású utalványok

2004. január 1-jétől:

- a Sodexho Pass **MELEGÉTEL utalvány** adómentes határa **6 000 forintra**,
- az **ENNI-KÉK étkezési utalvány** adómentes határa havi **3 500 Ft-ra** emelkedett.

Sőt utalványaink, az **ENNI-KÉK étkezési utalvány** és a Sodexho Pass **MELEGÉTEL utalvány** az adómentes határ felett továbbra is kedvezményes adózású természetbeni juttatásként adható.*

- A Sodexho Pass **ISKOLAKEZDÉSI TÁMOGATÁS utalvány** adómentesen adható határa szülőnként és gyermekenként évi **15 000 Ft-ra** emelkedett. E juttatás mindkét szülő munkáltatójától igénybe vehető.
- A Sodexho Pass **SPORT utalvány** a törvényváltozás után is kedvezményes adózású természetbeni juttatásként adható.

* A SZJA-törvényben részletezett feltételek mellett

Sodexho PASS
Szolgáltatási utalványok és kártyák

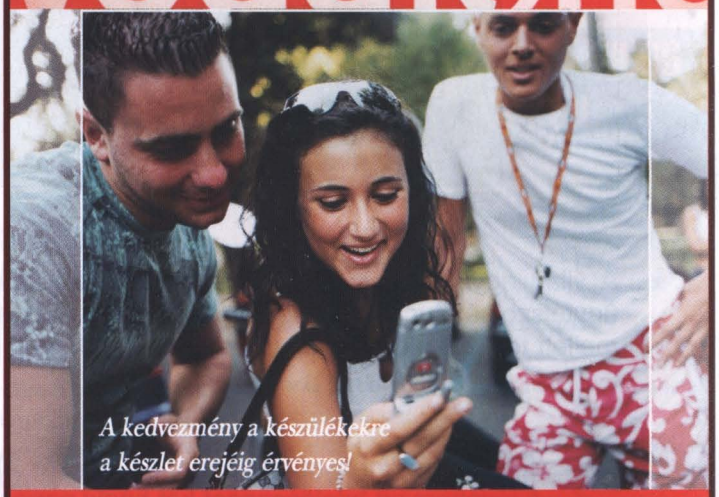
Sodexho Pass Hungária Kft.
1106 Budapest, Fehér út 1.
Tel.: (1) 434-5835, fax: (1) 434-5800
e-mail: mail@sodexho-pass.hu
www.sodexho-pass.hu

A költségtakarékos béren kívüli juttatások szakértője

ISMÉT EGY ÉRV, HOGY MELLETTÜNK DÖNTS!!!

vodafone

vodafone



A Vasutasok Szakszervezete és a Vodafone Magyarország Rt. együttműködési megállapodást kötött, melynek alapján a VSZ érvényes tagkártyájával rendelkező tagjai jogosultak nevükre maximum három darab SIM kártyát vásárolni kedvező feltételekkel. A VSZ tagok az előfizetés mellé az alább felsorolt készülékárakon vásárolhatnak telefonokat.

Készülék típusa/Készülék nettó ára/Kedvezményes nettó ár:
Nokia 3410: 63.920/7.500; **Nokia 3100:** 63.920/16.000;
Nokia 3200: 103.920/22.000; **Nokia 3650:** 127.920/22.000;
Nokia 6310i: 119.920/36.000; **Nokia 6100:** 127.920/29.000;
Nokia 6800: 191.920/65.000; **Nokia 6600:** 175.920/74.000;
Nokia 6220: 159.920/60.000; **Nokia Ericsson P800:** 239.920/122.000;
Sony Ericsson Z600: 119.920/16.000;
Sony Ericsson T610: 119.920/22.000; **Sharp GX20:** 207.920/60.000;
Samsung C100: 63.920/7.500; **Samsung S300m:** 111.920/50.000;
Samsung E710: 159.920/52.000; **Samsung X100:** 66.320/10.500;
Alcatel 535: 63.920/7.500; **Alcatel 525:** 39.920/3.000;
Vodafone Mobile Connect Card: 55.992

ALAPÍTVÁNYOK támogatása

AZ SZJA TÖRVÉNY ALAPJÁN A SZEMÉLYI JÖVEDELEMADÓ MEGHATÁROZOTT RÉSZÉT (1-1%) AZ ADÓZÓ RENDELKEZÉSE SZERINT FELAJÁNLHATJA ALAPÍTVÁNYOK, ILLETVE EGYHÁZAK JAVÁRA.

Kérjük, hogy adójának - családtagjai adójának - 1%-ával segítse a vasutas dolgozók, nyugdíjasok, fiatalok helyzetének javítására létrehozott alapítványokat.

A Vasutasok Szakszervezete által alapított alapítványok:

Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány. Célja: rendkívüli élethelyzetbe került vasutas nyugdíjasok segítése. Adószáma: **19666378-1-42**

Vasutas Kulturális Alapítvány. Célja: vasutas művelődési közösségek segítése. Adószáma: **19666512-1-42**

Alapítvány a Vasutas Fiatalokért. Célja: a vasutas ifjúság helyzetének feltárása, elemzése, javítása. Adószáma: **19637389-2-42**

Vasutas Reuma Alapítvány. Célja: a MÁV Kórház reumás betegei kezelési feltételeinek javítása. Adószáma: **18156106-1-42**

A rendelkező nyilatkozatot kitöltve, lezárva, névvel, lakcímmel, adóazonosító jellel ellátott, postai szabvány méretű borítékban, munkáltatói elszámolás esetén a munkáltatónak kell leadni március 25-ig, vagy egyéni bevallás esetén az adóbevallással együtt az APEH-nak kell megküldeni.

Segítségüket a rászoruló vasutas betegek, nyugdíjasok és fiatalok nevében előre is köszönjük.

Szabó és Fia Kft.

MSZ EN ISO 9001/2001

Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.

Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.

BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. I/1. (26) 313-105

2004. MÁRCIUS

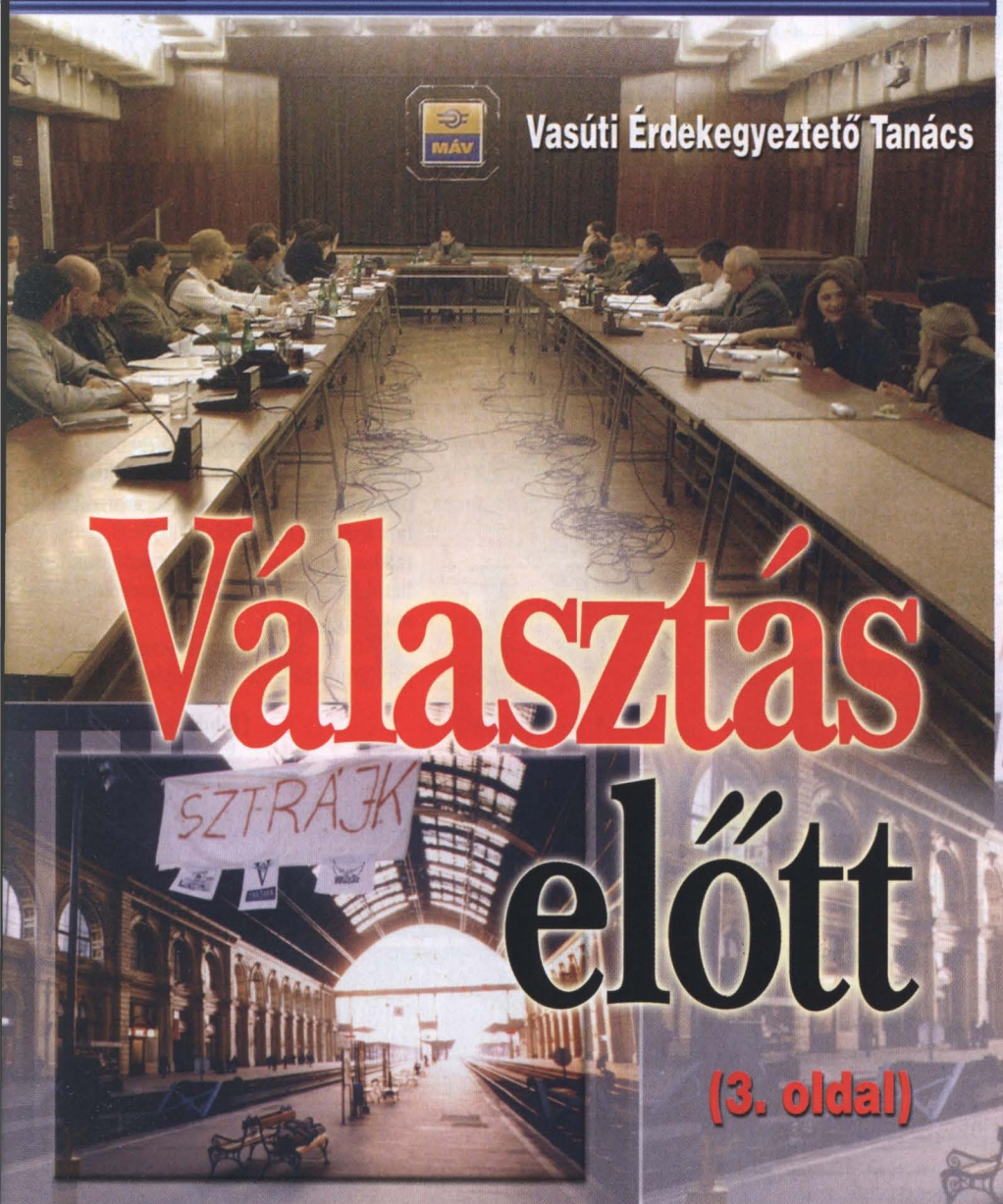
Magyar Vasutas

1896

ALAPITVA: 1904-BEN

XLVIII/3

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA



Választás előtt

(3. oldal)

Búcsúzunk

dr. Gadanecz Bélától

(5. oldal)

Fiatalok a VSZ-ben

Szabóné Egry Henrietta

(6. oldal)

A TEB üzletágról

Kotter József

(8. oldal)

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/

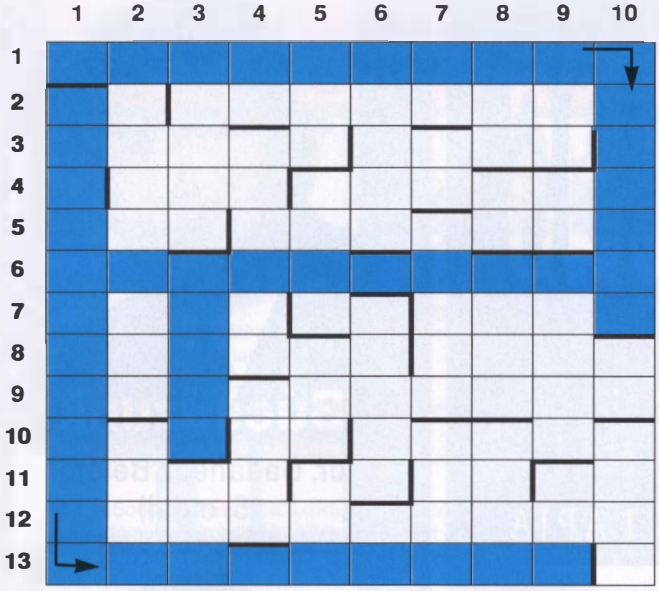
ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812

nitu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

MVJ a MÁV Rt.-vel együtt,
egy magas színvonalú vasúti
szolgáltatás megvalósításáért!

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

KERESZTREJTVÉNY



2003. december 18-án Debrecenben a Megyeházán a függőleges 3. és vízszintes 6. elnevezésű rendezvényen Dr. Medgyessy Péter miniszterelnök a kormány takarékossági intézkedéseiről szólva hangsúlyozta: „...nem oktalan kuporgatásról van szó, mert vízszintes 1. és függőleges 1."

VÍZSZINTES: 1) Megfejtendő; 2) Égi hangzói, – Tücsök mondá; **3)** Levelek továbbítója, – Tehén gyermek, – Római öt; **4)** Olasz gk. jel, – Orosz illuzionista, – Barlanglakó hívő; **5)** Egyetemi kar, – Fakoronát igazítják; **6) Megfejtendő; 7)** Tetétlenben van, – Indulatszó, – Bőrt vesz le; **8)** Marokkói város, – Kérdőszó duplán; **9)** Élet...(folyóirat); **10)** Szövegrész, – Személyes névmás, – Névelővel férfi név; **11)** Dal, – Hangtalan évek!, – On párja, – Tova; **12)** Ismeretlen helyről; **13)** Római egy.

FÜGGŐLEGES: 1) Osztrák gk. jel, – **Megfejtendő; 2)** Felvilágosítás, – Zavarosan ízna; **3)** Kistestvérek, – **Megfejtendő,** – Szellem része; **4)** Római hat, – Paradicsom Londonban, – Női név, – Eger; **5)** Becézett női név, – Fice párja, – korong darab, – Videorendszer (röv.); **6)** A dalai láma földje, – Kén vj., – Seregek, – A nagy varázsló; **7)** Készpénz, – Omlett darab, – Sertés rész, – Helyhatározó; **8)** Európai Gazdasági Közösség ang. röv., – Mutatószó, – Tegezben tartják, – Étkezde; **9)** Részben közli, – Személyes névmás, – észak-amerikai medence, – Egyesült Arab Köztársaság; **10)** Sima közepe, – Elpusztítani;

Előző számunk helyes megfejtése: Balassi Bálint / Zólyom várában / Esztergom / Losonczi Annához

Lódi István 1950-2004

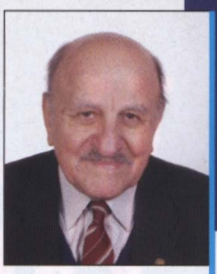
A Vasutasok Szakszervezete mély megrendüléssel értesült *Lódi István* kollégánk, a Budapest-Keleti-pu. Csomóponti Szakszervezeti Bizottság volt titkárának, az Üzemi Tanács volt elnökének, a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezet tisztségviselőjének tragikus haláláról.

A Vasutasok Szakszervezete osztozik elhunyt kollégánk és tisztségviselő társunk családjának gyászában.

Emlékét örökké megőrzi a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselői és tagsága.

Búcsúztatása 2004. március 3-án (szerdán) volt az érdi Ercsi úti temetőben.

Vasutasok Szakszervezete

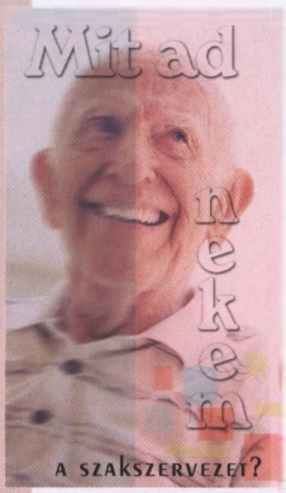


Dr. Kun Dezső

IDŐSÜGY

„Mit ad nekem a Szakszervezet?"

A MAGYAR VASUTAS HŰSÉGES OLVASÓI 1996 JÚNIUSÁBAN EGY ÚJSÁGCIKK ÉLÉN MÁR TALÁLKOZHATTAK EZZEL A CÍMMEL. HA EZT A KÉRDÉST NYOLC ÉV MÚLTÁN ISMÉT FELTESSZÜK – IDÉZVE VASUTAS NYUGDÍJASOKAT – EZ CSUPÁN AZT JELZI, HOGY A TÉMA SEMMIT SEM VESZÍTETT IDŐSZERŰSÉGÉBŐL.



A vasutas nyugdíjasok jelenlegi létszáma valamivel több, mint 123 ezer fő. Közülük kb. húszezren lehetnek szakszervezeti tagok, beleszámítva valamennyi vasutas szakszervezet nyugdíjas tagságát. A vasutas nyugdíjasklubok létszáma nem több 5000 főnél, pedig soraikban nem csak vasutas nyugdíjasok találhatók. A tagság a legtöbb szervezetnél folyamatosan csökken.

Mi az oka a szakszervezeti mozgalom gyengülésének a nyugdíjasok körében?

[Folytatás a 13. oldalon]

A Magyar Vasutas áprilisi számának lapzártája 2003. április 2. Az újságba szánt írásokat közvetlenül Détári Attiláné részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

Magyar Vasutas
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete
www.vsz.hu, E-mail: vsz@axelero.hu
Felelős kiadó: Simon Dezső a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke
Művészeti vezető: Károlyi Marianna
Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8.
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622
Nyomdai előkészítés és nyomás: Tizpont Bt.
Tel: 06/70/315-7815, E-mail: karolyi.marianna@datanet.hu
ISSN 0460-6000
Egyéni előfizetési díj: 780 Ft/év

Jövőképet!

Simon Dezső a Vasutasok Szakszervezete elnöke

Választások ELŐTT

Az elmúlt több, mint fél év történéseit áttekintve megállapítható, hogy a Nemzeti Vasúttársaságnál, a hozzá kapcsolódó gazdasági társaságok nagy részénél mára kialakult helyzet lassan, de következetesen romló munkaügyi kapcsolatokról tanúskodik.

A Vasutasok Szakszervezete hónapok óta kezdeményezi a Gazdasági és Közlekedési Minisztériummal való közvetlen tárgyalásokat, mert egyértelmű számunkra, hogy a vasút ügye nem MÁV Rt-s belügy. A VSZ a munkaügyi kapcsolatok keretében nem csak a foglalkoztatás, a bérek, a kollektív szerződés tekintetében, hanem a Magyar Államvasutak, mint alapvető közszolgáltatást ellátó intézmény jövőjéért is felelősséget érez.

Az elmúlt hónapokban minisztériumszintű egyeztetésre vonatkozó írásos kezdeményezéseink a legutóbbi időkig nem vezettek eredményre. Legutóbb március 5-ére kapott a VSZ meghívást *Csillag István* GKM miniszter úrtól, de úgy tűnik, ismét azon mesterkedések érvényesültek, amelyek a személyes találkozó elmaradásában érdekeltek.

Az érdemi megbeszélések hiánya nem kívánt választás elé állíthatja a Vasutasok Szakszervezetét.

A tét nem kevés. Vajon kell-e konfrontálódnunk érdekeink kinyilvánításához, javaslataink érdemi mérlegeléséhez? Rákényszerítenek-e bennünket az aláírásgyűjtésen túli nyomásgyakorlásra azok a döntéshozók, akik tévesen csak az ellenséget látják bennünk, vasutasokban? Vagy a 2002-ben, a vasutasság támogatásával is hatalomra kerülők a partnerségre vonatkozó elkötelezettségüket döntéseik során is érvényesítik.

Mi az utóbbiban vagyunk érdekeltek. Nem engedhetjük meg, hogy a környezetvédelmi szempontokat alapvetően figyelembevevő közlekedési munkamegosztás hiányában a vasút visszafejlesztése megtörténjen.

Ma, amikor a magyar vasút jövőjét féltve aláírást gyűjtünk, szándékunk nem az, hogy ellenálljunk az újnak, hanem az, hogy a változások valamennyiünk, az egész magyar nemzet érdekeit szolgálják. Ki kell kényszerítenünk a kormányból azt a jövőbemutató közlekedéspolitikai koncepciót, amelyen belül világosan láthatóvá válik a vasút hosszútávú jövőbeni feladata, mert csak így kerülhetők el a közlekedési ágazaton belüli párhuzamos fejlesztések és azok költségei, mert csak így lehet elkerülni az elhamarkodott vasúti visszafejlesztéseket és az ebből adódó beláthatatlan mértékű többletkiadásokat. Versenyképesség, vagy elsorvasztás-felszámolás a tét.

A MÁV Rt. vezetőivel aláírt Négyéves Megállapodás bizonyíték arra, hogy ismerjük a vasút jelenlegi helyzetét, a vasúttal szembeni uniós kihívásokat és érdekeltek vagyunk minden olyan változtatásban, amely a vasút jövőjét, versenyképességének javítását szolgálja.

Azonban ma nem világos számunkra, mit akar, és mit tud tenni a kormány,

Nem világos számunkra, mit akar, és mit tud tenni a MÁV Rt. vezetése a magyar vasút, a nagy vasúti szakmai tudással rendelkező MÁV alapítású gazdasági társaságok jövője érdekében az EU kapujában.

Bízom abban, hogy kérdéseinkre választ kapunk, és ezek ismeretében a Vasutasok Szakszervezetét nem kényszerítik nemkívánt választás elé.

Simon Dezső

A hazai JÁRMŰJAVÍTÓKÉRT

A Vasutasok Szakszervezete 2004. február 26-án az alább közölt levélben fordult dr. Csillag István Gazdasági és Közlekedési Miniszterhez a nemrégiben személyszállító vasúti kocsikra kiírt pályázat tárgyában.

Tisztelt Miniszter Úr!

A Vasutasok Szakszervezete örömmel vette tudomásul, hogy a MÁV Rt. 2004. évre számottevő mennyiségű személyszállító vasúti kocsit ajánlott fel javításra. *(Közbeszerzési Értesítő 2004. 02. 11. 16. szám MÁV Rt. Személyszállítási Üzletág ajánlati felhívása nyílt eljárás megindítására 0691/2004.)*

Mindez megnyugtató módon rendezhetné – a pályázat elnyerése esetén – az érintett MÁV Járműjavítók talponmaradását és foglalkoztatási gondjainak enyhítését, a MÁV Rt. befektetéseinek értéknövekedését.

A *Vasutasok Szakszervezete Járműjavítók Intéző Bizottsága* a pályázat olvasása után döbbenten vette tudomásul, hogy a MÁV Rt. Személyszállítási Üzletága ajánlati felhívása kizárólagosan nyílt eljárás megindításával hirdette meg a 2004. évi MÁV Rt. tulajdonú személyszállító vasúti kocsik fővizsga szintű és tervszerű karbantartásának, egyéb tervezett javításának elvégzését, valamint a váratlan meghibásodások elhárítását.

Nehezményezzük, hogy az ajánlati felhívás összeállítói nem használták ki a törvény által biztosított lehetőségeket, az ismert körülményekre való tekintettel nem írták elő, hogy csak belföldi székhelyű ajánlattevők vehetnek részt az előminősítési eljáráson. Nem vették figyelembe a helyi foglalkoztatáspolitikai célokat, a munkahelyteremtés ösztönzését, továbbá a kis- és középvállalkozások esélyének növelését. Emellett nincs utalás a MÁV Rt. által elfogadott beszállítókra (kerékpár, fék, üveg, stb.) a korrekcióként beszámítandó szállítási költségekre, ill. a 10%-os áreltérési lehetőségre.

Ezzel az intézkedéssel szinte lehetetlen helyzetet teremtettek a személyszállítással foglalkozó járműjavítók számára. Ez az intézkedés azért is érthetetlen, mert ezzel a MÁV a saját tulajdonú járműjavítóit, illetve általa alapított Kft-k sokaságát hozza lehetetlen helyzetbe, és ezzel is növeli az amúgy is nyomott árakon dolgozó GT-k foglalkoztatási gondjait. A környező országok alacsonyabb áraival (az eltérő szabályozás és feltételrendszer, adó és járulékok miatt) nem lehetünk versenyképesek, annak ellenére sem, hogy a műszaki tartalom nálunk magasabb színvonalú. A VSZ álláspontja, hogy a vasútbiztonság sokkal fontosabb, mint a profit, a technológiai hiányosságokkal küzdő vasút ugyanis nem növeli, hanem csökkenti a vasúton utazási kedvet.

Elvárnánk a hazai munkavállalók magasabb szintű védelmét, az amúgy is foglalkoztatási gondokkal küzdő régiók gondjainak enyhítését, a hazai technológia védelmét és a Nemzeti Vasúttársaság érdekeinek szem előtt tartását.

Kérjük T. Miniszter urat, hogy az elbírálásnál legyen előny a hazai munkavállalók védelme, a technológia korszerűsége és a megszerzett minősítések. A VSZ jogos igénye a foglalkoztatottság megtartása, a költségvetési pénz országon belül tartása.

Tisztelettel: **Simon Dezső**

Nem működött együtt

A munkáltató nem tett eleget együttműködési kötelezettségének

2004. február 11-én kelt levelében a Vasutasok Szakszervezete Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottsága indítványozta, hogy a Forgalmi Igazgatóság működési területén lévő karbantartási és laktanya üzemeltetési tevékenységekben érintett munkavállalók munkáltatójának személyében bekövetkező jogutódlással kapcsolatban a jelenlegi munkáltató és az érintett reprezentatív szakszervezetek a 2004. február 4-én e tárgyban tartott tájékoztatón felvett jegyzőkönyv tartalmából kiindulva kössenek munkaügyi megállapodást.

Ennek érdekében kértük, hogy a munkáltató rendkívüli SZÉT ülés összehívásáról intézkedni szíveskedjen.

A tárgyalások sikere érdekében előzetesen az alábbiakat kértük:

- a tervezett kihelyezésben érintett munkavállalókra vonatkozó munkaügyi adatokat,
- tájékoztatást az átadandó tevékenység további ellátásának koncepciójáról,
- tájékoztatást a tervezett kihelyezésre vonatkozó gazdasági számításokról, a folyamatos működés költségeinek számszerűsítéséről az előző és jövőbeli időszakra vonatkozóan legalább hároméves időtartamra.
- a tevékenységet átvevő MÁV tulajdonú társaság működésére vonatkozó gazdaságossági elemzéseket,
- a Szindikátusi Szerződésbe való betekintés lehetőségét,
- valamint azt, hogy a tevékenység kihelyezésnek várható-e egyéb áttételes hatása?

Hivatkozott levelünkre, az abban megfogalmazott indítványra és kérdésekre a mai napig nem érkezett hivatalos válasz. A Szindikátusi Szerződés tartalmát nem ismerjük. A fentiek alapján a munkáltató nem tett eleget együttműködési kötelezettségének.

A rendelkezésünkre álló információk szerint a tervezett intézkedéssel – annak előkészítetlenségével – a MÁV Rt. Felügyelő Bizottsága is foglalkozott. A kihelyezéssel kapcsolatban sem üzletági, sem igazgatósági szinten semmilyen gazdaságossági tájékoztatót számunkra nem tudtak adni.

2004. március 1-jén levélben hívtuk fel a MÁV Rt. vezérigazgatójának figyelmét minderre, és kértük azonnali intézkedését.

A Vasutasok Szakszervezete az esettel kapcsolatban a tárgyalásra és megállapodásra vonatkozó kezdeményezését továbbra is fenntartja.

Zlati

Zlati Róbert

A kistérségi vasutakról

A Vasutasok Szakszervezete Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottsága 2004. február 17-én az Mt. 22. §. (1) szakasza alapján levélben fordult *Dr. Menich Péter* úrhoz, a MÁV Rt. regionális igazgatójához. A levél megírásának oka egyrészről az volt, hogy tájékoztatást kérjünk a Térségi Vasutakról, másrészt, hogy személyes kapcsolatot vegyünk fel a közvetlenebb információáramlás érdekében.

Arra vártunk írásos választ, hogy milyen munkaköri csoportok és milyen létszámmal dolgoznak a Térségi Vasutaknál, ezeknek milyen a szervezeti felépítése, valamint hogy ki, milyen módon látja el a szakmai felügyeletet?

Ezen kívül egy személyes találkozóra hívtuk az igazgató urat, melyen tisztázni kívánjuk a 2004-re vonatkozó KSz-Függelék tárgyalásokat. Ezeken kell rendeznünk a *„kísérleti vasutak”* munkavállalóinak azon jogait és kötelezettségeit, melyeket a KSz függeléki szintre utal. A találkozóra március 5-én, 10 órakor került sor.

Zlati Róbert

TISZTÁZNI KÍVÁNJUK A TÁRGYALÁSOK SORSÁT

Közlemény

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELFOGADHATATLANNAK TARTJA AZT A SZÁNDÉKOT, HOGY A MÁV RT.-NÉL MEGSZAKADJANAK A 2004. ÉVI FOGLALKOZTATÁSI MEGÁLLAPODÁSRÓL FOLYÓ TÁRGYALÁSOK.

A VSZ visszautasítja a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese által táviratban kiadott – a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tulajdonított – azon kijelentést, amely szerint a Vasúti Érdekegyeztető Tárgyaláson megállapodás valódi szándéka nélküli vita folyt. Meggyőződésünk szerint a VSZ által kezdeményezett tárgyalások komoly részeredményeket hoztak, amelyet a munkáltató is elismert az említett táviratban.

A Vasutasok Szakszervezete a mai napon levélben szólította fel a Mozdonyvezetők Szakszervezetét, miszerint vizsgálja felül a VÉT-en való részvételét, és távolmaradásával ne akadályozza a tárgyalások folytatását. Foglalkoztatási megállapodás hiányában kiszolgáltatottá válnak a létszámcsökkentésben és tevékenység-kihelyezésben esetlegesen érintett munkavállalók.

A VSZ kezdeményezi a Vasúti Érdekegyeztető Tanács soronkívüli összehívását a foglalkoztatási megállapodásról szóló tárgyalások azonnali folytatása érdekében, eleget téve a négyéves megállapodásban vállalt kötelezettségüknek.

Felszólítjuk a MÁV Rt. vezetőit, hogy a munkabéke megőrzése érdekében megállapodás hiányában ne kezdjék el a létszámcsökkentést és a tevékenység-kihelyezéseket.

Kérjük valamennyi vasutas kollégánkat, hogy írják alá a VSZ által nemrég kiadott aláírásgyűjtő ívet, amelyhez eddig több tízezren csatlakoztak.

Budapest, 2004. február 24.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

Köszönetnyilvánítás

Ezúton köszönjük meg a társszakszervezeteknek, civil szervezeteknek és mindazoknak, akik lapzártáig a Vasutasok Szakszervezete aláírásgyűjtését szolidaritási nyilatkozattal, illetve az aláírások gyűjtésével támogatták.

Az alábbi szervezetek fejezték ki ezidáig a VSZ céljaival való egyetértésüket:

Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége, MSZOSZ Somogy Megyei Képviselete, Dunaferr Dunai Vasmű Vasas Szakszervezeti Szövetség, Dunaferr Ifjúsági Szervezet, Szociális Területen Dolgozók Szakszervezete, Postás Szakszervezet Pécsi Igazgatósága, Érdi 1. Posta, Mosonmagyaróvári 1. Körzeti Posta, Dabas 2. számú Posta, Békéscsabai Körzeti Posta, Logisztikai Központ dolgozói, Levegő Munkacsoport, Magyar Tehetség-Bank Szövetség, Vasas Szakszervezeti Szövetség, Mezőgazdasági Dolgozók Szakszervezete, Kereskedelmi Alkalmazottak Szakszervezete Csongrád Megyei Szervezete.

Búcsúzunk

Dr. Gadanecz Béla

Dr. Gadanecz Bélától

Nagy veszteség érte a magyar szakszervezeti mozgalmat. Dr. Gadanecz Béla, a magyar vasutasok szakszervezeti mozgalmának kutatója méltósággal tűrt hosszú betegség után, 2004. február 28-án eltávozott az élők sorából.

Gadanecz Béla 1925-ben született Bőhönyén. Tizennyolc évesen, 1943-ban helyezkedett el a Magyar Államvasutaknál. Szolgálatát állomási felvigyázóként kezdte Nagyatádon, majd 1949-től a Közlekedési Minisztérium Vasúti Főosztályának politikai munkatársa lett. 1954-től 1989-es nyugdíjazásáig a Vasúti Tudományos Kutató Intézet tudományos főmunkatársa volt.

Gadanecz Béla az Eötvös Loránd Tudományegyetemen 1957-ben történelem, majd 1962-ben magyar nyelv és irodalom középiskolai-tanár képesítést szerzett. Több évtizedes kitartó kutatómunkáját elismerve a Tudományos Minősítő Bizottság 1985-ben kandidátussá nyilvánította, majd a történelemtudományok doktorává avatták.

Dr. Gadanecz Béla az életét a vasutas munkásmozgalom kutatásának szentelte. Számos kötete, publikációja jelent meg. 1966-ban a Közlekedési Múzeumban „Közlekedési dolgozók magyarországi munkásmozgalomban (1845-1945)" címmel szervezett kiállítást. Fő műve A vasutas munkásmozgalom története című kötet – amely szinte minden vasúti szolgálati helyen, szakszervezeti bizottságnál megtalálható – 1985-ben jelent meg. 1997-ben dr. Gadanecz Évával közösen jelentették meg „A vasutasok szakszervezeti mozgalmának története" című könyvüket, amellyel a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselőinek képzéséhez járultak hozzá.

Dr. Gadanecz Béla tevékenységét számos vállalati, állami és szakszervezeti kitüntetéssel ismerték el. 1975-ben a Munka Érdemrend Ezüst Fokozatát, 1985-ben a Szakszervezeti Munkáért Kitüntető Jelvény Arany Fokozatát kapta. A Vasutasok Szakszervezete – amelynek 1945-től haláláig tagja volt – pótolhatatlan munkásságát 1996-ban a szervezet legmagasabb kitüntetésével, a VSZ Aranyjelvényével, 2000-ben, hetvenötödik születésnapján Dicsérő Oklevéllel ismerte el.

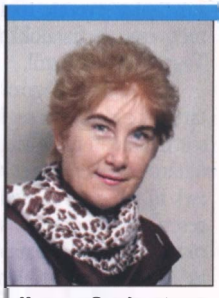
Dr. Gadanecz Béla elkötelezetten vallotta baloldaliságát. Tanítása szerint az emberek „itt a földön is" egyenlőek, de ennek elismertetéséért küzdeni kell, és érdemes. Hitt a munkavállalók összefogásának erejében. Vallotta, hogy a munkából élők kellő ismeret birtokában felismerik és érvényesíthetik közös, hosszú távú érdekeiket. Ő ennek szellemében kutatott, nevelt és tanított.

A vasutas szakszervezeti mozgalom nélkülözhetetlen ismeretek birtokába jutott dr. Gadanecz Béla által. Szellemi hagyatéka, az évtizedek alatt felhalmozott tudás a szakszervezeti mozgalom generációi számára nyújt igazodási pontot. A vasutasok mozgalmának felkutatásával, rendszerezésével nem csak leírója, hanem alakítója a Vasutasok Szakszervezete jelenének és jövőjének. Dr. Gadanecz Béla munkásságával bekerült a szakszervezeti mozgalom halhatatlanjai közé.

A Vasutasok Szakszervezete méltó módon őrzi meg a Gadanecz házaspár emlékét.

Dr. Gadanecz Bélát 2004. március 31-én 15 órakor Budapesten, a Kerepesi úti temetőben kísérjük utolsó útjára.

Az érdekvédelem aktuális hírei



Varga Gyuláné a Vasutasok Szakszervezete alelnöke

A Vasutasok Szakszervezete mindent megtesz annak érdekében, hogy a MÁV Rt.-nél létrejöjjön a 2004. évi foglalkoztatás megállapodás. Köztudott, hogy hátráltatta az eredményességet a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) működése körüli vita, amely a foglalkoztatási megállapodás késése során robbant ki. A helyzet feloldására a VSZ a VÉT azonnali összehívását kezdeményezte, amelyről a kiadott Közleményt a 4. oldalon közöljük.

A munkavállalók várják, hogy a VÉT-en mielőbb megszülessen a foglalkoztatási megállapodás, amely a kormányhatározat (2004. I. 8.) következtében kialakult elbocsátási félelem után kiszámíthatóságot hozna.

A VÉT március 5-én összeült, de a feszült légkörben nem jött létre megállapodás. Ennek egyik legfőbb oka, hogy a munkáltató részéről nincs valós megállapodási szándék. A MÁV vezetése nem kívánja elkötelezni magát. A VSZ számára elfogadhatatlan az a hivatkozási alap, miszerint a munkáltató nem kívánja az Igazgatóságot bekorlátozni. Véleményünk szerint aki az éves üzleti tervben szereplő munkáltatói felmondások számát, mint maximumot nem vállalja be az éves foglalkoztatási megállapodásban, az túlteljesítésre készül.

A tevékenység kivitel terén sincs egyezség

A VÉT-en többször ígéretet kaptunk arra, hogy tevékenység kivitelre csak akkor kerülhet sor, ha az bizonyítottan gazdaságos. 2004. március elsejével a Forgalmi igazgatósághoz tartozó 264 munkavállaló (laktanyás, épület karbantartó) úgy került ki a MÁV létszámából, hogy a szakszervezeti oldal a gazdaságosságra vonatkozó kérdéseire nem kapott választ.

Nem mélyíti a bizalmat az sem, ha a jegyzőkönyv tartalmát a munkáltató már kevésbé akarja látni egy megállapodásban. Február 4-én a fenti tevékenység kihelyezésről szóló tájékoztatón jegyzőkönyv készült, miszerint az Ingatlan Kezelő Kft. (IK Kft.) jogutódlással fogadja a hozzá kerülteket, és két év foglalkoztatási garanciát vállalt. A VSZ három évet javasolt. Szakszervezetünk kezdeményezte, hogy a jegyzőkönyv tartalma kerüljön a megállapodásba. Az ügy – a vezérigazgatónak írt külön levél után – ott tart, hogy a munkáltató nem zárkózott el a megállapodás megkötésétől. Ez azért lenne fontos, mert a kétéves foglalkoztatási garancia az IK Kft. és MÁV közötti alku része. Nem tudni, hogy bekerült-e a szindikátusi szerződésbe.

A munkáltatói magatartás miatt a szakszervezeti oldalon fokozódik a garancia igény. A helyzet egyre jobban elnehezül, a megállapodás esélye távolodik. Romlik a munkahelyi légkör, a tárgyalófelek felelőssége nő.

A Vasutasok Szakszervezete kiáll álláspontja mellett, és felszólítja a MÁV Rt. vezetését, hogy a szükséges 2004. évi foglalkoztatási megállapodást a rendezett munkaügyi kapcsolatok érdekében mielőbb kösse meg!

Varga Gyuláné

„Fiatalok, fiatalokkal, a fiatalokért"

Bemutatkozik a VSZ Ifjúsági tagozata

A MÁV Rt.-nél működő számtalan szakszervezet közül egyedül a Vasutasok Szakszervezete foglalkozik intézményesen a fiatalokkal, az Ifjúsági Tagozaton keresztül.

Az Ifjúsági Tagozat a szabadidő tartalmas eltöltését segítő szolgáltatások nyújtásán túl felvilágosító, érdekfeltáró tevékenységet végez, amelynek fő színterei az évek óta rendszeresen megrendezésre kerülő ifjúsági oktatások, ahol a fiatalok felvethetik az őket érintő problémákat is. Ezeken az oktatásokon igyekszünk olyan információkat nyújtani, amit a mindennapi életben is hasznosítani tudnak. Céljaink megvalósítása érdekében területi és szakági hálózatot és testületeket működtetünk. Ezen kívül részt veszünk az ifjúság országos és területi érdekegyeztetésében. A munka világába való beilleszkedést és az önálló életkezdést segítő programokat is szervezünk.

Horváth Csaba tagozatvezető

(VSZ Területi Képviselet, 1087 Budapest, Kerepesi út 3. Üzemi telefon: 01/10-28 Mobil: 30/859-3463, E-mail: vszifi@freemail.hu)

Alapítvány a vasutas fiatalokért

Az Alapítvány a Vasutas Fiatalokért a megalapítás éve, 1990 óta elsődleges céljának tekinti a Magyar Államvasutak Rt.-nél és a gazdasági társaságokban foglalkoztatott fiatalok helyzetének feltárását, elemzését, az ezekkel kapcsolatos koncepciók, programok kidolgozását és végrehajtását. E cél érdekében az Alapítvány tájékoztató kiadványokat készít, országszerte fórumokat, továbbképzéseket tart.

Az Alapítvány évek óta igyekszik az iskolákból kikerült fiatal, kezdő munkavállalóknak és a már aktívan dolgozó fiataloknak is olyan szolgáltatásokat nyújtani, hogy a megváltozott helyzetét az Európai Unióhoz való csatlakozás kapcsán megváltozó munka és gazdasági viszonyok ismeretét, a szocializációs problémákat (munkakörülmények, bérezés, szak- és átképzés, önképzés, nemzetközi kapcsolatok kiépítése).

Haverok! Buli!

Mutasd meg, hogyan bánsz a fiatalokkal, én megmondom, milyen jövőt szánsz a szervezetnek...

SZAKSZERVEZET!!!

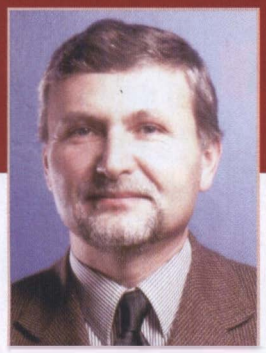
politikai és gazdasági környezet kihívásainak minél jobban megfeleljenek, és ezáltal előnyösebb helyzetbe kerüljenek mind a vállalaton belüli, mind pedig a külső munkaerő piacon. Kiemelt területekként kezeljük a fiatalok

Az Alapítvány kezelő szerve az ötfős kuratórium, melynek tagjai tevékenységüket társadalmi munkában végzik.

Szabóné Egry Henrietta
a Kuratórium elnöke

MVJ
MÁV Vasjármű Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Telefon/Fax: 94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu
http://www.mvj.hu
MTU FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer
BEHR INDUSTRIETECHNIK Service
ISO 9001:2000 DIN-EN 729-2 DIN 6700-2 ÖNORM M 7812
Tevékenységeink:
- dízelmozdonyok (M43; M47), motorvonatok (Bz-mot), személykocsik, teherkocsik **javítása, korszerűsítése, átépítése;**
- speciális vasúti jármű gyártás;
- vasúti nosztalgia járművek **felújítása, újjáépítése;**
- jármű fő- és részegységek gyártása (Power Pack);
- MTU és BEHR **szakszerviz tevékenység.**

MÁV Vasjármű Járműjavító Kft. és gyártó
MVJ a korszerű vasúti járműparkért!



Papp Zoltán

Oxfordi élmények

A Magyar Vasutas januári számában interjúsorozatot indítottunk Papp Zoltán angliai tanulmányútjának tapasztalatairól. A Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi Területi Képviselet-vezetőjét ez alkalommal a helyi szokásokról kérdeztük.

Az angol PUB-ok hétköznapjai

Legutóbb, miután összehasonlítottuk az angol vasutak és szakszervezetek helyzetét, a PUB-bal fejeztük be. Ennyire fontos ez az intézmény Angliában?

– A PUB gyakorlatilag az angol kocsma, csak valahogy másképpen. Berendezése inkább egy jómódú polgári nappalira emlékeztet a kényelmes fotelokkal, ülőgarnitúrákkal. A kiszolgálás az általában kör alakú pultnál történik, és a jellemző menü a sör. Egyébként viccesen azt mondják, de ezt akár vehetjük komolyan is, hogy angol konyha nincs, hacsak a sört nem számítjuk ide, mely választékával, minőségével valóban okkal világhíres. Pusztítják is a derék angol munkavállalók rendesen, és mert a világ a hagyományaihoz ragaszkodó Angliában is változik, a régen csak férfiak által látogatott intézményekben egyre több öntudatos hölgy jelenik meg, hogy élve egyenlő jogával jól érezze magát, illetve a cigaretta és a sör férfiakkal azonos mértékű fogyasztásával növelje az állam bevételét és a tüdőbeteg alkoholisták számát.

Miről beszélgetnek? Politizálnak is, vagy csak az időjárásról esik szó?

– Régen az angolok nem azért beszéltek az időjárásról, mert csak az érdekelte őket. Ha figyelembe vesszük, hogy a családi állapot, a faji, a vallási státusz, az anyagi helyzet, a szexuális érdeklődés, mind-mind még a mai napig is részben, vagy teljesen tabu téma, nem sok minden marad a sporton és az időjáráson kívül. Azért az újonnan szerzett ismerőseim rendben kitárgyalták az iraki háborút, az izraeli-palesztin ellentétet, vagy a Bush-látogatást. A viták végén azonban mindig megegyeznek, hogy ők barátok a nézetektől függetlenül.

Milyen volt az ellátás Angliában?

– Ha egy angol igényesebb ebédet, vagy vacsorát akar elkölteni, akkor elmegy egy külföldi specialitásokat kínáló étterembe. Az úgymond eredeti angol ételek száma egy tucat, amik kimerülnek a burgonya és a hús különböző méretű és mértékű elegyítésével, sütésével, főzésével. Ez egy kollégiumi menzán, melyet hetente ötször vettem igénybe, elég szomorú napokat jelent.

Milyenek az angol emberek, mi a benyomása az országról?

– A szomorú ellátmány ellenére az angolok alapvetően vidám, kedves emberek. Bizonyos tartózkodás tapasztalható az idegenekkel szemben, de mi sem vagyunk olyan vállveregetősek, mint a nálunk délebbre lakók. Az alapvetően vidámabb, nyugodtabb légkör érezhető a különben már visszataszítóan nagy, tízmilliós Londonban is.

Ezek szerint többet járnak szórakozni is?

– Igen, de nem csak azért, mert jobban élnek. Azok is könnyedebben veszik az életet, akik már magyar értelemben is szegények. Úgy általában kisebb házakat építenek, bútorzatuk szerényebb, a gyerekeiket kevésbé kényeztetik és a ruházkodásra sem figyelnek annyira, mint mi. Helyette inkább élnek.

Ön is követte az életformát?

– Ha azt vesszük, hogy megnéztem egy Webber musicalt, Vang Gogh életéről egy színdarabot, voltam moziban, a Modern Tate Galery-ben, illetve felültem a világ legnagyobb óriáskerekére, akkor igen.

Azt tudjuk, hogy a kollégiumban nem voltak magyarok, de Oxfordban találkozott-e hazánk fiaival?

– Azzal nem, de *„hazánk lányaival”* igen. Éppen egy említett kulturális esemény után próbáltuk lelki egyensúlyunkat helyrebillenteni néhány sörrel egy csendes PUB-ban, mikor háromfős társaság telepedett mellénk. Hamar kiderült, hogy egy angol fiatalember két magyar lány társaságát *„élvezi”*. Az ifjú hölgyek biztosak lévén nyelvi elszigeteltségükben, finoman szólva szabatos nyíltsággal beszélték meg *„nehéz testi”* munkájukból adódó problémájukat. Egy órán belül komoly információk birtokába jutottam, ezek negyven évvel ezelőtt jelentősen megkönnyítették volna szexuális világképem kialakulását. A szép történeteket távozásukkor egy hangos jóéjszakát hölgyeim köszöntéssel honoráltam. Ők még az utcán is szitkozódtak amiatt, mert nem jeleztem, hogy értem őket. Tényleg kellett volna szólnom, vagy inkább magunknak tartozunk *„normális”* beszéddel és viselkedéssel?

Befejezésül, hogyan összegezné a tanulmányi út tanulságát?

– Az egyik legfontosabb mondanivalója számomra az volt, hogy tanulni mindig érdemes. Megérte huszonöt évvel az érettségi után ismét iskolapadba ülni és diplomákat, nyelvvizsgákat szerezni. Ennek is köszönhető, hogy ötvenévesen szakszervezeti segítséggel eljuthattam Oxfordba új ismereteket szerezni. A másik nagy tanulság, hogy a közösség mindig több az egyénnél, ezért érdemes a civil szférát erősíteni, szolgálni, mert az egyén csak ezek által lehet boldogabb, teljesítheti ki az életét.

K.P.

Törvény

Kotter József

Jogsértő PRÓBÁLKOZÁSOK a TEB üzletágnál

A vasutas munkavállalóknak és a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselőinek egyre többször kell szembenézniük azzal, hogy a MÁV Rt. különböző szintű munkáltatói jogkörgyakorlói nem tartják be a Munka Törvénykönyvében, a Kollektív Szerződésben és Függelékeiben foglaltakat.

Az elmúlt időszakban a VSZ TEB Szakmai Képviseletéhez beérkezett panaszok alapján március 2-ára rendkívüli Szakági Érdekegyeztető Tanács összehívását kezdeményeztük.

A munkáltatók első próbálkozása a telephelyen töltött készenlét díjazásában történt. A TEB Szakági Függelékben a telephelyen töltött készenlét díjazása munkanapokon az alapbér 55%-a, pihenő és munkaszüneti napokon az alapbér 70%-a. Az egyes munkáltatói jogkörgyakorlók a KSZ és a TEB Szakági Megállapodás sajátos értelmezésével a telephelyen eltöltött készenlétért csak az első 300 órára járó 25%-os díjazás kifizetését engedélyezték. A jobbik eset is előfordult, amikor munkavállalóink díjazása a KSZ-ben szereplő személyi alapbér 50% és 65% alapján történt meg.

A munkáltató következő lépése legalább ilyen durván érintette a Záhony-i TEB-hez tartozó munkavállalókat. Itt a TEB Debreceni Területi Központvezető utasítására, az osztálymérnökségekre vonatkozó Helyi Függelékekben szabályozott munkarendektől eltérően egy új munkarendet vezettek be annak ellenére, hogy a helyi függelékeket nem módosították. Az egyoldalú munkarend-változtatásnak a jogsértés melletti pikantériája, hogy az a humánpartner kezdeményezésére történt, mert megállapította, hogy a Záhony TEB-nél alkalmazott egyéb munkarend jogsértő. A humánpartner merő figyelmetlenségből elfelejtette, hogy a KSZ-ben a 24. § szabályozza a munkarendeket, illetve a munkarend változtatás szabályait.

Valaki jó pontokat akart szerezni

A munkáltató harmadik megnyilvánulása igencsak figyelemreméltó. A vasutasság többsége nagyjából egy éve tudja, hogy a távközlős és erősáramos munkavállalókat a MÁV Rt. vezetése tevékenység-kihelyezéssel akarja kiszervezni a MÁV-ból. Két héttel ezelőtt Szombathelyen, illetve a TEB Igazgatóság Biztosítóberendezési Osztályán bejelentkezett egy vállalkozó, hogy a 20-as vonal és a hozzá kapcsolódó mellékvonalak biztosítóberendezési üzemeltetését átvenné. Természetesen a tenni vágyó és ugyanakkor feltörekvő Biz.ber. Osztályon azonnal megkezdődött az adatok gyűjtése annak érdekében, hogy a szombathelyi Biz.ber. Osztálymérnökség munkavállalóit, és vele együtt a tevékenységet kijátsszák a jelentkező vállalkozónak. A Vasutasok Szakszervezetének és velünk együtt egyre több vasutas vezetőnek meggyőződése, hogy a távközlési és erősáramú területek tevékenység-kihelyezése átgondolatlan és minden szakmaiságot nélkülöz, ehhez képest a biztosító berendezések üzemeltetésének tevékenység-kihelyezése az Európai gyakorlattal nem csak ellentétes, hanem a vasútbiztonságot és a közlekedésbiztonságot is fokozottan veszélyezteti. Ez a nagy sietség pedig csak arra vezethető vissza, hogy valaki jó pontokat akart szerezni a MÁV Rt. vezetésénél és magasabb pozícióba vágyik.

Jogosan teszik fel a kérdést a munkavállaló kollégák, hogy mi lett a SZÉT napirendjén szereplő munkáltatói próbálkozások sorsa. A SZÉT végeredményeként a Vasutasok Szakszervezete felvetéseire Jándi Péter igazgató elismerte a munkáltatói jogsértéseket. Levélben utasította a jogkörgyakorlókat a készenléti díjazás betartására, mellékelve a Jogi Igazgatóság azon állásfoglalását is, amely megerősítette a VSZ felvetéseinek jogosságát a készenlét díjazásával kapcsolatban.

Az Igazgató Úr levélben utasította a TEB Debreceni Területi Központ vezetőjét, hogy a záhonyi TEB-hez tartozó osztálymérnökségeken állítsa vissza a KSZ és Helyi Függelék szerinti munkáltatást, és amennyiben indokolt, kezdje meg a tárgyalásokat a munkarend megváltoztatásáról.

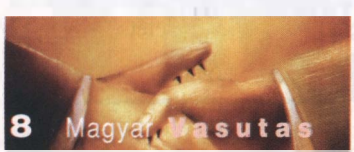
A szombathelyi Biz.ber. Osztálymérnökség munkavállalóit a TEB Igazgatóság vezetője a szakaszokra eljuttatott levélben értesítette, hogy szó sincs a biztosítóberendezés üzemeltetés tevékenység-kihelyezéséről, túlkapás történt a TEB Igazgatóság Biztosítóberendezési Osztályán.

A TEB Igazgatóságnál történt jogsértéseknek több tanulsága is van, de az egyik legfontosabb, hogy a munkavállalók bejelentéseit komolyan kell venni és felkészülten, a törvények betartásával kell kikényszeríteni a munkáltatói jogsértések visszavonását.

A második legfontosabb tanulság, hogy minden olyan munkáltatói intézkedés, amelyről a munkáltató elfelejti tájékoztatni a munkavállalókat gyanús, és a munkavállalók védelme érdekében a szakszervezetek figyelmére érdemes.

A Vasutasok Szakszervezete tagjait és a munkavállaló kollégákat továbbra is kérjük, bízzanak jogérzékükben, jelezzék a felmerült problémákat, hogy a Vasutasok Szakszervezete a munkáltató jogsértő próbálkozásait visszaverje, és kikényszerítse a törvényes állapot visszaállítását.

kotter



Köszönjük, hogy az egészséget választotta!

A Vasutas Egészségpénztár vezetése megköszöni minden tagjának, illetve új belépőnek, hogy pénztárunkat választotta. Bízunk abban, hogy a pénztár szolgáltatásaival rászolgál tagjai bizalmára.

Az eddigi feldolgozottság alapján a taglétszám már meghaladta a 30 ezret, de további belépési nyilatkozatok érkeznek, ezért pontos adat csak március végére várható. Arról érdeklődtek tagjaink, hogy milyen dátummal vesszük fel az új belépőket? A belépési nyilatkozatokat a beérkezés dátumával záradékoljuk, de a MÁV Rt. a VBKJ nyilatkozat alapján teljes 2004. évre levonja a tagdíjat. Az első két hónapi tagdíjak előreláthatólag március 20-a után jelennek meg az egyéni számlákon.

Az új belépők nagy száma miatt a pénztári ügyintézés lelassult, így előfordul, hogy nem tudjuk tartani a 15 munkanapos határidőt, kérjük tagjaink megértését. Ugyanezen okból nehézkes a telefonos tájékoztatás, ezért kérjük tagjainkat, hogy a számlaegyenleg lekérdezésére használják az Internetet. Az egyenleg menüpont alatt a tagkód és a titkos jelszó megadásával tudják megtekinteni egyenlegüket. Felhívjuk figyelmüket, hogy a titkos jelszó bevitelénél ügyeljenek a kis- és nagybetűk használatára.

Bővebb felvilágosítást www.epenztar.hu címen, a 01-41-36, 01-41-79, 06-1-373-1578, 06-1-373-1579 telefonszámokon kaphatnak tagjaink és az érdeklődők.

A VASÚT ügye ÉS AZ ORSZÁG JÖVŐJE

SZAKMAI ELŐADÁST TARTOTT KARDOS GÁBOR, A MAGYAR TEHETSÉGBANK SZÖVETSÉG ELNÖKE A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE SZÉKHÁZÁBAN 2004. MÁRCIUS 2-ÁN. A RENDEZVÉNYEN A VSZ VEZETŐI TISZTSÉGVISELŐI SZÉLESKÖRŰ ÁTTEKINTÉST KAPTAK A RENDSZERVÁLTÁS UTÁNI VASÚT-ÁTALAKÍTÁSI FOLYAMATOKRÓL, AZ ORSZÁGSTRATÉGIÁBA BEÉPÍTHETŐ BAROSS GÁBOR TERV VASÚT JÖVŐJÉT BEFOLYÁSOLÓ ELKÉPZELÉSEKRŐL. KARDOS GÁBOR ISMERTETTE AZT A POLGÁRI KEZDEMÉNYEZÉST, AMELY VASÚTI KEREKASZTAL LÉTREHOZÁSÁT CÉLOZZA. A KEZDEMÉNYEZÉSRŐL VALAMENNYI ÉRINTETT KÖZJOGI MÉLTÓSÁG, MINISZTÉRIUM ÉS HATÓSÁG ÉRTESÜLT, ILLETVE ELJUTTATTÁK AZ EURÓPAI UNIÓ SZERVEIHEZ IS.

Az alábbiakban részleteket közlünk A *Magyar Tehetségbank Szövetség* polgári kezdeményezés Európai Integrációs és Civilizációs Tagozatának 16 pontos állásfoglalásából a vasútügyi és vasútvállalati reformok értékrendjéről és téziseiről.

A vasútügy optimális országgyűlési, kormányzati, regionális kezelése Magyarország ökológiailag, jövőpolitikailag és Európailag is értékemelő társadalmi-gazdasági stratégiájából vezetendő le.

A jelenlegi közlekedési munkamegosztás e tekintetben sem optimális.

A közlekedésmodernizáció a közút erőltetett fejlesztése révén is végbemehet, a környezettudatos életminőség-javulás azonban jelentősen elmaradna az EU-n belüli és hazai lehetőségektől.

Országunknak egyre inkább a jövő- és környezettudatos nemzetgazdasági stratégiából levezetett fuvarpiaci versenyszabályozásra és fejlesztéspolitikára van szüksége.

A fuvarpiaci versenyben a nemzeti vasútnak nem látszatprivilégiumokra, hanem valódi esélyegyenlőségre, érdemi piacbefolyásoló képességre és új ökológiai ösztönzőkre van szüksége.

Az állam részéről is üzleti partnerként kezelt – és a saját gazdálkodási színvonalában is sikeresen feljavított – MÁV Rt.-nek egyre kevesebb *„állami működési támogatásra”* lenne szüksége. Az állam által megrendelt szolgáltatások (személyszállítási alapellátás) piaci értéken történő megtérítésére és a vasút szolgáltatási, jövedelmezőségi, ökológiai, humánerőforrás versenyképességét fejlesztő-felzárkóztató innovációs beruházásokra viszont elodázhatatlan szüksége van!

Miként az elszállított utasok, áruk után normatív alapon járó *„ÖKOJUTALÉKRA”* is: – azaz a környezetbarát, energiatakarékos vasúti közlekedési, szállítási módok igénybevételének az ökológiai szemléletű fuvarpiac-szabályozásba illeszkedő új ösztönzési rendszerére, mely a költségvetési és céltámogatások, környezetvédelmi termékdíjak, ökoadók, externális költségtérítések forrásaiból fedezendő.

Az európai jövő a leépítő válságkezelést felváltó értékemelő, cégfeljavító vasútmenedzselésé!

Az oktatás- és szociálpolitikai, ifjúság- és időspolitikai, munkaügyi és közszolgálati utazási kedvezmények, díjmentességek biztosítása miatt kieső vasúti díjbevételek normatív kompenzálása nem minősíthető vállalati működési támogatásnak, mert valójában a társadalmi-gazdasági makrostabilizációs újraelosztási rendszerhatásos közhasznú, takarékos eleme.

A Magyar Állam által alapellátásként megrendelt, de ki nem fizetett szolgáltatások ellenértékét a vasúttal szemben felhalmozott ÁLLAMADÓSSÁGKÉNT kell kezelni, menedzselni s megváltani.

A piacorientált vasútfejlesztésnél nem öncélú műszaki-technológiai fejlesztésekből, hanem a piacképes szolgáltatási, ökológiai, társadalmi előnyök kifizetődő, megtérülő eladásának, kutatásfejlesztésének, előállításának ésszerűen összehangolt megszervezéséből kell kiindulni.

A bér nem egyszerűen *„költség”*, hanem a fuvarpiacon értékesíthető teljesítmény *„megvásárlását”*, a vasutasok piacképes minőségre és attitűdre motiválását szolgáló *„humántőke-befektetés”*.

A MÁV Rt.-t feldarabolni tilos, a Pályavasutat és Kereskedővasutat számvitelileg kell *„elkülöníteni”*, s a fuvarpiaci üzletágaknak és egymásnak hozzáadott értéket szolgáltató belső szakmacsoportok (szakágak) piacgazdálkodási és piacbefolyásolási felelősségét kell szétválasztani…

A napi 2500 MÁV Rt. indítású vasúti személyszállító vonat járatszintű eredményméréséig a vonatok s vonalak tényleges jövedelmezőségéről sem lehet hitelt érdemlően, számvitelilegpénzügyileg is valósághűen és a törvényes alapellátásért is felelősen nyilatkozni….

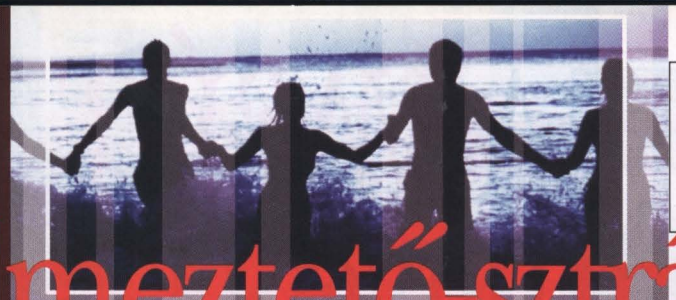
A MÁV Rt. a rendelkezésére álló közpénzekből (az utazó s adófizető polgárokra és országelőnyeinkre tekintettel is) maximális minőségű, kiterjedésű közszolgáltatásokat köteles biztosítani.

Az esetleges vasúttársasági korrupció, közpénzelszívás, vagyonfelélés, jogsértések, normakerülések elkendőzése, leplezése csak az elkövetők (felelősök, vétkesek) imázsát és érdekeit védené a normakövető, tisztességes piaci partnerekkel, utasokkal, vezetőkkel, munkavállalókkal, nemzeti vasúttal, a normatisztelő Európához tartozó tulajdonos Magyar Köztársasággal szemben.

Az európai jövő a leépítő válságkezelést felváltó értékemelő, cégfeljavító vasútmenedzselésé!

Kardos Gábor és Kis Tamás az előadás szünetében

Szolidaritás



a Román Vasutas Szakszervezetek figyelmeztető sztrájkot tartottak

Az *Európai és a Nemzetközi Közlekedési Szakszervezeti Szövetséget* (ETF/ITF) a Romániai Vasutasok Szakszervezete (Federatia Drum De Fier) tájékoztatta arról, hogy az összes román vasutas szakszervezet, melyek megközelítőleg 70000 munkavállaló érdekeit képviselik, 2004. március 1-jén reggel 7:00-9:00 óra között figyelmeztető sztrájkot tartott. A sztrájk 428 személyvonatot és 200 tehervonatot érintett.

A szakszervezetek a vasúti szektor minimálbérének a nemzetgazdasági minimálbérhez történő kiegyenlítését, amely mintegy 12%-ot jelent, a munkafeltételek javítását, szociális párbeszéd és a szakszervezetekkel való konzultáció megkezdését követelték.

2003-ban, egy drasztikus átalakítás következtében 20000 munkavállalót bocsátottak el a román vasúttársaságtól. Az intézkedés a maradék munkavállalók munkakörülményeinek és bérének javítását kellett volna jelentenie. Ezt azonban a 2004-es Kollektív Szerződésről szóló tárgyalások során a kormány és a vasúttársaság is visszautasította. Ennek eredményeképp a tárgyalások zsákutcába futottak és jelen pillanatban nincs is párbeszéd a felek között.

Az ETF/ITF teljes támogatásáról biztosította a szakszervezeteket és sürgette a román kormányt, valamint a román vasúttársaságot, hogy kezdjenek párbeszédet az ügyek rendezésére.

Hosszútávon az ETF/ITF követeli a szakszervezetek bevonását a vasútpolitika megalkotásába.

Cristine Tilling

FEDERATIA DRUM DE FIER

TISZTELT KOLLÉGÁK!

A legnagyobb magyar vasutas szakszervezet, a Vasutasok Szakszervezete fokozott figyelemmel kíséri azt a nehéz és következetes munkát, melyet a Federatia Drum De Fier végez a Romániai vasutasok bérszínvonalának és munkakörülményeinek javítása érdekében.

A Vasutasok Szakszervezete ezúton fejezi ki szolidaritását a 2004. március 1-jén megtartott vasutassztrájkban részvevő vasutasokkal. Bízunk abban, hogy akciótok, amelybe a szociális párbeszéd hiánya kényszerített bennetek, sikeres lesz.

FEDERATIA DRUM DE FIER

A magyar vasutasok nevében felszólítjuk a román kormányt és a román vasúttársaságot, hogy a sztrájkkövetelésben szereplő témákról azonnal kezdjenek tárgyalásokat a Federatia Drum De Fier vezetőségével.

Budapest, 2004. március 1.

Tisztelettel:
Simon Dezső sk.
elnök
Vasutasok Szakszervezete, Hungary

Dupla ajándék

Nőnapon, Miskolcon

A Nemzetközi Nőnap alkalmából a Vasutasok Szakszervezete Miskolc Területi képviseletéhez tartozó hölgyek olyan ajándékot kaptak, mely szép, elegáns, ugyanakkor az érdekükben tenni akarók lehetőségeit is segíti.

A női mellrák alapítvány számláját gyarapította ugyanis az a közel 300 ezer forint, melyet a területhez tartozó Szakszervezeti Bizottságok az Avon cég által forgalmazott toll, illetve kitűző megvásárlásával nem csak emlékezetessé, de hasznossá is tettek. Az ünnepeltek az ajándék mellé egy ábrákkal illusztrált útmutatót is kaptak, mely öndiagnózis formájában segít a mellrák felismerésében. Ez a kezdeményezés és gesztus a nők körében sikert aratott, egy lépést jelenthet, hogyan lehet saját egészsége megőrzésében, a baj megelőzésében mindenkinek tenni valamit.

Rohonka Sándor a VSZ elnökségének tagja adja át a nőnapi ajándékot Ujj Józsefnének.

SZOMSZÉDOK

érdekes hírek

A VILÁG VASÚTJAIRÓL

Az SNCF költségvetése 2004-re: 91 milliós deficit

1 A francia vasút költségvetési deficitje 2002-ben 183 millió, 2003-ban pedig 250 millió eurót tett ki. A veszteség csökkentésére bevezetett intézkedésekkel a 2004-re tervezett deficit 91 millió euróra mérséklődött – közölte az

SNCF igazgatótanácsa. Hozzátette még, hogy reményük szerint 2005-re a pénzügyi egyensúly elérhető.

A rentábilis vasúti működés érdekében újabb intézkedéseket vezetnek be, melyeknek egyik jelentős része a racionalizálás lesz.

2004 decemberére 3505 álláshelyet kívánnak megszüntetni 2003. decemberéhez képest. Ha azonban a 2002. év szeptemberi adattal hasonlítják össze, ez a szám 7850 álláshelyet tesz ki. Az SNCF elnöke kijelentette, hogy a nyugdíjbavonulók utánpótlása a lehető legkisebb mértékű lesz.

Az árufuvarozás területén – amely külön ágazatot képez az SNCF-nél – szintén jelentős takarékossági intézkedéseket vezetnek be. A 70 kereskedelmi ügynökséget 36-ra, a 22 regionális igazgatóságot összevonásokkal 7-re csökkentik. *(Rail et Transports, 2004. január 21.)*

A német vasút (DB) átalakulásának 10. évfordulóját ünnepli, és nyereséget ígér:

2 A berlini, új és elegáns Ritz-Carlton szálloda báltermét választotta a DB arra, hogy január 14-én megünnepelje fennállásának 10. évfordulóját. Tíz évvel ezelőtt történt, hogy az NSZK vasútja, a *Deutsche Bundesbahn* és az egykori NDK vasútja, a *Deutsche Reichsbahn* egyesüléséből létrejött a *Deutsche Bahn AG* (Német Vasút Rt.) privatizált szervezeti formában.

Az ünnepségen megjelent a politikai és a gazdasági élet színe-java, élükön *Gerhard Schröder* kancellárral. Az eltelt tíz év után a vasút helyzete rózsásnak mondható, jelentette ki a DB elnöke. Hozzátette még: *„A reform sikernek könyvelhető el, mivel elértük céljainkat. A személy- és áruforgalom teljesítményei jelentős mértékben javultak."* Nem említette az elnök azonban a fő célkitűzés teljesülését, éspedig a vasút piaci részesedését a közúti közlekedéshez viszonyítva. A személyfuvarozás részaránya a vasútnál még mindig 8%-nál áll a közúti személyfuvarozás 80%-ával szemben. Az árufuvarozásnál kedvezőbb a vasút piaci részesedése, amely mintegy 90%-ot tesz ki.

A DB rózsásnak mondott eredményei mellett vannak gondjai is, mint például a 2002-ben felhalmozott 24 milliárd eurós eladósodása. Az elnök azonban azt ígéri, hogy a nyereség 2004-ben realizálható lesz, ami elengedhetetlen feltétele annak, hogy a DB 2005-ben megjelenhessen a tőzsdén. Ezt a célt azonban sokan irreálisnak tartják. *(Rail et Transports, 2004. január 21.)*

Kaliforniában nagysebességre alkalmas vasúti pálya létesül

3 Ezt a forgalmat Los Angeles és San Francisco között kívánják bevezetni néhány év múlva. A két város közötti kb. 600 km-es távolságot a vonatok 2 óra 30 perc alatt teszik majd meg, ami jelentős időmegtakarítást jelent az utazóközönség számára.

A terv kivitelezésére külön társaság jött létre, amely már megbízott egy vállalati csoportot a végleges terv és a szükséges eljárások kidolgozására. A terv kivitelezési költségeit 25 milliárd dollárra becsülik, beleértve az állomásépületeket is. A tervnek meg kell határoznia a közületi és magánszektor szerepét a kivitelezésben és az üzemeltetésben. Fel kívánják használni a világon eddig létesített ilyen vonalak építésénél szerzett tapasztalatokat. Egy külön csoport határozza majd meg a stratégiát a pénzügyi eszközök megszerzésére és a környezeti hatások vizsgálatára.

A tervezési munkák 2004 júniusáig befejeződnek. Ez a vasútvonal lehetővé teszi Kaliforniában a gyorsabb és kényelmesebb helyváltoztatást a legsűrűbben lakott területek között. Biztosra veszik, hogy a vonal példaként szolgál majd az USA más államai számára is. A kivitelezési munkák 2005-ben kezdődhetnek el. *(Rail et Transports, 2004. február 4.)*

Dél-Koreában április 1-jétől nagysebességű vonatok közlekednek

4 Dél-Korea fővárosa, Szöul és az ország dél-keleti részén fekvő Pusan közötti vasútvonalon, ahol jelenleg az utazási idő 4 óra 10 perc, a nagysebességű vonatok április 1-jétől 2 óra 40 perc alatt teszik meg az utat. A vasútvonal építése 18 milliárd euróba került, beleértve a szerelvényeket is. A tervezést és kivitelezést 13 koreai és francia vállalatból álló konzorcium végezte, a felsővezeték rendszert, a jelzőberendezést és a szerelvényeket is beleértve.

A vasútvonalon 46 szerelvény közlekedik majd, amelyből tizenkettőt Franciaországban, harmincnégyet pedig Dél-Koreában gyártanak. A szerelvények a vonal nagyobbik részén 300 km/óra sebességgel fognak közlekedni. *(Rail et Transports, 2004. január 18.)*

Csökkenő bevételek az Eurotunnel üzemeltetésénél

5 A csatorna alatti alagút üzemeltetése nehéz helyzetbe került, mivel múlt évben 9,36%-kal csökkentek bevételei. Az alagút üzemeltetője egyrészt az igénybevétel visszaesésére, másrészt a komp-forgalommal kiújult tarifaháborúra panaszkodik. A fuvarozott kamionok számának növekedése (+4%) és a személykocsik, valamint az autóbuszok forgalmának viszonylagos stabilitása (-2%) ellenére az ingavonatok üzemeltetésénél 15%-os bevételcsökkenés tapasztalható. Az Eurostar és a tehervonatok közlekedésénél 2,6%-os visszaesés mutatkozik. *(Rail et Transports, 2004. január 28.)*

Hajós Béla

KIÚJULT TARIFAHÁBORÚRA PANASZKODNAK

„Egyedül nem megy”

„Láss, ne csak nézz!”

Az összefogás, a szolidaritás, a közös akciók története egyidős az emberiséggel. A mamut olyan hatalmas volt, hogy csak együtt tudták őseink elejteni. Alulról szerveződő, s voltaképpen társadalmi akcióra mégis csak egyetlen egyre emlékszem az *„átkosban”* megélt ifjúkoromból.

A technikumban nagyon szerettük az osztályfőnökünket, Szaniszló tanár urat. Pedig nem valami érzelemdús vagy éppen könnyű tantárgyat tanított, hanem a nagyon is száraz mechanikát. Mégpedig kérlelhetetlen szigorral. Igaz, megbuktatni nem akart senkit, buzgón korrepetált, s mindig adott még egy lehetőséget a delikvensnek, de az így megszerzett kettes nagyon is stabil kettes lett végül. Az osztályfőnöki órákon remekelt. Nem népszerűen viccelődve, haverkodó leereszkedéssel, hanem az érett és magabiztos férfi bölcsességével szólt mindarról, ami minket, idétlen nagykamaszokat akkoriban izgatott. Nem voltunk könnyű osztály. Ha botrányt csináltunk, ami gyakran előfordult, mindig úgy beszélt a bajról, mint ami közös, legalább annyira az övé, mint a miénk. Mindenféle nyálas és akkoriban ugyancsak lejáratott közösségi duma nélkül a példájával, a magatartásával érzékeltetni tudta velünk, hogy felelősek vagyunk egymásért. Ez akkoriban azért is különleges teljesítmény volt, mert bár a tömegkommunikáció (amit még nem is hívtak így) másról sem zengedezett, mint a közösségről, közösségi társadalomról, a szocialista brigádok, a KISZ és a Párt közösségteremtő erejéről és a szocializmust építő államok megbonthatatlan barátságáról, de ahol az adott keretek között valamiféle valódi, összetartó közösség kezdett kialakulni, a hatalom rögtön közbelépett, és mindent megtett azért, hogy szétverje. Ezt hamarosan a saját bőrünkön is tapasztaltuk.

Szaniszló tanár úrról a felsőbb évfolyamba járók elmondták, hogy hétvégenként egy baptista templomban prédikál. Református pap édesapám mondta, hogy ez valószínű, mert a baptisták kicsi és szegény protestáns egyház, ahol a pap gyakran más munka mellett végzi a lelkészi szolgálatot. Nekem ez, mint hol hívő, hol kételkedő kamasznak beleillett a tanár úrról alkotott képembe, de nem törődtem vele különösebben. Istenről vagy bármiféle vallási kérdésről az osztályfőnökünk sohasem beszélt, csak végtelen türelemmel nevelgetett bennünket a maga kikezdhetetlen erkölcsei szerint. Az információ mindaddig megmaradt pletyka szinten, amíg iskolánk egy új igazgatót nem kapott, aki a pletykák szerint szintén piarista gimnáziumba járt, mások azt állították, hogy fel is szentelték szerzetesnek. Erről semmi biztosat nem tudtunk meg, de azt mindenki tényként kezelte, hogy a történtek idejére, a hatvanas évek végére dühödt és szektás kommunista lett. Ennek hamarosan tanújelét is adta. Híre ment, hogy Szaniszló tanár urat választás elé állította: vagy abbahagyja a prédikálást, vagy ki van rúgva. A bizonyosság sem késett sokáig. A következő osztályfőnöki órán a tanár úr bejelentette, hogy el kell hagynia az iskolát. Miértjeinkre nem volt hajlandó válaszolni, csak annyit mondott, sajnálja, hogy ilyen hirtelen itt kell hagynia az osztályt, annak ellenére, hogy hosszú tanári pályafutása alatt nem találkozott még ilyen nehezen kezelhető társasággal.

Forrt bennünk az igazságtalanság miatt érzett kamasz düh. Az igazgató megkéselésének és az iskola Molotov koktéllal való felgyújtásának ötletétől azért elég hamar eljutottunk a méltó válaszhoz. Úgy látszik, Szaniszló tanár úr mégsem teljesen hiába kínlódott velünk. Másnap tartotta az utolsó óráját. Amikor belépett az osztályba, sötét ünneplő ruhában, merev vigyázzban, és ami még soha nem fordult elő, néma csendben fogadta az osztály. A tanár úr végignézett rajtunk, és csendesen de nagyon határozottan azt mondta, hogy üljünk le.

De mi állva maradtunk. Akkor ő a tábla felé fordult, ellenőrizte a krétát, a törlő szivacsot, benyúlt a zsebébe, kivette a zsebkendőjét, s az arcához emelte. Vágni lehetett volna az osztályban a csendet. Szaniszló tanár úr visszagyömöszölte a zsebkendőt, nyugodt és kicsit talán boldog, de szigorú arccal fordult felénk. Köszönöm fiúk, de ebből elég, üljenek le. S angyali nyugalommal rátért a kéttámaszú tartók méretezésének ismertetésére.

Az egész nap hordott ünneplő ruhát persze mindenki látta. Ettől kezdve már nem is kellett túl sokat tennünk az iskola leghírhedtebb és legmegátalkodottabb osztálya cím elnyeréséért. Mégis mind leérettségiztünk, mert talán a tanárok közül is sokaknak tetszett ez a csöndes de méltó és határozott szolidaritási akció.

Mindez azért jutott most eszembe, mert a Kádár rendszer legnagyobb hibája nem az volt, amit a diktatúrázó, válogatás nélkül gyilkosozó – ráadásul gyakran volt kommunista funkcionárius – bértollnokok és hordószónokok összehordanak. A diktatúra meglehetősen hamar felpuhult, tetszik, nem tetszik: élhetőre. Egy dologban maradt kemény és könyörtelen: a szolidaritás, az összefogás elfojtásában. Ma kapitalizmus van, ahol látszólag folyamatosan tovább él az önzés hasznosságának eszméje. Na ez az igazi néphülyítés, ami a reklámoktól a *„valóságsokig”*, úgy dől a képernyőről, mint túl nagy lukú sótartóból a só. Aki ezt elhiszi, egyre keserűbb és sóványabb levest fog kanalazni. Mert bár versenyeznek, legalapvetőbb érdekeikért bizony összefognak a multik, a bankok, a munkaadók is.

„A nemzeti vasútért! Az európai szintű vasúti szolgáltatásért!” Ez a címe a Vasutasok Szakszervezetének a vasutat és a vasutast védő követeléseit röviden, tömören és félreérthetetlenül megfogalmazó aláírásgyűjtő ívnek.

Szaktársak, fogjunk össze, és írjuk alá!

Mező Ferenc

Fogjunk össze, írjuk alá!

Raccsol, vagy nem raccsol...?

Izsák Jenő grafikája

(Folytatás a 2. oldalról)

Mit ad nekem A SZAKSZERVEZET?

ÚJ ÉLETHELYZETBE ILLESZKEDÉS

Nyolc éve azt írtuk, hogy sokan munkaerejük teljében kényszerültek nyugdíjba vonulni. A vasút létszáma akkor évente 6-7 ezer fővel csökkent, nagy volt a létbizonytalanság, romlottak a megélhetési körülmények.

A szakszervezetek eredményesen harcoltak a bérek emeléséért, a mellékvonalak megtartásáért, de nem tudták megakadályozni a vasút gazdasági térvesztését, a reálbérszínvonal süllyedését és a vasúti közlekedés társadalmi megbecsülésének háttérbe szorítását.

Rossz hangulat

A rossz hangulat rányomta bélyegét a nyugdíjba kényszerültek cselekedeteire, sokan *„elfelejtettek”* átigazolni a vasutas nyugdíjas alapszervezetekhez és klubokhoz. Azóta is lényegesen kevesebb az új nyugdíjas szakszervezeti tagok száma, mint a régebbiek természetes fogyása.

A vasút általános helyzete ma sem ad okot az elbizakodottságra. A várt vasúti reformot, hathatós állami segítség nélkül nehezen lehet megvalósítani. A hitelek csak a kamatterheket növelik, de erőteljes és gyors kibontakozást nem tesznek lehetővé. A 11 ezer újabb álláshely megszüntetése – elbocsátások, kiszervezés és korengedményes nyugdíjaztatások révén – inkább a válságkezelést tükrözi, mint a vasúti közlekedés felemelkedését jelző reformot.

Ugyanakkor a kötöttpályás közlekedés fejlesztése az Európai Unió közlekedéspolitikájának homlokterében áll. *Kupa Mihály* a televízió műsorában a Gazdálkodási és Közlekedési Minisztériumot *„Útépítési Minisztériumnak”* nevezte. Találóan humoros megállapítás ez a magyar közlekedéspolitikai koncepció jellemzésére, vagy inkább egyoldalúságára.

A megosztott vasutas szakszervezeti mozgalom nem képes megakadályozni, hogy az energiagazdálkodási és ökológiai szempontból egyaránt előnyösebb vasúti közlekedés prioritásának kormányzati felismerése előtt végigjárjuk a vasutak fejlődésének *„angol útját”*. Közismert az is, hogy az irányításban csökkent a vasúti szaktudás megbecsülése, nem látni a vasúti áruszállítás fejlesztését segítő műszaki és tarifapolitikai intézkedéseket. A várható uniós támogatások hosszabb távon érvényesülnek, és csak a fővonalakra korlátozódnak.

A nyugdíjba menekülő *„vasutasok”* haragszanak a világra, kétségbeesnek a nyugdíjazás utáni jelentős anyagi veszteségtől, életerős állapotban sokan lakásuk négy fala közé húzódnak vissza. Többen már aktív korukban kilépnek a szakszervezetekből és nyugdíjasként sem keresik a kapcsolatot volt munkatársaikkal.

Zsákutca

Ez a magatartás azonban *„zsákutca”*, amelynek végén nem a derűs öregkor, hanem a *„befelé fordulásból”* származó beszűkülés, és sok esetben az egészségi állapot jelentős romlása következik be.

Mit ad tehát a szakszervezet? Miért érdemes egy olyan nyugdíjas közösséghez tartozni, ahol a vasút felemelkedéséért való aggódás, a vasút és a vasutasok társadalmi megbecsülésének növelése a legfontosabb cél és összetartó erő?

A szakszervezet elsősorban az új élethelyzetbe történő beilleszkedést segíti, lehetőséget teremt a régi kollégákkal való találkozásra. Ezt az igényt természetesen a vasutas nyugdíjas klubok baráti összejövetelei is kielégítik.

A szakszervezetekhez való tartozás azonban ennél többet is jelent. Mindenekelőtt a valahová tartozás biztonságérzetét, a nyugdíjas családja mellett egy olyan érdekvédelmi közösség tagja, amely segít rajta, ha váratlan és nehéz élethelyzetbe kerül. Ez a segítség lehet személyre szóló és – a választott tisztségviselők segítségével – közvetett, a valamennyi nyugdíjast érintő kormányzati döntések befolyásolása útján.

Vázlatszerűen soroljuk fel *„mit ad a szakszervezet”* a vasutas nyugdíjasoknak: bőséges információt a heti fogadóórákon, a taggyűléseken szociális segélyezési ügyekben; sajátjogú MÁV nyugdíjasoknak, ha rendkívüli élethelyzetbe kerülnek, útmutatást a nyugdíjas alapítvány juttatásairól; a vállalati szociális segély, valamint szakszervezeti segély igénylésének lehetőségeit; az ÖTA intézményes és méltányossági segélyeinek, a zalakarosi gyógyház rehabilitációs lehetőségeinek megismertetését; a méltányossági nyugdíjemelés törvényes feltételeinek és lehetőségeinek közlését; a szociális törvény helyi, önkormányzati végrehajtási feltételeinek közzétételét és a rászorultak támogatásának feltételeit; társadalombiztosítási kérdésekben, jogsegély ügyekben eligazítást; a MÁV Rt. vezetésével kötött *„Együttműködési megállapodás”* keretében a vasúti üdültetés megszervezését; a klubokkal való jó együttműködés keretében kirándulások, kulturális és egészségügyi programok szervezését; nyugdíjjal kapcsolatos panaszos ügyek intézését, kapcsolattartást a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatósággal a nyugdíjasok érdekében; a vasutas segélyezési egyesületek hirdetményeinek a tagsághoz juttatását; az idős, beteg kollégák felkeresését és támogatását; az ONYSZ választott tisztségviselőinek közreműködését, a vasutas nyugdíjasok általános érdekvédelmének ellátását a Nyugdíjasok Országos Képviselete, az MSZOSZ Nyugdíjas Szövetségének útján; a vasutas nyugdíjasokat érintő kérdések képviseletét a tényleges vasutas alapszervezetek, illetve a Központi Üzemi Tanács tájékoztatása révén; és nem utolsósorban közös ünneplési lehetőségek megteremtését, adott esetben a Vasutasnapon, illetve az Idősek Világnapján.

Mindössze egy forint

A jogok és lehetőségek természetesen kötelezettségekkel is párosulnak. A havi tagdíj általában 1000 forintonként mindössze 1 forint. A tagdíj teljes összege az alapszervezeteknél marad – a központi támogatás 1 fő/1 év/10 Ft összegtől eltekintve – és a tagság saját céljaira használja fel. A tagság bizalmából választott tisztségviselők, vezetőségi tagok és bizalmiak gyakoribb összejövetele teszi lehetővé az információk megismerését és a közös döntések meghozatalát.

A rendkívül méltányos tagdíjfizetési kötelezettség nem lehet akadálya annak, hogy azok a nyugdíjasok is visszatérjenek hozzánk – korábbi szakszervezeti hovatartozástól függetlenül – akik az elmúlt évtizedben maradtak ki a szakszervezetből. Ezt a vázlatszerű felsorolást csak annak a nyolc évvel ezelőtti újságcikknek zárómondatával lehet befejezni.

Mit adhatok én?

Életkörülményeink javulását akkor remélhetjük, ha a kérdést valójában úgy tesszük fel: Mit adhatok én a szakszervezetnek? Nyugdíjasként hogyan segíthetem vasutas társaimat, hogyan erősíthetem a vasúti közlekedés népszerűségét és társadalmi megbecsülésének növelését?

Dr. Kun Dezső

Üdüljön a Vasutasok Szakszervezetével

Görögországi apartmanos üdülés 2003. évi árakkal

A Vasutasok Szakszervezete 2004-ben is folytatja a tagság által keresett görögországi (Nei Pori) apartmanos üdültetést.

APARTMANFOGLALÁS:

2004. július 7-től – július 17-ig (+ utazás)
2004. július 17-től – július 27-ig (+ utazás)

Apartmandíj helyszíni fizetéssel 10 éjszakára: háromágyas szoba/260 Euro; négyágyas stúdió/300 Euro; hatágyas (2 szoba) 450 Euro. Foglalás alkalmával befizetendő összeg: 8000 Ft/fő.

A foglalási díj tartalmazza: a kusetkocsi díját, hálókocsi foglalás esetén utanként 1500 Ft-ot/fülke kell fizetni, a szervezési díjat.

Figyelem! A foglalási díj nem tartalmazza az utasbiztosítást! A FIP szabadjegyek beszerzését mindenki egyénileg intézi!

Franciaországi gyermeküdülés

Az üdülés időtartama: 2004. augusztus 2-ától – augusztus 23-ig

Program: A magyar csoport kiutazása 2004. 08. 2., Soulac-i program 2004. 08. 3-8., Párizsi program 2004. 08. 9-12., érkezés Budapestre 2004. 08. 13., Balatonkenesei program 2004. 08. 13-19., Budapesti program 2004. 08. 20-23.

Részvételi díj: 100000 Ft, amely költőpénzt nem tartalmaz.

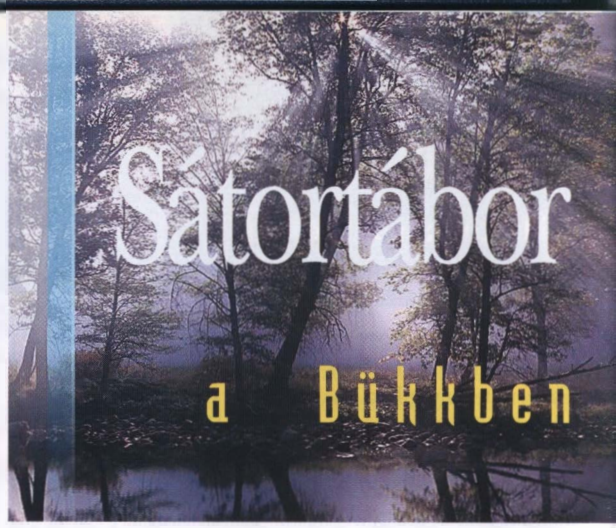
Franciaországi családos üdülés:

Az üdülés időpontja: (utazással együtt) 2004. augusztus 28-tól – szeptember 11-ig. **Az üdülés helyszíne:** 11 éjszaka a spanyol határ közelében lévő Port Vendresben, 3 éjszaka Párizs.

Elhelyezés: kétágyas, fürdőszobás szobákban

Részvételi díj: 173.000 Ft/fő biztosítási díj nélkül

Valamennyi üdülésre jelentkezni lehet a szakszervezeti bizottságoknál, a területi bizottságoknál és a VSZ központban (Budapest, II., Ürömi u. 8. sz.) Döme Lászlóné és Détári Attiláné kolléganőnél a 21-52 üzemi, és a 326-1594 városi telefonszámokon.



A Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza tizenötödik alkalommal hirdeti meg a nyári sátortáborozását a Bükki Nemzeti Park területén lévő Szentléleken.

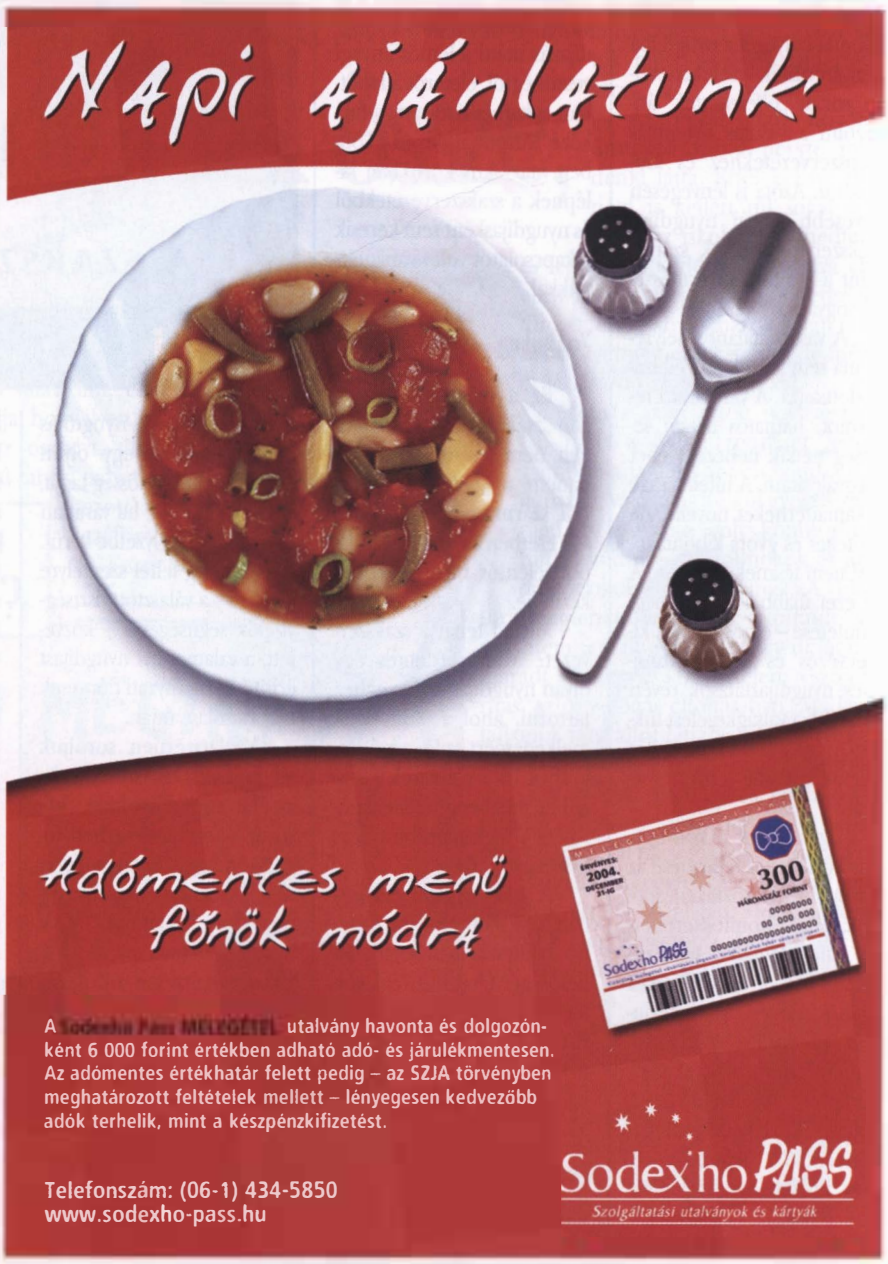
10-14 évesek részére, I. turnus: július 19-től – július 25-ig, **II. turnus** július 26-tól – augusztus 1-jéig.

A 2-4 személyes sátrakat a művelődési ház biztosítja, a gyermekeknek csak hálózsákot és a szükséges egyéni felszereléseket kell vinniük.

A színes, változatos programokban megismerkedhetnek a hegység növény- és állatvilágával, emlékhelyeivel, kirándulásokat tesznek barlangokba. 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 46/508-909 és 508-910-es telefonszámokon kérhetnek az érdeklődők.



Személyi kölcsön a Vasutasok Szakszervezete tagjainak

Beneficial Rt.

Igényelje kölcsönként akár havi nettó fizetésének ötszörösét*

Példa igényelhető hitelösszegre	Kezelési költség	Futamidő	Havi törlesztőrészlet
500.000 Ft	Nincs	60 hónap	14.072 Ft
700.000 Ft	Nincs	60 hónap	19.701 Ft
1.100.000 Ft	Nincs	60 hónap	29.241 Ft

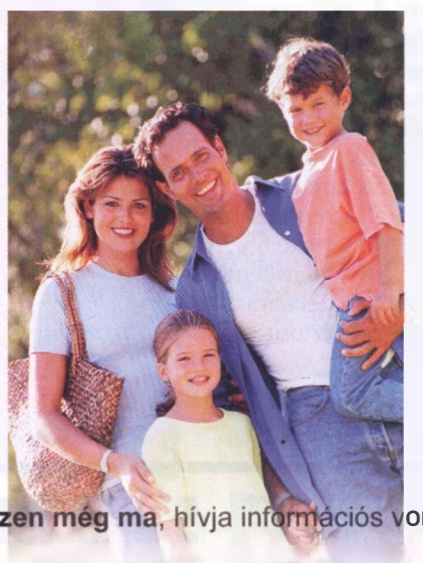
A világ egyik legnagyobb független pénzügyi szolgáltató csoportjának tagjaként büszkék vagyunk ügyfélszolgálatunkra és rugalmasságunkra. Biztosíthatjuk arról, hogy nálunk a barátságos fogadtatás mellett további előnyökben is részesül majd, mert ügyintézésünk:

Gyors

- ✓ Jelezze hiteligényét telefonon, és mi akár 30 percen belül döntünk hiteléről
- ✓ A jóváhagyott hitelösszeget 2 banki napon belül az Ön által megjelölt bankszámlájára utaljuk
- ✓ Fiókunk könnyen megközelíthető helyen, a városközpontban található

Kényelmes

- ✓ Változatlan összegű havi törlesztő részleteket választhat 12-60 hónapos futamidővel*
- ✓ Használja hitelét bármilyen tervének megvalósításához*
- ✓ Egyszerűen törlesztheti hitelét banki átutalással, vagy postai csekken keresztül
- ✓ Adóstárs bevonása is lehetséges
- ✓ Kezes, vagy egyéb fedezet nem szükséges



Biztonságos

- ✓ Személyi kölcsönéhez Hitelfedezeti Élet-, Rokkantság és Balesetbiztosítást is igényelhet

Jelentkezzen még ma, hívja információs vonalunkat!

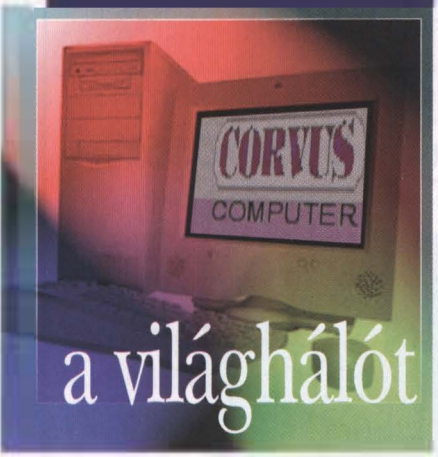
411-7618, 411-7668, 411-7638

Jelen ajánlatunk 2004. március 31-ig érvényes

*A kölcsön odaítélése minden esetben a Beneficial Rt. által végzett hitelbírálat függvénye. A hitelbírálat eredményét a Beneficial Rt. semmilyen esetben sem köteles megindokolni. A kölcsön nem vehető igénybe üzleti célra. A hiteligénylő a hitel felvételének időpontjában minimum 23 éves lehet, és minimum 12 hónapos, határozatlan idejű teljes munkaviszonnyal kell rendelkeznie jelenlegi munkahelyén. Minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül **55.000** Ft. A szakszervezeti tagság igazolása feltétele a hitel felvételének. Az ajánlat 2004. március 31-ig érvényes. További információért hívja a fenti telefonszámok valamelyikét. A hitelt a Beneficial Rt. (East-West Business Center, 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3.), mint pénzügyi szolgáltató nyújtja. A Beneficial Rt. a Household International Csoport tagja. A THM értéke 26,82% és 28,32% között változik.

Hitelt adunk elképzeléseinek...

Otthonodba visszük a világhálót



A Vasutasok Szakszervezete és a CORVUS Computer kft. együttműködési megállapodást kötött, amely alapján a CORVUS a VSZ tagok részére Megrendelői Szerződések alapján KEDVEZMÉNYES INTERNET szolgáltatást biztosít. A kedvezmény 10%.

A kedvezményeket a VSZ tagjai érvényes tagkártyával vehetik igénybe. A kedvezmények az előfizetőket csak tagsági viszonyuk tartamára illetik meg. A szerződéseket 2004. február 10-től az előzetes igénybejelentést követő felmérés után lehet megkötni egy éves hűségnyilatkozattal.

További kedvezmények is érvényesíthetők a **CORVUS számítástechnikai szaküzletében** (Miskolc, Arany J. út 23. tel.: 505-581 nyitva tartás: H-P: 8-17) számítógép és alkatrész vásárlásakor. A kedvezmény mértéke 6%. A CORVUS egyedi kedvezményként a számítógépekre és tartozékokra további kedvezményeket biztosít bizonyos értékhatár felett.

ÉLJ A LEHETŐSÉGGEL, MI TÁMOGATUNK EBBEN!

Nem előz meg senki!

A Vodafone segítségével minden mobilos vasutas sínen lesz.

Ugyanis a Voda-pályákon mobilozó vasutasok* a havi 2000 Ft + áfa előfizetési díjat lebeszélhetik, és akár 3 db SIM-kártyát is vásárolhatnak.

- 2004. április 1-től a nyugdíjas tagok részére is
- másodperc alapú számlázás
- csúcsidőben, hálózaton belül: **30 Ft/perc**
- csúcsidőben, hálózaton kívül: **45 Ft/perc**
- csúcsidőn kívül, hálózaton belül: **15 Ft/perc**
- csúcsidőn és hálózaton kívül: **30 Ft/perc**
- hangposta: **15 Ft/perc**
- SMS (20 ingyenes után) : **30 Ft/db**
- GPRS alap-havidíj (2 MB-ig) : **375 Ft**

További feltételek és információ a Vasutasok Szakszervezetének központjában illetve a helyi szervezeteknél.

*A fenti ajánlat igénybevételére kizárólag a Vasutasok Szakszer... hivatalos értékesítési adatok alapján Magyarország legnépszerűbb mobilszolgáltatója.

névjegy akció SZÍNES AKCIÓ

A Vasutasok Szakszervezetének tagjai féláron igényelhetnek színes, igényes tervezésű, akár fényképes névjegyet. 100 darabtól. Kérjük az alapszervezeteket, az összegyűjtött igényléseket a 276-1236 számra faxon, vagy a 1211 Budapest, Gyepsor u. 1. – 1ed Kft. címre postán küldjék el, mellékelve az 1ed Kft. OTP 11742087-20063229 számlaszámra történő összesített befizetést igazoló csekk fénymásolatát. A fényképeket a kész névjeggyel együtt visszaküldjük.

Megrendeléshez szükséges adatok:

❑ VSZ emblémával ellátva kérem (25 Ft/db); ❑ Embléma nélkül kérem (25 Ft/db); ❑ Fóliázva kérem (plusz 5 Ft); ❑ Fényképet mellékelek (plusz 5 Ft); ❑ ❑ ❑ darabot kérek.

A megrendelőre pontosan, lehetőleg géppel írva kérjük feltüntetni azon adatokat, melyet a névjegyén kíván szerepeltetni, valamint a kért szállítási címet. Egyéni igénylés esetén felvilágosítás a 276-1236 számon kapható.

Szabó és Fia Kft.

MSZ EN ISO 9001/2001

Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.

Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.

BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105
E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net
www.szaboesfia.hu

2004. ÁPRILIS

Magyar Vasutas

ALAPÍTVA:
1904-BEN

XLVIII/4

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE LAPJA

A Vasutasok Szakszervezete 2004. április 15-én ünnepli a Magyar Vasutas alapításának 100. évfordulóját.

MVJ
MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/
ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812
nrtu
FRIEDRICHSHAFEN
Service Dealer
MVJ a MÁV Rt.-vel együtt, egy magas színvonalú vasúti szolgáltatás megvalósításáért!
BEHR
INDUSTRIETECHNIK
Service

2004. MÁJUS

Magyar Vasutas

1896

ALAPÍTVA: 1904-BEN

XLVIII/5

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Majális

(Fotó: Kotter József)

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/

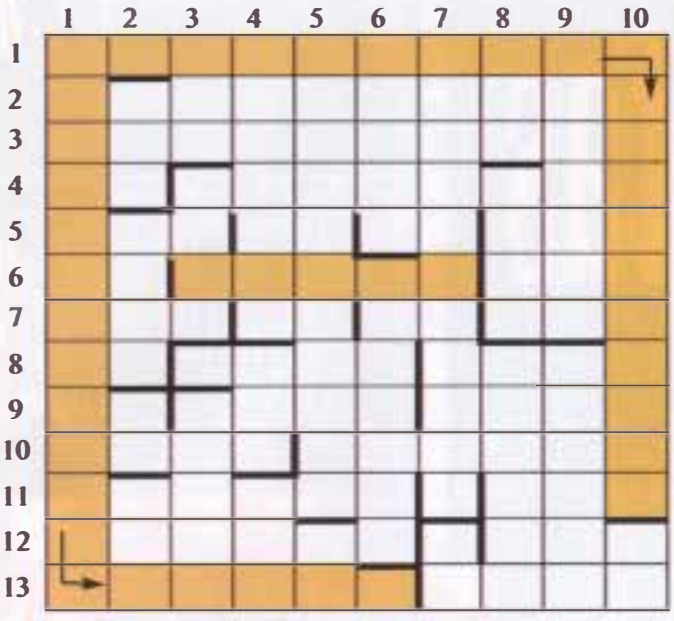
ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812

mtu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

MVJ a MÁV Rt.-vel együtt,
egy magas színvonalú vasúti
szolgáltatás megvalósításáért!

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

KERESZT REJTVÉNY



S aranyba vont ég alatt / mert beköszönt az ünnep –
A szabadság sétára megy. / Hős népe ágat lenged
József Attila vízszintes 6. című versének megfejtendő két sora a függőleges 1. és vízszintes 1.

Vízszintes: 1) *Megfejtendő;* 2) Ténferegnek; 3) Értelmezte; 4) személyem, – Az étel kihűlt; 5) Állatkert, – Készpénz, – Asszonynév jele, – Női név; 6) Kedv közepe, – *Megfejtendő* –, Ezredrész!; 7) Borszőlő, – Nobélium vj., – Tíz kétharmada, – Középen hesseget!; 8) Flancolni kezd!, – Hon, – Nem fair...aluli; 9) Állatlak, – Felemelt f hang, – Angol főnemes; 10) Kecske Angliában, – Valakik része; 11) Ruhatartó, – Viktória, – Sötétedni kezd!; 12) Palesztin államfő, – Secundum, – Az óra méri; 13) Tuskó (vissza).

Függőleges: 1) *Megfejtendő;* 2) Zoltán, – Rozspálinka, – Fogkrém márka, – Patás állat, – Árenda része; 3) Szem (ang.), – Férfirokon (nép.), – Kórház jele, – Téglát rak; 4) Vízi madár, – Hazait fele, – Felkevert!; 5) Lengyel egyházfő, – Asztácium; 6) Jemen franciául, – Többfelé vonatozik, – Jód vj.; 7) Vadászó madár, – Aláírási jel; 8) Hangtalanul ránéz, – Debrecen melletti település, – rokon (fr.); 9) Gyűjtöttem (vissza), – Vigyázó; 10) Rabokat felügyel.

Készítette: Bánszegi József

Előző szám megfejtése: Magyar Vasutas – A tagság tájékoztatására

A Magyar Vasutas májusi számának lapzártája 2003. június 7. Az újságba szánt írásokat közvetlenül Détári Attiláné részére szíveskedjenek eljuttatni.
Telefon: 326-1594. Fax: 326-0855.
Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

Magyar Vasutas
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete
www.vsz.hu E-mail: vsz@axelero.hu
Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke
Művészeti vezető: Karolyi Marianna
Szerkesztőség: 1023 Budapest, Orsmó u. 8.
Központi telefonszámok: 326-1616; 326-1622
Nyomdai előkészítés és nyomás: Tizpont Bt.
Tel.: 06/10/315-1815 E-mail: karolyi@mail.datanet.hu
ISSN: 0460-5000
Egyéni előfizetési díj: 780 Ft/év

Hoffer Károly:

Most szeresd az anyut...

Szégyellem egy kicsit, de most
bevallom.
Hogy ha bánt az Élet őróla
álmodom!
Ajkáról szállt felém vigasztaló szava:
„Sötét felhők fölött
mindig ragyog a
nap!"

Most is azt álmodom: nézek egy
fényképet.
S emlékkönyvét írom: miközben
csak nézem.
Fekete-fehérben készült régen a
kép.
Mintha megbillenne – most egy
kicsit felém!

Nehezen fut a toll, elakad az írás,
Jönnek az emlékek, megkínoz a
sírás.
Már nincs mellettem, s az emlék
gomolyán
Fények törnek elő, így látom
mosolyát.

Testében hordozott, emlőiből
táplált,
Virrasztott mellettem, ágyamnál
ha őrt állt.
Kimosott a sártól, – leszedett
a fáról,
Mindig óvni akart,
a ficánkolástól.

Fagyos ujjaimat fújkálta-dörzsölte,
Ha lement a „glezúr" orvosként
kötözte.
Mellette alhattam, s ha az ágyból
kibújt,
Testének melegét őrizte a „pelus".

Törékeny kis kezét sokszor átvizsgáltam,
Mitől olyan meleg, ha
fogja a vállam?
Azt sem értem ma sem,
hogy e pici asszony,
Hogy bírta erővel, hogy
ennyit dolgozzon.

Mikor én ébredtem,
reggelim már kész volt,
Este ha lefeküdtem ő még
bíz' talpon volt!
Vasárnapra mindig friss
kalácsot sütött,
Én is ott gyurkáztam a kezei
között.

Tanított „stoppolni" – inget vasalni,
„Ha én már nem leszek!"... szokta volt mondani.
Kinevettem persze, meg is ropogtattam,
Csiklandós fülére, száz puszit is
adtam.

Amikor beteg lett, nem voltam
mellette,
Katonaruhában mehettem vizitre.
Otthagytam egy gombot,
a gyógyszer helyén,
Hogyha magához tér, lássa ott
voltam Én!

Aztán minden elmúlt, a nővérek
mesélték:
A gombot puszilgatta, mintha én
lennék!
Oly sok szeretetet örököltem tőle,
Élete példája ott lebeg előttem!

Ekkor eszembe jut, jó gyereke
voltam?
Adtam-e eleget, vagy csak szívét
loptam?
Fáj belülről e kérdés, erre
felriadok!
Jó volt álmodni, csak ébredni fájt!
Nagyon!

ÜNNEP

Május 2004. (kialvatlanul)

A *„brüsszeli döntés”* szerint a *„tíz-országos”* uniós csatlakozás hivatalos napja május elseje, de itt a *„volt Kelet-Európában”* április 30-án estére esett a várakozással teli ünneplés. Tömeg, beszédek, visszaszámlálás, éjféli tűzijáték. Aztán nem történt semmi különös, csak észrevehetetlenül elkezdődött egy új korszak Magyarország, a magyarok életében. Volt már ez így a történelem során, legutóbb a rendszerváltáskor. A pillanat akkor sem volt megfogható, de a következményeit mindenki a saját bőrén érzi. Úgy tűnik, így lesz ez most is.

Másnap reggel kicsit álmosan, de következetesen összegyűltünk az Andrássy és a Bajza utca sarkán. Kevesebben vonultunk, mint amivel be lehetett volna kerülni a híradásokba, de még mindig elegen ahhoz, hogy látszszon, vannak, akik hisznek a munkavállalók összefogásában. Nem tudom, mi lenne a jobb: ha jóval többen lennénk, mert ismét okuk lenne a munkavállalóknak a tömeges tiltakozásra, vagy ha végleg elfogynánk, mert olyan jól megy. Az igazság valahol középen van: ahhoz, hogy a munkából élőknek jobban menjen, jobban kellene mutatniuk egységüket, ahogy azt Európában több, mint száz éve önként teszik a munkások.

Ilyen előzmények után, kint a ligetben több ezer tagunk lehetett szemtanúja a Vasutasok Szakszervezete tekintélyének. A MÁV Rt. két miniszteri biztosa és vezérigazgatója órákat töltött a sátrunkban, ahol nem csak a VSZ vezetőivel, hanem alapszervezeti tisztségviselőivel is hajlandók voltak megvitatni a vasúttársaságnál folyó átalakítás célját és veszélyeit. A jeles napon a VSZ-udvar területére költözött MSZOSZ-fórumsátor majdnem minden vendége betért hozzánk. Minisztereket, államtitkárokat, szakszervezeti vezetőket láthattunk vendégül és ismertethettünk meg a vasutasok gondjaival. Reméljük, hogy a párbeszéd nem csak a közelgő európai uniós parlamenti választásokig, hanem az érdekegyeztetés valódi szándéka jegyében folyt.

A miskolci majálison Papp Józsefné, a VSZ területi képviseletének vezetője gyűjtötte az aláírásokat. (Fotó: Orosz Tamás)

A VSZ udvarban eközben fogyott a virsli és a sör, gyűlt az aláírás a hazai vasútért. A felnőttek a Vasútegészségügyi Kht. munkatársainak köszönhetően egészségügyi tanácsadással és vérnyomásméréssel, a gyerekek rajzversennyel és gyöngyfűzéssel töltötték hasznosan az időt.

K.Sz

A gyermekrajz-verseny győztese Andó Sándor, második helyezett Ónodi Noémi, harmadik helyezett Bódig Péter lett.

(Fotó: Pszota Árpád)

MSZOSZ díjazottak

2004. április 30-án, a Postás Művelődési Központban adták át az MSZOSZ Művészeti Kulturális Díját.

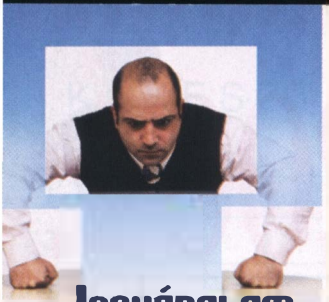
Díjazottak: **Gazsi József** fotóművész, **Harangozó Sándorné** iparművész – porcelánfestő, **Kovács Beatrix,** a Trixi Kreatív Mozgásstúdió névadója és vezetője, **Lánczos András** újságíró, **Tokodaltárói Bányász Vegyeskórus, Udvarhelyi András,** a Postás Dolgozó felelős szerkesztője, **Kovács Keve** üvegtervező iparművész.

Képünkön balról jobbra: Hercegh Mária, Gazsi József, Kollár Sándorné és Simon Dezső

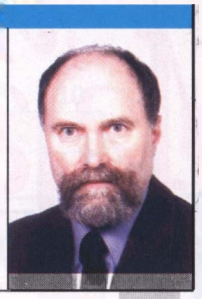
Az Elnökség MSZOSZ Érdemérem kitüntetésben részesítette:

Batke Jánosnét, a KASZ alelnökét, **Bayer Henriknét,** a RDSZ pénzügyi-gazdasági vezetőjét, **Dankó Lászlót,** a Gödöllői Tangazdaság szb titkárát, a MEDOSZ választmányának elnökét, **Dénes Andrást,** a Bányászszakszervezet főtanácsosát, **Engelhardt Ferencet,** a békéscsabai Agrimill-Agrimpex Rt. szakszervezeti titkárát, **Erdei Ferencet,** az MSZOSZ IX. kerületi Nyugdíjas Alapszervezetének titkárát, **Kollár Sándornét,** az MSZOSZ Női Választmány IB tagját, **Dr. Körösztös Jánosnét,** a BUVI TSZB titkárát, **Németh Györgyöt,** a HDSZ elnökségének tagját, **Pál Ferencet,** a Szombathelyi tanulói alapszervezeti titkárt, **Purczel Jánosnét,** a Miskolci Közlekedési vállalat ÜT elnökhelyettesét, **Tóth Gábort,** a Vasas Nyugdíjas Szervezet elnökét.

Gratulálunk!



JOGVÉDELEM



Dr. Borda Tibor
érdekvédelmi
szakértő

A 2004-2006. évekre a létszámgazdálkodásra vonatkozóan nem született megállapodás, ennek következtében létszámcsökkentésre hivatkozva a MÁV Rt. ebben az időszakban munkaviszonyokat nem szüntethet meg.

Bíróság előtt a létszámleépítés

A MÁV Rt. Igazgatósága 2003. december elején döntést hozott a vállalat 2006. év végére tervezett zárólétszámáról, amelyet 42000 főben határozott meg. A Vasutasok Szakszervezete kifogást nyújtott be, majd az egyeztetés eredményteleníségé után bírósághoz fordult. Az alábbiakban közölt iratok tartalmát ugyan erősen lerövidítettük, de a vita lényege így is látható.

I. Részletek a kifogásból:

A Munka törvénykönyve 23.§. (1) bekezdése alapján kifogást nyújtok be, mivel a munkáltató – az egész hálózatra vonatkozóan – létszámleépítésbe kezdett. A MÁV Rt. ezzel az intézkedésével megszegte a reprezentatív szakszervezetekkel 2003-2006. évekre kötött, a vasutas munkavállalók foglalkoztatásáról és bérezéséről szóló együttműködési megállapodást, amelyet mi úgy értelmezünk, hogy létszámleépítések csak konkrét megegyezés alapján valósulhatnak meg. A 2004-2006. évekre a létszámgazdálkodásra vonatkozóan nem született megállapodás, ennek következtében létszámcsökkentésre hivatkozva a MÁV Rt. ebben az időszakban munkaviszonyokat nem szüntethet meg.

Amennyiben azt feltételeznénk, hogy az együttműködési megállapodás a létszámleépítés vonatkozásában nem korlátozza a MÁV Rt.-t, a társaság akkor is jogsértést követett el. Azon döntések meghozatala előtt, amelyek a munkavállalók nagyobb csoportját érintik, az Mt. 21.§. (2) bekezdése alapján a szakszervezetek véleményezési jogát biztosítani kell, de ilyen véleménykérés a VSZ-hez nem érkezett.

II.

A Fővárosi Munkaügyi Bíróságtól kértük, hogy állapítsa meg a szakszervezeti véleményezési jog és az együttműködési megállapodás megszegésének tényét.

A beadvány tartalma a kifogás és fellebbezés a cikkben közzétett részleteiből látható, ezért azt itt nem részletezem. A bíróság elsőfokon a VSZ kérelmét elutasította.

III. Részletek a fellebbezésből:

A MÁV Rt. Igazgatósága 2003. december 2-án döntött a 2006. év végére tervezett vállalati zárólétszámról. Szakszervezetünk erről 2003. december 15-én értesült, a döntés ellen kifogást nyújtottunk be. Az elsőfokú bíróság a MÁV Rt. által hozott határozatot nem tekintette az eljárás tárgyának. Arra hivatkozott, hogy arról nem volt egyeztetés és annak első elbírálója a bíróság – a másik fél helyett – nem lehet. Szerintünk ezen álláspontnak nincs törvényi alapja. Az Mt. nem szab olyan feltételt, hogy a szakszervezeteknek csak akkor van lehetőségük kifogás benyújtására, ha a bizonyítékok a birtokukban vannak. Annak sincs törvényi feltétele, hogy az egyeztetés bizonyíték hiányában nem folytatható le, vagy érvénytelen. A határozatot a munkáltató az egyeztetés során sem adta át – holott az már több hete létezett –, tehát rosszhiszeműen járt el. Ez az Mt. szabályaiba ütköző magatartás nem szolgálhat a javára. Az Igazgatóság döntését a MÁV Rt. egy hónap elteltével tette közzé, ha vártunk volna rá, akkor letelt volna a kifogás benyújtására rendelkezésre álló objektív jogvesztő határidő.

A MÁV Rt. tévesen hivatkozik arra, hogy a létszámleépítésre vonatkozó tervezetet szakszervezetünkhöz eljuttatta, azt ugyanis nem a VSZ-nek, hanem a Felügyelő Bizottság munkavállalói képviselőinek adta át. A gazdasági társaságok Felügyelő Bizottságaiban viszont a munkavállalói képviselők nem gyakorolnak szakszervezeti jogosítványokat.

A munkáltató a Reform Konzultatív Bizottság működésére is hivatkozik. Véleményünk szerint ennek tevékenysége nem negligálhatja a szakszervezeti vélemény kikérésének kötelezettségét, hiszen az Mt. szabályaitól csak a törvény harmadik része vonatkozásában lehet eltérni, míg a szakszervezeti jogok nem itt vannak szabályozva. Másrészt a Bizottságot létrehozó megállapodásban nincs olyan rendelkezés, amelyből arra lehetne következtetni, hogy annak működése kiváltaná a szakszervezeti jogokat és így feleslegessé tenné az Mt.-ben szabályozottak betartását. Megjegyzendő még, hogy a MÁV Rt.-nél a munkáltató és a szakszervezetek között a vasúttársaság egészét érintő kérdések megvitatásának és a megállapodások megkötésének fóruma a Vasúti Érdekegyeztető Tanács.

NINCS ALAPJA

Az Mt. a döntések meghozatala előtt írja elő a szakszervezeti vélemény kikérésének kötelezettségét, és nem azok végrehajtása előtt. E jog gyakorlása az Igazgatósági döntés előzetes befolyásolását lett volna hivatott biztosítani (például: felvethető lett volna, hogy ilyen arányú leépítés mellett technológiai-, munkavédelmi problémák várhatók, a rendkívüli munkavégzési órák növekedésével kell számolni, gondok lehetnek munkarend vonatkozásában és a pihenőidő kiadásánál, stb.). Szerintünk nem akkor nyílik meg ez a jog, ha majd a társaság vezetői a létszámcsökkentés elosztásáról döntenek, vagy egyéb lépéseket tesznek. Tehát időelőttiségről nem lehet szó.

Véleményünk szerint a MÁV Rt. egyoldalúan nem hozhatott volna döntést, a 2004-2006. években megvalósítandó leépítésre vonatkozó elképzeléseit a társaságnál működő Vasúti Érdekegyeztető Tanács elé kellett volna terjesztenie és ott a reprezentatív szakszervezetekkel erről megállapodnia, de erre nem tett javaslatot.

A másodfokú bírósági döntés még nem született meg.

dr. Borda Tibor

A cikkben szereplő ügy nem azonos azzal, amelynek eredményét a MÁV Rt. a b./259. sz. 2004. április 28-i távirattal közzétett rendkívüli hírmondójában közölt.

ÉRDEK-EGYEZTETÉS

Az érdekvédelem aktuális hírei

Továbbra sincs foglalkoztatási megállapodás

Varga Gyuláné a Vasutasok Szakszervezete alelnöke

■ A Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban a foglalkoztatási feszültségek kezelésére vonatkozó megállapodás tervezetet április 23-án, négyhavi tárgyalás után, tartalmának megfelelő elnevezéssel írták alá: *„Megállapodás 'A 2003-tól 2006 évekre szóló Együttműködési Megállapodás a MÁV Rt. munkavállalóinak foglalkoztatásáról és bérezéséről' II. (foglalkoztatási) fejezetében megfogalmazott foglalkoztatáspolitikai célkitűzések végrehajtásának **eljárási szabályairól,** valamint az ezzel kapcsolatos juttatásokról".* A megállapodás, munkáltatói felmondások esetén az Mt-t és a KSZ-t meghaladóan kezel helyzeteket, biztosít szakszervezeti jogosítványokat, enyhíti a felmondások következményeit. Közelebbről: a munkavállaló – akinek fel kíván mondani vasút – a felmondási értesítővel együtt választási lehetőséget kap. A munkavállalónak nyilatkoznia kell arról, hogy vasúti munkaviszonya megszüntetésekor a MÁV által felajánlott utógondozást (elhelyezkedési esélyt növelő gondozást) veszi igénybe, vagy a háromhavi átlagkeresetnek megfelelő szociális csomagot. Annak a munkavállalónak, aki az utógondozást választja, a MEB-bel (Munkába helyezést Elősegítő Bizottság) kell mielőbb felvennie a kapcsolatot. Ez az új intézmény valamennyi Regionális Humán Szolgáltató Szervezet mellett jött létre, a MÁV Rt. alapítású *Új Esély program* keretében.

■ A Vasutasok Szakszervezete változatlanul megalapozatlannak tartja az üzleti tervben meghirdetett munkáltatói felmondások számát. Véleményünk szerint a létszámleépítések módja nem felel meg a négyéves megállapodásban foglaltaknak, ezért ez kollektív munkaügyi vita alapja. Ezeket a tárgyalásokat szakszervezetünk a VDSZSZ-szel együttműködve folytatja a MÁV vezetésével. Követelésünk, hogy a technológiai létszám szükséglet bemutatásáig a munkáltató függessze fel a felmondásokat. A Vasutasok Szakszervezete ismételten FOGLALKOZTATÁSI megállapodás megkötését kezdeményezte 2004-re, konkrét létszámok meghatározásával. Utóbbi elől a munkáltató elzárkózik.

■ A tevékenység kihelyezésekre vonatkozó megállapodással is adós a VÉT. Szakértői szinten a napokban kezdődtek meg az egyeztetések, ismét nehéz viták várhatóak például a jogutódlásról, a végkielégítésről, menetkedvezményről, VBKJ-ról.

■ A Választható Béren Kívüli Javadalmazási rendszer (VBKJ) bevezetésével összefüggésben ígért egyszeri átállási támogatásról eddig két tárgyalást folytattak a szakszervezetek a munkáltatóval. Az összehasonlítás alapjául szolgáló ellátásokról különbözőek az álláspontok. A munkáltató az önkéntes pénztárakon és az étkezési térítésen kívül mást nem venne számításba. A téma jelenleg függőben van.

■ A Pályavasúti Üzletág Pálya- és Mérnöki Létesítmények Igazgatóságánál és a Távközlő, Erősáramú és Biztosítóberendezési Igazgatóságnál foglalkoztatott munkavállalók teljesítménybére 2004. január 1-ig visszamenőlegesen alapbéresítésre került, a VÉT-en jóváhagyott megállapodás értelmében.

Varga Gyuláné

2004. ÁPRILIS 19-ÉN ÉS 28-ÁN A VSZ GÉPÉSZETI INTÉZŐ BIZOTTSÁGA EGYEZTETÉST TARTOTT A GÉPÉSZETI ÜZLETÁG VEZETÉSÉVEL A LÉTSZÁMCSÖKKENTÉSSEL KAPCSOLATOS KOLLEKTÍV MUNKAÜGYI VITÁRÓL.

Létszámegyeztetés a gépészetnél

Meleg János, a VSZ Gépészeti Intéző Bizottságának vezetője

Az üzletág vezetése továbbra is ragaszkodik a létszámleépítés végrehajtásához, úgy, hogy nem tudta a szakszervezeteknek bemutatni azokat a technológiai változtatásokat, fejlesztéseket, amelyek szükségessé teszik az esetleges leépítést.

Komoly feszültségforrás közöttünk azon munkakörök létszámcsökkentése, amelyekben a tevékenység átkerül más üzletághoz vagy MÁV érdekeltségű kft.-be, de a munkavállalót nem akarják átvenni. Az előző tárgyalások során már kifejtettük: azokon a telephelyeken, ahol a létszámcsökkentést tervezik, szükségesnek tartjuk azon technológiai változások, fejlesztések bemutatását, amelyek indokolttá tehetik a létszám-racionalizálást. Az outplacement alkalmazását a létszámcsökkentés során fontos elemnek tekintjük, amelynek gyakorlati alkalmazása nem látható az üzletágnál. Az ösztönzött nyugdíjazás szorgalmazásának is a csökkentés részének kell lennie. Fontos, hogy szakszervezeti tagjaink, tisztségviselőink kiemelt gondoskodásban részesüljenek a foglalkoztatás területén. Kértük az üzletág vezetését, függessze fel a helyi konzultációkat, amelyet el is vállalt a munkáltató.

Az érdekvitába bekapcsolódott Varga Gyuláné, a VSZ Érdekvédelmi alelnöke, aki a tárgyalópartnerek fokozódó feszültsége miatt a munkáltatót tette felelőssé.

Meleg János, GIB titkár

Együtt a vasútért – európai uniós színvonalon

Magyarországon a vasúti ágazatban elsőként a Bombardier MÁV Kft. rendelkezik

- az **ISO 9001:2000** minőségbiztosítási,
- az **ISO 14001:1997** környezetközpontú irányítási,
- és az **OHSAS 18001:1999** egészségvédelmi és munkabiztonsági irányítási rendszerek mindegyikével,
- valamint a **DIN 6700-2** és az **MSZ EN 729-2** hegesztési tanúsítványokkal.

Bombardier MÁV Kft.
2120 Dunakeszi, Állomás sétány 19.
Telefon: 27/542-100 Fax: 27/342-997

BOMBARDIER
TRANSPORTATION

JOGORVOSLAT

EGY TÖBB, MINT HÁROM ÉVE HÚZÓDÓ NÉZETKÜLÖNBSÉGET RENDEZETT A SZEGEDI MUNKAÜGYI BÍRÓSÁG 2004. FEBRUÁR 2-ÁN JOGERŐRE EMELKEDETT ÍTÉLETÉBEN. A PROBLÉMA GYÖKERE ARRA AZ IDŐRE NYÚLT VISSZA, AMIKOR HATÁLYBAN VOLT A BÉRTARIFA RENDSZER. ABBAN AZ IDŐBEN AZOKAT A VASUTAS MUNKAVÁLLALÓKAT, AKIK A SZIR PROGRAM KEZELÉSÉT VÉGEZTÉK, ENNEK MEGFELELŐ OSZTÁLYBA SOROLTÁK.

Pert nyertek a vásárhelyi vasutasok

Így történt ez az ország legtöbb helyén, így a Dél-Alföldön is, de Hódmezővásárhelyen három TGX kezelő hölgy esetében ez elmaradt, noha a munkáltató előírása szerint elvégezték a tanfolyamot, és kezelték a SZIR programot. A munkáltató munkakör módosítással el is ismerte volna ezt, de a magasabb besoroláshoz járó bért nem óhajtotta hozzárendelni. A dolgozók jelezték, hogy ez így nincs rendjén, a környező állomásokon mindenütt elismeri a munkáltató a magasabb besorolást. Mivel a munkáltató nem kívánt változtatni álláspontján, a dolgozók – még mielőbb igényük elévült volna – a Munkaügyi Bírósághoz fordultak elmaradt besorolásuk és bérük megállapításáért.

A bíróságon a munkáltató kifejtette, hogy azért nem járt a magasabb besorolás, mert a SZIR program kezelése a dolgozók tevékenységének csak kisebb hányadát tette ki. A dolgozók ezt vitatták. Végül a helyszínen végzett vizsgálaton a dolgozók álláspontját támasztották alá, mely szerint tevékenységük nagyobb részét teszi ki a SZIR program kezeléséhez kapcsolódó munka a távgépíró kezelés és információ adás mellett. Ezért a Munkaügyi Bíróság a bizonyítási eljárás eredményeképpen megítélte mindhárom dolgozónak visszamenőlegesen a többszázezres nagyságrendű elmaradt munkabért, a pótlékokkal és késedelmi kamatokkal együtt és a helyes magasabb besorolás alapján állapította meg az aktuális személyi alapbéreket. Az ítélet jogerős. A munkáltató az elmaradt járandóságokat a dolgozóknak kifizette.

mindhármukat kifizették visszamenőleg

Dr. Nemes Sándor
a VSZ szegedi jogsegélyszolgálatának vezetője

MVJ
MÁV Vasjármű Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Telefon/Fax: 94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu
http://www.mvj.hu
mtu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer
BEHR INDUSTRIETECHNIK Service
ISO 9001:2000 DIN-EN 729-2 DIN 6700-2 ÖNORM M 7812
Tevékenységeink:
- dízelmozdonyok (M43; M47), motorvonatok (Bz-mot), személykocsik, teherkocsik **javítása, korszerűsítése, átépítése;**
- speciális vasúti jármű gyártás;
- vasúti nosztalgia járművek **felújítása, újjáépítése;**
- jármű fő- és részegységek gyártása (Power Pack);
- MTU és BEHR **szakszerviz tevékenység.**

MÁV Vasjármű járműjavító Kft. és gyártó
MVJ a korszerű vasúti járműparkért!

A Magyar Vasút „jelene és jövője”

Amint arról a Magyar Vasutas áprilisi számában beszámoltunk, a Vasutasok Szakszervezete 2004. március 31-én, az Európai Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) vasúti közlekedés biztonságáért tartott akciónapján indította szakmai konferencia sorozatát a „Magyar vasút jelene és jövője” címmel. Ígéretünkhöz híven beszámolunk a Pilvax kávéházban elhangzottakról.

Az összegyűlt vendégeket *Simon Dezső* köszöntötte a VSZ Elnöksége nevében, majd bevezetőjében bejelentette: *„A mai kerekasztal beszélgetés egy rendezvénysorozat kezdete. A következő beszélgetéseket az ország különböző pontjain kívánjuk megrendezni. Ezt követően ez év októberében Budapesten, az Európai Vasutas Szakszervezetek Állandó Konferenciájának részeként tartjuk meg zárórendezvényünket. A rendezvények fő célja, hogy minél többen ismerjék meg a MÁV átalakításának folyamatát és annak lehetséges következményeit”.*

Simon Dezső ezt követően kifejtette: *„A nemzeti vasút átalakítása nem csupán a vasutasok ügye, ez lényegesen több annál, nem csak az utasok és a szállíttatók ügye, hanem azon is túlmutat. Nem túlzás, ha azt mondom, a nemzeti vasút átalakítása nemzeti ügy, mindenkit érint, aki egy élhetőbb Magyarországban gondolkodik. Nem hiszem, hogy ezt a kijelentést különösebben indokolni kellene azoknak, akik ismerik a mai közlekedés sokszor megoldhatatlannak tűnő gondjait és a közlekedés során keletkező károkat, azoknak a közlekedési ágazatok közti megoszlását”.* A VSZ elnöke így folytatta: *– Az elmúlt években az egymást váltó kormányok nem vették figyelembe a vasút környezetkímélő jellegét és elsősorban a közút fejlesztését, az autópályák építését helyezték előtérbe. A MÁV Rt. gazdasági helyzete évek óta bizonytalan, a szükséges fejlesztések elmaradtak, ennek megfelelően a szolgáltatási színvonal, és ezzel együtt a vasút versenyképessége folyamatosan romlik.*

Az európai uniós csatlakozás a MÁV Rt. számára is nagy kihívást jelent. A 2002-es kormányváltást követően szakszervezetünk, a Vasutasok Szakszervezete Négyéves Megállapodást írt alá a MÁV Rt. vezetőivel, mivel tudtuk, hogy az Európai Unióhoz csatlakozás követelményei, a piacon való eredményes működés versenyképes szolgáltatások biztosítását igénylik, melynek feltételei – a finanszírozási reform által megalapozva – a vállalatcsoport szervezeti és működési átalakításával teremthető meg.

A reform sikeres végrehajtása alapvetően meghatározza a MÁV Rt. jövőjét és ezen keresztül a vasutas munkavállalók foglalkoztatását, jövedelmük alakulását, élet- és munkakörülményeit.

A múlt évben hozott kormányhatározat ugyan vasúti reformról szól, de lényegében jelentős létszámcsökkentést határoz meg és a vasút fejlesztéséhez nem nyújt költségvetési támogatást. Többek között ez is indokolta, hogy a nemzeti vasútért az európai szintű vasúti szolgáltatás megteremtése érdekében aláírásgyűjtést kezdeményeztünk. A mai napig több, mint húszezren írták alá kezdeményezésünket – hangsúlyozta Simon Dezső.

Ezt követően *Csárádi János*, a MÁV Rt. nyugalmazott vezérigazgatója tartotta meg vitaindítóját.

A szakember kifejtette: *Magyarországon az elmúlt tizenöt évben nem volt iparvédelem, hiszen a hazai vasúti járműgyártó- és javító ipar egy része megszűnt, illetve vegetál. Pedig az Európai Unió kohéziós politikájának része a fenntartható mobilitás, a környezetvédő közlekedési módok fejlesztése. E tekintetben egyértelműen a vasútnak van előnye.*

Csárádi János érvként egy zürichi költségelemzést ismertetett. Ezek szerint ezer utaskilométerre eső környezeti hatások költsége személygépkocsi esetében 81 euró, autóbusz esetében 38 euró, légiközlekedésnél 48 euró, a vasútnál pedig mindössze 20 euró. Árukilométerre vetítve a közúti 88 euróval, a légiközlekedés 205 euróval, míg a vasút csak 19 euróval terheli a környezetet és az adófizetők pénztárcáját.

> Több, mint húszezren írták alá kezdeményezésünket a nemzeti vasútért az európai szintű vasúti szolgáltatás megteremtése érdekében

Ezek az adatok is hozzájárulnak ahhoz, hogy az Unióban a nagysebességű vasúti személyszállítás, a kombinált árufuvarozás, a határátkelések gyorsítása kiemelt feladat. Az uniós jogszabályok érvényesülése hátrányokat is rejt. Például a vasutak egymással fognak versenyezni, és nem a közúttal. Ezért a kevésbé fejlett vasutak hátrányba kerülnek.

A nyugalmazott vezérigazgató szerint a MÁV Rt. jelenlegi finanszírozási rendszere a veszteséget újratermeli. Ennek egyik oka az, hogy a személyszállítás költségét az állam nem fizeti meg teljes egészében. De a fuvarpiaci bevételek elmaradásának a vasúti kocsik siralmas állapota is okozója.

Csárádi János szerint a vasutasság elit gárda. A vasutasság szakma, amit kizárólag a vasúton belül lehet megtanulni. A magyar vasút védelme érdekében biztosítani kellene a járműjavítók alapításkor vállalt nyolcvan százalékos kapacitáskihasználását. Példaként kiemelte, hogy az a Debreceni járműjavító került csődhelyzetbe, amely képes a kombinált fuvarozáshoz szükséges vasúti kocsikat gyártani.

A nyugalmazott vezérigazgató szerint ahhoz, hogy a MÁV Rt. ne szoruljon ki a fuvarpiacról, gyors döntésekre lenne szükség.

A rendezvény vitaindítójához többen is hozzászóltak. A VSZ Elnöksége tagjai közül *Kotter József* a tevékenység-kihelyezés megalapozatlanságát hangsúlyozta, *Németh Tibor* a magyar munkaerő védelméért emelt szót. *Frantichek* Petroci, a Szlovák Vasutasok Szakszervezete alelnöke felelősségteljes közlekedési koncepció kidolgozását sürgette, *Lukács András*, a Levegő Munkacsoport elnöke pedig a vasúti közlekedés szászoros biztonságára mondott példát a közúttal szemben. *Varga Gyuláné*, a VSZ alelnöke arra hívta fel a figyelmet, hogy a vasút társadalmi közügy. *Kordás László*, az MSZOSZ alelnöke pedig a szakszervezeti szövetség támogatásáról biztosította a konferencia résztvevőit. *Simon Dezső* zárszavában a hazai vasút érdekében a társadalom összefogását sürgette.

k

A Vasutasok Szakszervezete 2004. április 15-én ünnepséget tartott annak tiszteletére, hogy napra pontosan 100 évvel ezelőtt jelent meg először a Magyar Vasutas című újság.

Ünnepség a Magyar Vasutas centenáriuma tiszteletére

Kovács József

Az ünnepséget A *Szolnoki Járműjavító Kft. Férfikórusa* a Himnusz eléneklésével nyitotta meg, majd *Varga Gyuláné,* a VSZ érdekvédelmi alelnöke köszöntötte a megjelenteket. *Karácsony Szilárd,* a lap jelenlegi főszerkesztője a Magyar Vasutas alapításának körülményeiről, és az azt követő évtizedekben teljesített küldetéséről tartott előadást, amelyet *Kovács József* színész előadása színesített. A férfikórus előadását követően *Gulyás János* egykori főszerkesztő rendkívüli bölcsességgel szólt a lap második világháborút követő időszakban betöltött szerepéről, és a mai magyar vasutasok jövőjét érintő döntések felelősségéről. Ezt követően *Visi Ferenc,* volt főszerkesztő beszélt a hatvanas, hetvenes években folyó szerkesztőségi munkáról. Az ünnepségen mindkét főszerkesztő megkapta a VSZ Elnöksége által ez alkalomból alapított emlékplakettet.

Hölgyeim és Uraim!

Hálás köszönetet mondok a Vasutasok Szakszervezete tisztelt vezetőségének a meghívásért. Talán életemben utoljára nyílik alkalom arra, hogy 30-40 éve nem látott kedves barátommal még egyszer találkozhassak.

Köszönet azért, hogy a vasutas dolgozók érdekében hol igen fontos, hol kevésbé fontos szerepet betöltő újság indulásáról ilyen impozáns ünnepségen emlékeznek meg.

Ha a lap időnként más cím viselésére kényszerült, ha mondanivalója, szerepe, külleme változott is, állítom, hogy mindig a vasutas dolgozók érdekeit igyekezett szolgálni. A folytonosság elismerése, amelynek jelzése a ma megjelenő lapok címoldalán is fellelhető, nem erőltetett, kikényszerített dátum.

Azért is hálás vagyok a meghívásért, mert ilyen élemedett korban már az is jólesik az embernek, ha az üzletben az eladó fogadja a köszönését, ne adj isten a villamoson valaki átadja a helyét. Hogyne esne jól, ha egykori tényekedése is eszébe jut valakinek.

Az én generációm már megette a kenyere javát, sőt a legsületlenebb részét is. Úgy szoktam jellemezni kortársaimat, hogy jó szándékkal megáldott és szerencsétlenségekkel megvert nemzedék tagjai vagyunk. Lehet, hogy még nem eléggé bűnhődtük meg a múltat, s jövendőt?

Mi is el tudtunk volna képzelni szebb ifjúságot, boldogabb munkáséveket, elégedettebb öregséget. De az ember nem választhatja meg a kort, amelybe beleszületik. A maga korában választhat magának utat, ha tud, ha lehetősége nyílik rá. Vagy hagyja magát sodortatni, vagy a legnagyobb erőfeszítése ellenére is sodródik az árral.

Hiába akartuk volna a ma oly sokat emlegetett önmegvalósítást, beleszólt a történelem, beleszóltak hol ezek, hol mások. Kevés korszak jelentett akkora változásokat az emberiség történetében, mint amit a mi életünk nyolc évtizede átfog. Hogy milyen eseményeket kellett túlélni, nehéz volna kronológiailag is felsorolni. Éppen ezért az életet nem is annyira az évek száma, mint a megélt események száma és miléntje minősíti.

A szó elszáll, az írás megmarad

Naív gyerekként azt hittem, hogy minden kinyomtatott szó maga az igazság, megcáfolhatatlan. Hamarosan rá kellett jönnöm, hogy a fordítottja sem igaz. A közmondás szerint a szó elszáll, az írás megmarad. Manapság, ha híreket hallgat az ember, tudja, hogy a következő percben jön a cáfolat. De a Magyar Vasutas 100 évvel ezelőtti számában is olvasható, hogy ki mit írt benne. Az újság, az újságíró, az újságban cikket megjelentető felelőssége ma is az, mint mindenkor volt: az igazat, a valót a leghűbben, legjobb meggyőződése szerint adja vissza, mert neki még az a lehetősége sincs, ami ma olyan divatos, hogy félreértették, a szövegkörnyezetből kiragadták a mondatát.

Gulyás János 1954-ben lett a Magyar Vasutas főszerkesztője

Így történt,

1949. május másodikától 1976. december 31-ig voltam a szakszervezeti központ munkatársa. A több, mint 27 év alatt annyi izmust éltem meg, annyi próféciát hallottam, vagy magam is hallattam, hogy a politika piacának kirakodó-vására mellett szinte érzéketlenül sétálok már el. Csak az újság négy nevet viselt ez idő alatt. Sok olyan dolgot tettünk, műveltünk, amely ma már megmosolyogható, elítélhető. Utólag, különösen bátorságban és lehetőségekben gazdagabb időszakban óhatatlanul megnövekszik a hajlam a történtek alá- vagy túlértékelésére. Soha ne feledkezzünk meg azonban a korról, amelyben a dolgok megtörténtek, illetve megtörténhettek. Az idő meghatározó faktora a valóságnak. A történés és a kor összetartozik, kölcsönhatásban van, nem választható szét. Nincs semmi értelme olyan gondolkodásmódnak, hogy mi történt volna, ha nem úgy tör-

lomból alapított *„Magyar Vasutasért”* kitüntetést.

A rendezvény résztvevőit *Simon Dezső*, a VSZ elnöke köszöntötte.

A mai napon őszinte tisztelettel adózunk mindazok emlékének, akik létrehozták a Magyar Vasutast, és sokszor önfeláldozóan, bátran kiállva a meghirdetett eszmék mellett gondozták azt.

Tisztelettel köszöntöm a Magyar Vasutas valamennyi volt és jelenlegi munkatársát, főszerkesztőit: *Gulyás Jánost, Visi Ferencet, Kaszala Sándort, Dr. Dura Lászlót, Szalai Csabát, Veszely Emőkét* és köszöntöm a lap jelenlegi főszerkesztőjét, *Karácsony Szilárdot.*

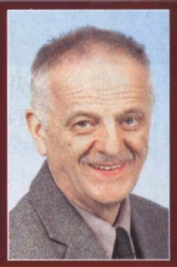
A Magyar Vasutas napjainkban már nemcsak a vasúti munkások lapja, szolgálata kiterjed az elmúlt évek során létrejött új gazdasági egységekben dolgozó munkavállalókra, az egészségügynél a gazdasági társaságoknál dolgozó tagjainkra.

2004. januárjától a Magyar Vasutas megújult formában jelenik meg. Ez a nagyléptékű változás nem csak a 100 éves évfordulónak köszönhető. Köszönetet kell mondanom a lapot előfizető alapszervezeteknek, akik segítik a Kongresszuson elfogadott Programunk teljesülését, miszerint el kívánjuk érni, hogy a lap minden tagunkhoz eljusson. Ma több, mint tizenkétezer példányban jelenik meg a Magyar Vasutas.

Köszöntés illeti meg szponzorait: *MÁV Vasjármű Kft., Szabó és Fia Kft., Sodexho Pass Hungária Kft., Beneficial Rt., Vasutas Egészségpénztár, Signál Biztosító Rt., MÁV Informatika Rt., EDC Kft.* Kérem, hogy hirdetéseik megjelentetésével a jövőben is támogassák a Magyar Vasutast.

Képünkön balról jobbra: Dr. Dura László, Gulyás János főszerkesztők, Simon Dezső, a VSZ elnöke, Visi Ferenc, Kaszala Sándor, Karácsony Szilárd főszerkesztők

Az ünnepséget megtisztelte jelenlétével dr. Dura László, aki 1995-től másfél éven át volt a Magyar Vasutas főszerkesztője. A „Dura korszakról” így nyilatkozott.



Nem a tribünről hívtak le a pályára. Ifjú koromban Somogyszobon megtanulhattam: a vasút örök. Megőrizni a méltó elődök értékeit, megtartani a lap olvasótáborát, megóvni az újság melós identitású vasutas nézőpontját, fenntartani szellemiségét. A Magyar Vasutast ezen értékek megőrzése mellett kellett úgy megújítani, korszerűsíteni, hogy a versengő médiapiacon is helyt álljon. Végezetül, és nem utolsó-sorban: a fiatalok közül megtaláltam (kiválasztottam!) aki előbb szerkesztő, majd főszerkesztővé nőhette magát. Ez volt az ars poeticám. Ma már bizton tudom: egy láncszemnek lenni a Magyar Vasutas százéves történetében, szakmai pályafutásom egyik legszebb élménye.

más variáció nincs”

téniK. Semmiféle létjogosultsága nincs a „ha”-nak. Így történt, más variáció utólag nincs.

Először 1951-ben kerültem kapcsolatba a szakszervezet lapjával. A főszerkesztőt tanfolyamra küldték. Ez alatt a fél év alatt szerkesztettem az újságot. A címe Szocialista vasútért volt. Úgy tudom, pályázat alapján született a név, amely inkább illik jelmondatnak, mint újságcímnek.

Soha nem voltunk ennyien...

A következő találkozásom az újsággal 1954 nyarán volt, amikor főszerkesztőnek kineveztek. A szerkesztőség az Andrássy út és a Szív utca sarkán, a mai OTP helyiségeiben volt. A lap hetente hat oldalon jelent meg. Azt hiszem, hogy a vasutas lapok életében ilyen nagy létszámú szerkesztőség soha nem dolgozott, 11-en voltunk. A lap utolsó száma 1956 október végén jelent meg.

A forradalom sok változást hozott az újság életében is. Beköltöztünk a szakszervezeti központba, s 1957 májusában megjelenhetett most már régi-új nevén a Magyar Vasutas.

A lap érdekvédelmi tennivalóit is meghaladó feladata a vasút teljesítményének segítése, a munkaverseny mozgalom nyilvánosságának biztosítása, munkamódszerének ismertetése, a tapasztalatok átadása volt. Ezek a mai vasutasoknak szemnyomdai úton állítottak elő. 1964. szeptember 1-jén váltam meg kedvenc lapomtól, s adtam át a stafétabotot Visi Ferenc barátomnak, aki akkor már hosszú évek óta a szerkesztőségben dolgozott.

Hölgyeim és Uraim!

A mai Magyar Vasutas küldetését, feladatát, küllemét tekintve sem vethető össze a rendszerváltást megelőző újságéval. A szakszervezet feladata is teljesen más. Sajnos nehezebb, mint a mi időnkben volt.

betűnően furcsa feladatok. De emlékeztetnék rá, hogy a 60-as években volt olyan időszak, amikor több, mint 132 millió tonna árut és 400 millió utast szállított a MÁV. Az áruszállítás rentábilis volt, a személyszállítás veszteségét kiegyenlítette a költségvetés.

A Magyar Vasutas terjedelménél és rendeltetésénél fogva nem tudott kellő mértékben foglalkozni minden, a szakszervezeti tagokat és funkcionáriusokat érintő és érdeklő kérdéssel. Éppen ezért került sor a funkcionáriusok tájékoztatójának kiadására, melyet kezdetben sokszorosító eljárással, majd 1961-től

A nyomtatott betű kitörölhetetlen...

Azt kívánom, hogy az olvasók megelégedésére a lap töltse be nem könnyű feladatát. Munkálkodjon minél eredményesebben a dolgozók javára. Aki írja, szerkeszti, soha ne felejtse: mindig a meggyőződése szerinti igazat vesse papírra, mert a nyomtatott betű kitörölhetetlenül tud igazolni, vagy vádolni. Folytassa az újság tevékenységét a most kezdődött újabb 100 esztendőben is úgy, hogy az utókor büszkén vallhassa magáénak minden lapszámát.

A másik Magyar Vasutast, az embert arra kérem, lássa el úgy feladatát, hivatását, hogy a vasút szállíttató partnerei és az utazóközönség előtt mielőbb állítsák vissza a vasutasság megkopott nimbuszát.

A közúti szállítás megbénítja magát

Sokan ma temetik, vagy temetnék a vasutat. Biztos vagyok abban, hogy a környezetbarát, kötöttpályás vasúti szállítás reneszánsza a nem is oly távoli jövőben bekövetkezik. A felmagasztalt közúti szállítás lassanként megbénítja saját magát.

Egy kicsit sántít a hasonlat, de elmondom. A tizenhetedik században, amikor a lófogat volt a legfőbb szárazföldi közlekedési eszköz, a londoni lófogatok utazási sebessége óránként 9 km volt. Ma ugyanott a gépkocsik 6 km-es sebességgel vánszorognak.

Végezetül még egy gondolat. A vasút ma igyekszik megválni minden feleslegesnek ítélt eszköztől, vagyontól, munkahelytől, embertől. Vigyázzanak akiket illet, nehogy elkövessenek olyan visszafordíthatatlan hibákat, hogy az utódok drágán megfizessék az árát a ma haszontalannak tartott épületek, létesítmények újraépítésének.

Hölgyeim és Uraim!

Az élemedett korú Szép Ernő író így mutatkozott be: Szép Ernő voltam. Én azzal búcsúzom: Gulyás János voltam, és köszönöm, hogy meghallgattak.

EGÉSZSÉG

VSZ KEZDEMÉNYEZÉSRE

Rubik László

Rendeződhet a ZÁHONYI RENDELŐINTÉZET sorsa?

A ZÁHONYI VASÚTEGÉSZSÉGÜGYI KHT. JÁRÓBETEG INTÉZETBEN A SZAKORVOSI ELLÁTÁSOK MELLETT KÉT ÜZEMORVOSI PRAXIS MŰKÖDIK, MELY ELLÁTJA A TÉRSÉG 2835 MÁV DOLGOZÓT, EMELLETT AZ INTÉZETBEN MŰKÖDIK EGY FOGORVOSI PRAXIS IS. A RENDELŐINTÉZET ÉVEK ÓTA JELENTŐS VESZTESÉGGEL MŰKÖDIK, AMELY ELSŐSORBAN AZ ALACSONY BETEGFORGALOM, ÉS A NAGYMÉRETŰ INGATLAN MAGAS FENNTARTÁSI KÖLTSÉGE MIATT ALAKULT KI. A VESZTESÉG ÖSSZEGE 2003-BAN ELÉRTE A HAVI ÁTLAGOSAN EGYMILLIÓ FORINTOT.

Jelenleg a rendelőintézetben laboratórium, röntgen, belgyógyászat, fül-orr-gégészet, szemészet, reumatológia-fizikoterápia, nőgyógyászat szakrendelés üzemel, heti igen alacsony óraszámban. 2004-ben jelentős szigorító intézkedés lépett életbe az egészségügy finanszírozásában, ezért a Vasútegészségügyi Kht. képtelen folytatni a veszteségesen működő egységeinek további támogatását.

A záhonyi járóbeteg intézet veszteségének csökkentésére a Kht. saját berkein belül, forráshiány és az OEP-finanszírozás korlátozó szabályai miatt (más lehetőség híján) a járóbeteg ellátást 2004. január 1-jétől átmenetileg szüneteltetni, a foglalkozás-egészségügyi és fogorvosi alapellátásokat továbbra is fenntartja.

Tekintettel a Záhonyban és a környező településeken élő több, mint tízezer aktív MÁV-dolgozóra, nyugdíjasra valamint családtagjaikra, és a térségben élő összesen mintegy huszonötezer lakos egészségügyi ellátására, az intézet működésének felfüggesztése előtt a Kht. ügyvezetése a rendelőintézet működéséhez szükséges kiegészítő forrásokat keresett.

A Kht. ügyvezetője 2004. február 6-án tájékoztatta Záhony és a környező települések (Zsurk, Győröcske, Tiszabezdéd, Tiszaszentmárton, Benk, Eperjeske, Tuzsér, Mándok, Újkenéz, Tornyospálca, Komoró) önkormányzatainak megjelent képviselőit, valamint az érdekképviseleti szervezetek képviselőit a kialakult gazdasági helyzet miatt szükséges intézkedések terveiről, és együttműködésüket kérte a kialakult helyzet megoldásához.

2004. március 1-jén a Vasutasok Szakszervezete helyi szervezetének szervezésében a térség önkormányzatainak képviselői, a *„Záhony és vidéke lakosainak egészségügyi ellátásáért”* alapítvány képviselője, továbbá a Kht. ügyvezetője és a Debreceni területi Központ Igazgatói megbeszélést tartottak a záhonyi járóbeteg intézet további működtetésének lehetőségeiről.

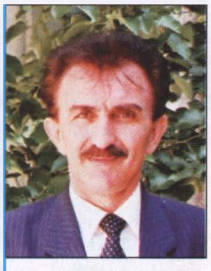
2004. március 23-án az érdekeltek újabb megbeszélést tartottak. Megállapodtak és javaslatot készítettek elő, azonnali, közép- és hosszútávú feladatokat határoztak meg, amelyek teljesülése esetén Záhonyban és a környező településeken élők egészségügyi ellátását a záhonyi járóbeteg intézet a jövőben is biztosítaná.

Lapzártánkig a rendezési tervről nem született döntés. A Záhonyi Rendelőintézet sorsát érintő fejleményekről a jövőben tájékoztatjuk a Magyar Vasutas olvasóit.

Rubik László

TÁJÉKOZTATÓ

A Központi Üzemi Tanács 2004. április 19-i üléséről



Bodnár József

1. Dr. Túrós András Biztonsági Igazgató tájékoztatót adott a MÁV Rt. Biztonsági Igazgatóság 2003. évi működésének tapasztalatairól, a MÁV Rt. 2003. évi üzembiztonsági és vagyonvédelmi helyzetének alakulásáról. A MÁV Rt. rendelkezik hatékony biztonságjavító feladatterwel, de pénzhiány miatt nem teljesül minden. A balesetvizsgálati szabályzat idejétmúlt, szükségessé vált újra kidolgozni, várhatóan július 1-től lép hatályba. Az év végére valamennyi szabályzat módosítása befejeződik. A vagyonvédelmi tevékenység fő célkitűzéseinek megvalósítására egy új struktúrában működő szervezet jött létre. Biztonsági megbízotti rendszer épült ki országosan mintegy hetvenöt fővel. Speciális a Védelmi Osztály, tizenkét fővel működik a belső visszaélések és bűnelkövetési alkalmak visszaszorítására. Komplex biztonsági ellenőrzések *„Telefontanú”* rendszer működtetése. Jelenleg ötvenöt vagyonvédelmi cég van a MÁV-on belül, ezért új tendert írnak ki.

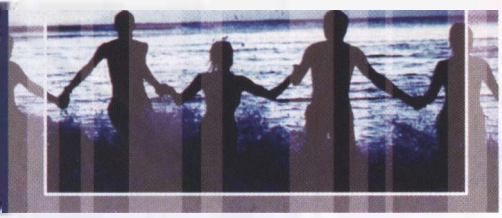
A vagyonbiztonsági helyzetben csekély a javulás, az árulopások száma csökkent. A személykocsi rongálások, lopások növekedtek. A vasút üzembiztonsági helyzete nem romlott, a vasúti átjárók biztonsága nem kielégítő.

2. A hálózati üzemi tanácsi-választások eredményének értékelésére, további feladatok meghatározására, a szervezeti átalakítás utáni választások jegyzőkönyveinek összesítésére a KÜT ötfős bizottságot hozott létre.

3. Egyebek: Az O1. számú Oktatási Utasítás tervezet véleményezése.

A KÜT határozatot hozott a 2004-ben tevékenység kihelyezésben érintettek VBKJ felhasználásáról.

Bodnár József



Munkavállaló Nők IV. Országos Konferenciája

Az Európai Unió munkavállalója leszek!?

Március 18-án, negyedik alkalommal rendezték meg a munkavállaló nők országos konferenciáját „Esélyegyenlőség a munka világában – Az Európai Unió munkavállalója leszek!?" – címmel.

A konferencián megközelítőleg 250 fő vett részt. Napirendjén az alábbi témák szerepeltek: az egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról szóló törvényből adódó kormányzati feladatok; tájékoztató a szakszervezeti konföderációk esélyegyenlőséget elősegítő tevékenységéről; nők foglalkoztatása a munkaerőpiacon a foglalkoztatáspolitika és az esélyegyenlőség tükrében; pódiumbeszélgetés a parlamenti pártok EP női képviselő jelöltjeivel.

Meghívást kapott a tanácskozásra *Lévai Katalin* esélyegyenlőségi, és *Burány Sándor* foglalkoztatáspolitikai és munkaügyi miniszter.

Lévai Katalin miniszter asszony más elfoglaltságára hivatkozva nem vett részt a konferencián, helyette az Esélyegyenlőségi Kormányhivatalt *Kiss Róbert*, a Hivatal elnöke képviselte.

Első feladat: a törvény megismertetése

Az elnök tájékoztatót adott a megszületett esélyegyenlőségi törvényből adódó kormányzati feladatokról. Az első teendő a törvény megismertetése mindazokkal, akiket érint, s akiknek alkalmazniuk kell. További feladatként jelölte meg az egyenlő bánásmód követelményének érvényesülését ellenőrizni hivatott hatóság létrehozását, a munkáltatók meggyőzését annak érdekében, hogy létrejöjjenek a munkahelyi esélyegyenlőségi bizottságok és készüljenek esélyegyenlőségi tervek. *Hangsúlyozta az előadó, fontos feladat a nemzeti esélyegyenlőségi program elkészítése, melynek elfogadása jövő januárra várható. A tájékoztatót követő konzultáció során felszólalt Hercegh Mária, az MSZOSZ Női Választmányának alelnöke, a Vasutasok Szakszervezete Női Tagozatának vezetője, aki a következőket mondta:*

„14 évig dolgoztunk azért, hogy legyen Magyarországon is esélyegyenlőségi törvény és legyen esélyegyenlőségi miniszter. Végre mindkettő van, és mégsem vagyunk boldogok. A boldogtalanság oka egyrészt, mert nem olyan törvény született, amilyet szerettünk volna, ez a törvény általános, s pont azok a konkrétumok maradtak ki belőle – mint a munkahelyi esélyegyenlőségi bizottságok létrehozása, esélyegyenlőségi terv készítésének kötelezettsége mind a köz, mind a versenyszférában –, amelyek segítségével a törvényt valóra lehetett volna váltani.

Úgy tűnik, nincs mondanivalója számunkra...

Másrészt az esélyegyenlőségi miniszter asszony együttműködési készsége sem olyan a munkavállaló nők irányában, mint amit vártunk tőle. Ugyanis már nem első alkalommal marad távol rendezvényeinktől. Úgy tűnik, nincs mondanivalója a munka világában élő nők számára."

Elvárásunk – mondta a hozzászóló –, hogy a miniszter asszony a többi kisebbségekkel, hátrányos helyzetű rétegekkel kialakított együttműködéshez hasonlóan, kössön a nők jelentős arányát kitevő munkavállaló nőkkel is együttműködési megállapodást és rendszeresen találkozzon velük, hogy megismerhesse gondjaikat, hatékonyabban segíthesse azok megoldását.

A konferencia további részében a szakszervezeti konföderációk esélyegyenlőséget elősegítő tevékenységéről hangzottak el tájékoztatók.

Csalódással vettük tudomásul, hogy egyetlen szakszervezeti szövetség elsőszámú vezetője sem tudott személyesen részt venni ezen a számunkra fontos tanácskozáson, így a tájékoztatókat megbízottaik tartották. Az Autonóm Szövetség vezetői nem vállalkoztak a megszólalásra sem.

A tájékoztatókból kitűnt, hogy az MSZOSZ és a Munkástanácsokon kívül a többi szakszervezeti szövetségnél nem működnek a sajátos női érdekeket képviselő rétegszervezetek. A konföderációk egyes képviselői hangsúlyozták, az esélyegyenlőség elérése érdekében szükséges a különböző szakszervezeti szövetségek női tagjainak összefogása, a közös munka.

Burány sándor foglalkoztatáspolitikai és munkaügyi miniszter a nők foglalkoztatásának helyzetéről tartott rövid előadást. Szólt arról, hogy a nők foglalkoztatottsági aránya jelentősen csökkent, elmarad a férfiakétól. Ez a jelenség nemcsak nálunk jellemző, hanem az EU más országaiban is.

Az Európai Unióban a nők döntő része részmunkaidőben dolgozik, nálunk a nők 93%-a teljes munkaidős. A női foglalkoztatottság növelése érdekében a kormány erőfeszítéseket tesz a részmunkaidő széleskörű elterjesztése érdekében. A GYES-ről visszatérők újrafoglalkoztatásának növelése érdekében a munkáltatókat járulékkedvezményekkel kívánják ösztönözni.

A munkaügyi miniszter ígéretet tett arra, hogy a tanácskozást követő két héten belül közös konzultációt kezdeményez a munkavállaló nők képviselőivel.

A konferencia programjának utolsó részében pódiumbeszélgetésre került sor a parlamenti pártok országgyűlési képviselőnőinek részvételével. A beszélgetés résztvevői voltak: *Bernáth Ildikó, a FIDESZ nőpolitikai szakreferense, Béki Gabriella, az SZDSZ országgyűlési képviselője, dr. Gurmai Zita, az MSZP Nőtagozatának vezetője, Németh Erika, MSZP Parlament Esélyegyenlőségi Albizottságának vezetője, akik a pártok Európai Parlament képviselőjelöltjei is.*

A pódiumbeszélgetés témái voltak, miként ítélik meg a nők helyzetét jelenleg Magyarországon, mi a véleményük a közelmúltban életbelépett esélyegyenlőségi törvényről, mit tennének EP képviselőként a nők érdekében?

A képviselők hozzászólásából kiderült, hogy pártállásuktól függetlenül szinte teljes mértékben azonosan ítélik meg a nők helyzetét, azonosan látják a fő gondokat. Így az alacsony foglalkoztatottság, a munkahelyi és családi feladatok összeegyeztetésének gondjai, a gyermekvállalással járó hátrányok, a GYES-ről munkába visszatérés nagy problémái kaptak hangsúlyt.

Legyen választási lehetőség

Az esélyegyenlőségi törvénnyel maguk sem elégedettek, országgyűlési képviselőként hangot is adtak kifogásaiknak, sajnos nem sok sikerrel.

A pártok képviselőnői úgy nyilatkoztak, azért kívánnak dolgozni, hogy növekedjen a nők foglalkoztatottsága, ezáltal biztonságérzete, harmónia teremtődjön a munka és a családi élet között, legyen a nők számára választási lehetőség, növekedjen részvételi arányuk a közéletben, az országgyűlésben, az Európai Parlamentben is.

A konferencia zárónyilatkozat elfogadásával fejezte be munkáját, melyben megfogalmazódtak mindazok a szakszervezeti és kormányzati teendők, melyeket a munkavállaló nők fontosnak tartanak az egyenlő bánásmód, az esélyegyenlőség megvalósulása, valamint annak érdekében, hogy a nők bizakodással indulhassanak el az előttük álló európai úton.

Kollár Sándorné

CSATLAKOZÁS

Új utakon vagy tévutakon?

MINDEN ÚJ, A JÖVŐVEL KAPCSOLATOS FOGADKOZÁS, AZ EDDIGINÉL KEVÉSBÉ GÖRÖNGYÖS UTAK REMÉNYÉNEK ÍGÉRETÉVEL KEZDŐDIK. VAJON MILYEN JELENLEG A MUNKA VILÁGÁNAK JÖVŐKÉPE? VAJON MENNYIBEN PROBLÉMÁKTÓL TERHES VAGY DERŰS JÖVŐT JÓSOLÓ?

Manapság írók, művészek, társadalomtudósok, politikusok mintha az eddiginél kevésbé derűsebb eget, de annál több napkitörést látnának a jövő égboltján.

A tudományos-műszaki forradalom nem mehet, és nem is ment végbe társadalmi következmények nélkül. Neumann János, a rendkívül széles látókörű zseniális tudós már a 40-es évek végén kijelentette: *„A világ energiaszükséglete nőni fog, és az emberiség 70%-a energiaszegény területen él."* E megállapítást látszik igazolni a hatalmas méretekben megindult népvándorlás a termőtalajban és energiában szegény országból a kevésbé fejlett országok felé is. Ez a folyamat pozitív hatást gyakorolhat a munkaerőpiacra, különösen a kevésbé képzett munkaerők lehetőségeire.

A világ energiaszükséglete nőni fog, és az emberiség hetven százaléka energiaszegény területen él...

Az energiaforrás véges

A Világgazdasági Intézetek egybehangzóan állítják, hogy a meg nem újuló erőforrások, mint a szén, az olaj végesek. Ezt tudják az olajvilág jelenlegi császárai is, és már évtizedek óta hatalmas összegeket költenek vízkutatásra, erdősítésre a mezőgazdaság feltételeinek megteremtésére. Az 1950-es években a Szaúd-Arábiában dolgozó magyar vízkutatók 80 fillérért termeltek ki egy dollárt, amikor annak tőzsdei árfolyama itthon kb. 70-80 forint volt. Kopátsy Sándor könyvében tételesen igazolja, hogy a fejlettek és fejlődők közötti különbségek még nőnek is. A migráció, az elmaradott területekről a fejlett, vagy csak közepesen fejlett országokba történő munkaerőáramlás lehetőséget adnak a tőkéseknek a munkabérrel való *„takarékosságra"* is. Ez nehezíti a béralkut, de negatívan hat még a modernizációra is, hiszen Hobson már régen megállapította, hogy a *„A fejlett technika igényli a jól fizetett, képzett munkást."*

Már a 19. században megírta egy gazdaságfilozófus, bizonyos Marx Károly, hogy a tőkések még nem is tudják, hogy az elektromosság megjelenése a manufaktúrákban a gyáripar születését jelenti. Így nagyon kevesen számoltak kezdetben azzal is, hogy a gyorsuló modernizáció milyen sokféle következménnyel jár a társadalom életében. Új minőségű munkaerőképzést, új értékrendet a szociális viszonyokban, erőteljesebb társadalmi mobilizációt, új munkaformákat (otthoni munka, távmunka) hoz magával. E változásokkal ellentétes jelenség a 20. század közepén kibontakozó neoliberalizmus. Az utóbbi ötven év gondolkodói központi problémaként elemzik és bírálják napjaink kapitalizmusát, a neoliberalizmust. Talán sokak számára meglepő, hogy nem a szakszervezeti mozgalom világában merül fel először e rendszer elemzése, hanem a művészet, irodalom, és természetesen a társadalomtudomány jeles képviselői emeltek szót a nemkívánatos társadalmi jelenségekkel szemben.

Nem sikerült a kapitalizmust civilizálni...

Nemzetközi nyilvánosságot kapott például a Nobel-díjas Günter Grass és a társadalmi egyenlőségek világhírű kutatójának, Pierre Bourdieunek a Népszabadságban is megjelent beszélgetése e problémáról. Grass-ban például nem kevesebbet állított, mint hogy: *„Az európai felvilágosodás folyamata mintha csődöt mondott volna. A neoliberalizmus visszavetette volna a társadalmat a 19. századba. Nem sikerült a kapitalizmust civilizálni."* A tőke ellenőrizhetetlen mozgásai kiszámíthatatlan társadalmi következményekkel járnak. A spekulációs, az agresszív fúziók tíz és százezreket tesznek egyik napról a másikra munkanélkülivé, taszítanak nyomorba. A már-már bűnözés körébe sorolható pénzügyi-tőzsdei spekulációk a társadalmat súlyosan károsító hatásúak.

Grass és Bourdieu a neoliberalizmust bírálva megállapítják, hogy a tőkepiac nemzetközi sztrádáin garázdálkodó spekulánsok társadalmi szükségleteket kielégítő vállalatokat és tulajdonosaikat tesznek tönkre. Kivásárolják tulajdonukat, termelési struktúrákat zilálnak össze, pénzügyi karteleket, monopóliumokat hoznak létre, melyek megjelennek a politika porondján is.

Senki sem lehet biztonságban

Mindketten egyetértettek abban, hogy a pártoknál is jobban, hatékonyabban tudják a széles tömegek, a társadalom érdekeit képviselni a szakszervezetek és azok vezetői, akik a legközvetlenebbül érzékelik a problémákat, és ezek kezelésére felkészültebbek is. Beszélgetésüket mintha összegezné egy francia bölcselő híres mondása: *„Aki a szegényeket nem tudja megvédeni, az a gazdagokat sem tudja megvédeni".* Célozva arra, hogy a neoliberális gazdaságpolitika törékeny egyensúlyokat eredményez, melyben senki sem lehet biztonságban. Más közgazdászok is arra figyelmeztetnek, hogy a gazdaságban az ár- és bérspirál ingatagsága veszélyes és egyensúlyvesztéshez vezethet.

Az áremelkedésnek senki sem örül, de a spekulációs árzuhanás a szabadversenyben a bérek csökkenéséhez, munkahelyek megszűnéséhez vezet. Érinti a munkajogot, nehezíti a szerződéskötéseket. A gazdasági, társadalmi viszonyok eltorzulása nem hagyhatja érintetlenül a baloldali kormányok vezette országokat és vezetőket sem. Ennek ilyen rendkívül markáns megnyilvánulása volt a nagyformátumú szociáldemokrata politikus, a német exkancellár Helmut Schmidt Die Zeit ötvenedik számában megjelent, és 2003. december 20-án a Népszabadság által is leközölt írása. Címe már maga is ítélet: *„A dzsungel törvénye".*

Azzal kezdi, hogy a veszély abban fenyegeti a nyitott társadalmat, hogy a pénzügyek feletti rendelkezési jog és a tömegbefolyásolás eszközei egyre kevesebb kézben összpontosul. A szemfényvesztés, a csalás dominóelvként teheti tönkre a társadalmat. *„Ahol pedig a kapitalizmus és az erkölcs kölcsönösen kizárja egymást, ott már mélyen elmerültünk a fertőben."* Ezek egy magántulajdon elve mellett álló politikus szavai.

Pénzcsinálók

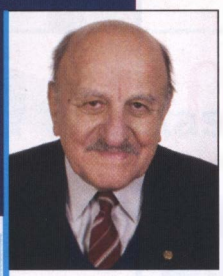
Amerikai, európai példákat sorol a visszaélések formáira, pl. az ismeretlen területekre elrejtett tőkére, melyeket kivonnak az állami felügyelet és adózás alól. Hazánkban is gyanithatunk hasonló cselekedeteket. Beszél olyan fúziós ügyletekről, amelyekben a lebonyolítás csak spekulációs érdekeket szolgál, és a részvényeseket károsítja meg. Ezen kívül kiárusít piacokat, munkahelyeket is. A sok „egyesített" vállalatban már alig lelhető fel a valóságos tulajdonos, de annál több a rejtélyes pénzpiaci figura, akik nem termeléssel, hanem *„pénzcsinálással"* foglalkoznak. Ez lenne a szociál-darwinizmus?!

Schmidt véleménye egybecseng sok más neoliberalizmust bírálóéval. Állítja, hogy van és kell, hogy legyen morális kapitalizmus, szociális piacgazdaság. Mint sokan mások, ő is figyelmeztet. A szakszervezeteknek történelmi feladata van abban, hogy ezek az utak ne vezessenek romlásba, bűnökbe omló társadalomhoz. Ez elől kitérni a dolgozók világának elárulása lenne.

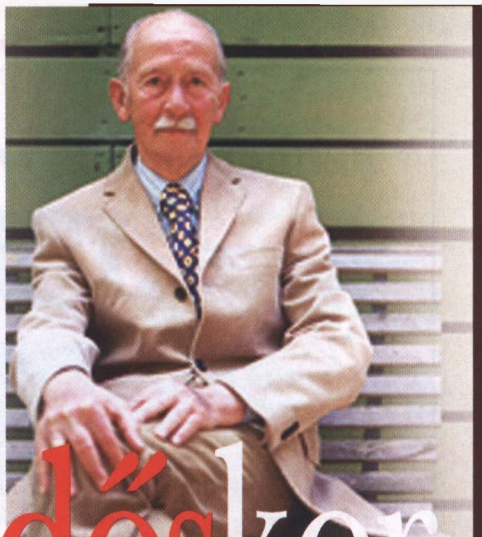
Kardos István

Nyugdíjasok

Az időskor életvilága



Kun Dezső



Ez a témával foglalkozik Kárpáti Sándor Ezüsthajú nemzedék című könyve, amely egy győri kiadó gondozásában jelent meg. A szerző nem ismeretlen a Magyar Vasutas olvasói előtt, hiszen figyelemreméltó írásai sokszor megjelennek e lap hasábjain.

Ezt a művet azonban különösen érdemes az újságolvasók figyelmébe ajánlani – bár beszerzési lehetősége kevesek előtt ismert –, mert tanulmányozása a fiatalabbak részére is sokoldalú élvezetet nyújthat.

Ebben a könyvben minden megtalálható, ami az idős emberek életéről egyáltalán tudható, vagy amit az emberi élet ezen szakaszáról a világirodalom megörökített. Nem összefüggő regényes történet, hanem e témával kapcsolatos összes tudnivaló gyűjteményes összeállítása. Ha műfaját akarnánk meghatározni, akkor csak egy fogalom fejezheti ki tartalmát: ez a könyv az időskor enciklopédiája. Költemények, novellák, szólások és híres emberek történetei mellett olyan *„bölcs tanácsok”* is olvashatók lapjain, amelyek részben felkészítik az érdeklődőt életünk *„őszi, illetve téli szakaszára”*, másrészt derűs elbeszéléseivel segít elviselhetővé tenni a mindennapokat azoknak, akik már *„megették a kenyerük javát.”*

Mások is írtak már az időskor ilyen, vagy olyan gondjairól, örömeiről. Vannak, akik az egészséges életmód kérdéseit taglalva, a betegségek leküzdése, vagy elkerülése érdekében adnak tanácsokat. A nyugdíjasok anyagi, társadalmi gondjaival is sok írás foglalkozik. Ez a mű azért különleges, mert nem az idős emberek életének részkérdéseit taglalja, hanem derűs szemlélettel foglalkozik az időskor egészével. Nem a társadalom *„eltartottjaiként”* szemléli az öregeket, hanem a különböző korú nemzedékek olyan teljes értékű tagjaiként, akik nélkül nem lenne jelenünk, és az utánunk következőknek jövője sem. Az idősügyi politika azon kérdéseit is feszegeti, amellyel minden generációnak foglalkozni kell. Ugyanakkor mindezeket olyan érdekesen és olvasmányosan tálalja, ami egyrészt a szerző hihetetlenül gazdag tapasztalatait tükrözi, másrészt mély nyomot hagy minden olvasóban.

„Nem a társadalom eltartottjaként” szemléli az öregeket, hanem a különböző korú nemzedékek olyan teljes értékű tagjaként, akik nélkül nem lenne jelenünk és jövőnk.

Nem *„könyvkritikát”* akartam írni – hiszen ehhez nem is értek –, de egyszerű olvasóként jó szívvel ajánlom ezt a könyvet fiatal és idős vasutas kollégáim figyelmébe.

Dr. Kun Dezső

Köszönjük, hogy az egészséget választotta

A Vasutas Egészségpénztár vezetése megköszöni minden tagjának illetve új belépőnek, hogy pénztárunkat választotta.

A szolgáltatási szabályzat módosítása 2004. június 1-től lép hatályba.

Pénztárunk jelentős eredménynek tartja, hogy tagjaink érdekeit képviselve, több egészségpénztárral együttműködve, többszöri egyeztetés eredményeként sikerült elérni, hogy az eredeti rendelet több szigorú rendelkezését kedvezően módosítsa vagy visszavonja a jogalkotó.

A megjelent jogszabály konkrétan meghatározza azokat a szolgáltatásfajtákat, amelyeket a jövőben csak orvosi javaslattal lehet igénybe venni: rekreációs, egészségügyi és gyógyüdülés, gyógyfürdő, klímagyógyintézet, szanatórium gyógyellátása, közfürdők gyógykezelései, otthoni gondozás, sportolás, sporteszköz vásárlás; gyógyászati segédeszközök közül a látásjavítás és hallásjavítás eszközei (szemüveg, kontaktlencse is, de ezeknél az optometrista is javasolhatja).

A Vasutas Egészségpénztárnál a személyes egészségtervben foglalt ajánlások általában a szolgáltatás vásárlásához amúgy is kötelező orvosi javaslatnak tekinthetők. Ebben az esetben külön orvosi javaslat nem szükséges. Ha a tagnak nincs egészségterve, ezen szolgáltatások elszámolásához orvosi javaslat szükséges, mely lehet egyszeri alkalomra, vagy határozatlan időre szóló. Orvosi javaslatot a háziorvostól, üzemorvostól, szakorvostól is lehet kérni, a javaslathoz nem szükséges az orvossal szerződést kötnie a Pénztárnak.

Kérjük tagjainkat, hogy a beküldendő számlákhoz csatolják a szükséges igazolásokat.

A természetbeni szolgáltatás minden esetben csak akkor téríthető, ha azt a pénztárral szerződésben álló szolgáltató nyújtotta és a teljesítésről a számlát a Vasutas Egészségpénztár nevére állította ki.

A szolgáltatónak a Vasutas Egészségpénztár nevére kell kiállítani a számlát, mely tartalmazza a szolgáltatást igénybevevő nevét és TAJ számát azonosítható módon.

A Vasutas Egészségpénztár az elmúlt időszakban nem tudta teljesíteni a kifizetéseket 15 munkanapon belül, ezért szíves elnézésüket kérjük. A pénztári ügyintézésben a 15 munkanapos határidőt május végére tartani tudjuk, addig is kérjük tagjaink megértését.

A Pénztárral szerződéses kapcsolatban nem álló szolgáltatótól szolgáltatás nem vehető igénybe és annak számlája nem számolható el abban az esetben sem, ha a tag által igénybevett szolgáltatás, ellátás megfelel az Alapszabályban, illetve a Szolgáltatási Szabályzatban leírt szolgáltatásnak.

Újdonság, hogy az általános szabályoktól eltérően, sportszervásárlás és sportszolgáltatás igénybevételéhez előzetes szerződéskötés nem szükséges. Sportszolgáltatás esetében a számlán a vevő a Pénztár, sportszervásárlás esetében vevő a tag. Sportszervásárlás összeghatára 2004-ben 100 000 Ft, 2005. január 1-től 70 000 Ft. Az üdülés összegét az egyeztetések eredményeként csak 2005-től korlátozzák, 150 000 Ft lesz.

Fontos változás, hogy tagjaink kérésére a vásárolható sporteszközök körét kibővítettük (pl. horgászfelszerelések).

Bővebb felvilágosítást a www.epenztar.hu címen, és a 01-41-36, 01-41-79, 06-1-373-1578, 06-1-373-1579 telefonszámokon kaphatnak tagjaink és az érdeklődők.

Üdüljön a Vasutasok Szakszervezetével

AZ SNCF VÁLLALATI KÖZPONTI BIZOTTSÁGÁVAL KÖTÖTT MEGÁLLAPODÁSUNK ALAPJÁN 2004. ÉVBEN IS MEGSZERVEZZÜK FRANCIAORSZÁGI CSALÁDOS CSEREÜDÜLÉSÜNKET.

Az üdülés időpontja: 2004. augusztus 28-tól szeptember 11-ig

Az üdülés helye: 11 éjszaka a spanyol határ közelében lévő Port Vendres-ben, 3 éjszaka Párizsban

Elhelyezés: kétágyas, fürdőszobás szobákban

Ellátás: Napi háromszori étkezés, a tengerparton korlátlan borfogyasztással

Programtervezet: Pihenés, strandolás a tenger partján. A tengerparti üdülés ideje alatt négynapos kirándulás. A konkrét helyszíneket későbbi időpontban adjuk meg. Párizsban szervezett városnézés, szabadprogram.

Részvételi díj: 173.000 Ft/fő

Utazás: A csoport tagjaival történő előzetes egyeztetés és megbeszélés szerint. A részvételi díj a hálókocsi és a vasúti jegy árát nem tartalmazza.

A kiutazás 2004. augusztus 27-én, visszaérkezés 2004. szeptember 12-én.

Befizetési határidő: 2004. július 30.

Jelentkezni lehet a szakszervezeti bizottságoknál, a területi bizottságoknál és a VSZ központban (Budapest, II., Ürömi u. 8. sz.) **Dömе Lászlóné és Détári Attiláné kolléganőnél a 21-52 üzemi, és a 326-1594 városi telefonszámokon.**

Utolsó helyek

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ÉS A FRANCIA SNCF KÖZPONTI SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGA 2004-BEN IS MEGHIRDETTE GYERMEK CSEREÜDÜLTETÉSÉT, A RÉSZTVEVŐ MAGYAR GYERMEKEK MEGISMERHETIK A FRANCIA NÉP KULTÚRÁJÁT, SZOKÁSAIT.

Az üdülés 2004. augusztus 2-tól augusztus 23-ig tart.

Program: a *magyar csoport kiutazása:* 2004. 08. 02.; *soulac-i program:* 2004. 08. 3-8.; *párizsi program:* 2004. 08. 9-12.; *érkezés Budapestre:* 2004. 08. 13.; *balatonkenesei program:* 2004. 08. 13-19.; *budapesti program:* 2004. 08. 20-23.

Az **üdültetésben** 14-15 éves gyermekek vehetnek részt!

A kiutazó magyar fiatalok ez évben is együtt üdülnek a francia fiatalokkal Franciaországban és Magyarországon. Az indulások és érkezések pontos idejéről értesítést küldünk a megadott lakáscímre.

Részvételi díj: 100 000 Ft, amely költőpénzt nem tartalmaz.

Jelentkezni a 326-1594 városi, és a 21-52, 19-77 vasúti telefonszámokon, Dömе László né és Détári Attiláné kolléganőnél lehet.

Érdekes hírek a világ vasútjairól

A madridi merényletek: a vasút szembesült a terrorizmussal

Az a tíz bomba, amely egyidejűleg robbant március 11-én a madridi pályaudvarokon, szíven ütötte egész Spanyolországot. A merénylet az egész európai történelem legtragikusabb eseménye: 190 halott és 1400 sebesült. A merénylők összesen 13 bombát helyeztek el, ezek közül három nem robbant fel. Három bomba Madrid Atocha főpályaudvarán egy szerelvényen, másik négy egy akkor behaladó vonaton robbant. A többi bomba a főváros két másik pályaudvarán lépett működésbe. A robbanások valósággal szétroncsolták a vasúti kocsikat. Az áldozatok száma azért volt olyan magas, mert a robbanások időpontjában – reggel 7,35-kor – a vonatok kihasználtsága meghaladta a 100%-ot annak ellenére, hogy a szerelvények ilyenkor kb. hárompercenként közlekednek. Ilyenkor utaznak a fővárosban lévő munkahelyeikre a dolgozók, megtöltve a száz főt befogadó személykocsikat.

A robbanások után a pályaudvarok környékén ostromállapot és káosz uralkodott. Az érkező és induló vonatok közlekedése leállt, a vasúti alkalmazottak mintegy 200 személykocsit vizsgáltak át, amelyek az Atocha pályaudvar felé tartottak, vagy onnan indultak volna. A pályaudvari várótermekben a vérző, segítségért könyörgő embereket igyekeztek ideiglenesen ellátni.

A telefonok túlterheltté váltak, az utakon óriási torlódás keletkezett a reggeli csúcsforgalomban, és még sok más tényező járult a rendkívüli helyzet kialakulásához.

Az európai vasutakon már többször történt merénylet, így például 1980. augusztus 2-án Olaszországban, a bolognai pályaudvar várótermében történt robbantás, amely 85 halott és 200 sebesült áldozatot követelt. Franciaországban 1982-től 1996-ig nyolcszor követtek el robbantásos merényletet, nagyobb részben vonatokon, néhány esetben vasútállomásokon, melyek következménye esetenként 3-8 halott és számos sebesült volt.

A madridi merényletek fokozott biztonsági intézkedésekre kényszerítették a vasutakat egész Európában. Egyre inkább az a vélemény alakult ki, hogy az iraki akcióban tevékenyen részt vállaló országok ellen további merényletekre készülnek az iszlám terrorista szervezetek. Elsősorban Lengyelországot tartják célpontnak, mivel az európai országok közül ez az ország vesz részt a második legnagyobb létszámú katonai kontingenssel az iraki megszállásban. *(Rail et Transports, 2004 március 17.)*

Miért van szüksége Dél-Koreának TGV-re (nagysebességű vonat)

A dél-koreai vasút két hosszabb és egy rövidebb vasútvonalát építette át nagysebességre alkalmas közlekedésre. Erre azért volt szükség, mert a főváros, Szöul agglomerációja az utóbbi időben közel húszmillió lakosra nőtt, és az ország második legnagyobb városában, Pusanban ma már hétmillióan élnek. Ezen nagyvárosok lakosságának nagy igénye van a gyorsabb és kényelmesebb helyzetváltoztatásra, amelyet a nagysebességű vasúti utazás biztosítani tud.

A TGV vonatok közlekedése az előrejelzések szerint a gépkocsival utazók 40%-át, a légiközlekedést igénybevevőknek pedig 60%-át csábítja el 2010-ig. Számokban kifejezve ez 2004-ben 80 millió, 2010-ben pedig 120 millió utast jelent.

A dél-koreai vasút nem csak a TGV vonatok közlekedését kívánja fejleszteni. Már a múlt évben szerződést kötött egy német és egy francia konzorciummal egy kb. 400 km hosszúságú mágneses lebegtetésű vasút építésére. *(Rail et Transports, 2004. március 10.)*

Hajós Béla

Személyi kölcsön a Vasutasok Szakszervezete tagjainak

Beneficial Rt.

Igényelje kölcsönként akár havi nettó fizetésének ötszörösét*

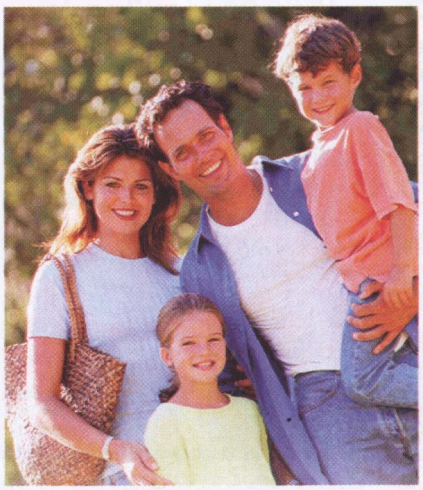
Példa igényelhető hitelösszegre	Kezelési költség	Futamidő	Havi törlesztőrészlet
500.000 Ft	Nincs	60 hónap	14.072 Ft
700.000 Ft	Nincs	60 hónap	19.701 Ft
1.100.000 Ft	Nincs	60 hónap	28.948 Ft

A világ egyik legnagyobb független pénzügyi szolgáltató csoportjának tagjaként büszkék vagyunk ügyfélszolgálatunkra és rugalmasságunkra. Biztosíthatjuk arról, hogy nálunk a barátságos fogadtatás mellett további előnyökben is részesül majd, mert ügyintézésünk:

Gyors
- ✓ Jelezze hiteligényét telefonon, és mi akár 30 percen belül döntünk hiteléről
- ✓ A jóváhagyott hitelösszeget 2 banki napon belül az Ön által megjelölt bankszámlájára utaljuk
- ✓ Fiókunk könnyen megközelíthető helyen, a városközpontban található

Kényelmes
- ✓ Havi törlesztő részleteket választhat 12-60 hónapos futamidővel*
- ✓ Egyszerűen törlesztheti hitelét banki átutalással, vagy postai csekken keresztül
- ✓ Adóstárs bevonása is lehetséges
- ✓ Kezes, vagy egyéb fedezet nem szükséges
- ✓ Használja hitelét bármilyen tervének megvalósításához*

Biztonságos
- ✓ Személyi kölcsönéhez Hitelfedezeti Élet-, Rokkantság és Balesetbiztosítást is igényelhet



Jelentkezzen még ma, hívja információs vonalunkat!

(06/40) 41-41-41

Jelen ajánlatunk 2004. május 31-ig érvényes

Az igénylés feltételei: a hiteligénylő a hitel felvételének időpontjában minimum 23 éves lehet, és minimum 12 hónapos, határozatlan idejű teljes munkaviszonnyal kell rendelkeznie jelenlegi munkahelyén; minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 55 000 Ft. Az ajánlat 2004. május 31-ig érvényes. Szükséges dokumentumok: érvényes személyi igazolvány, lakcímkártya (amennyiben rendelkezik ilyennel), adókártya, 30 napnál nem régebbi munkáltatói igazolás, utolsó kéthavi bankszámlakivonat és az Ön nevére és címére szóló utolsó hónapra szóló vezetékes- vagy előfizetéses telefon-számla. Amennyiben nem rendelkezik telefonos elérhetőséggel, 500 000 Ft alatti hitelösszeg igénylése esetén az utolsó havi villanyszámla is elégséges feltétel.
A hitel nyújtója a Beneficial Rt. (East-West Business Center, 1088.Budapest, Rákóczi út 1-3.). A jelen tájékoztató nem minősül nyilvános ajánlattételnek a Beneficial Rt. részéről. A kölcsön minden esetben a Beneficial Rt. által végzett hitelbírálat függvénye. A hitelbírálat eredményét a Beneficial Rt. semmilyen esetben sem köteles megindokolni. A kölcsön nem vehető igénybe üzleti célra. A további kondíciókról érdeklődjön a fenti telefonszámon. **A THM értéke 19,28% és 29,38% között változik.**

Hitelt adunk elképzeléseinek...

SUZUKI SZABÓ

Utazz velünk négykeréken is!

A Vasutasok Szakszervezete és a SUZUKI SZABÓ márkakereskedés (Kazincbarcika, Tardonai u. 59.) együttműködési megállapodást kötött, melynek alapján a SUZUKI SZABÓ a VSZ tagok részére új, vagy használt autó vásárlásra illetve szolgáltatásokra kedvezményeket biztosít, melyeket a VSZ tagjai érvényes tagkártyával vehetik igénybe. A kedvezmények a tagokat csak tagsági viszonyuk tartamára illetik meg. A különböző típusú gépkocsik árából a tagok 3-6% kedvezményt kapnak. A szerződéseket 2004. május 1-től az előzetes egyeztetést követő felmérés után lehet megkötni egyéves hűségnyilatkozattal.

További kedvezmények is érvényesíthetők a SUZUKI SZABÓ márkakereskedés telephelyén a szervizelés és javítás költségéből. A kedvezmény mértéke a szolgáltatási ár 6%-a. A SUZUKI SZABÓ egyedi kedvezményként az extra tartozékokra további árengedményt biztosít bizonyos értékhatár felett.

VÁGJ BELE, A TAGKÁRTYA SEGÍT!

Vasutasok Szakszervezete

Nem előz meg senki!

vodafone

Magyarország legnépszerűbb mobilszolgáltatója mindig többet ad

A Vodafone segítségével minden mobilos vasutas sínen lesz.

Ugyanis a Voda-pályákon mobilozó vasutasok* a havi **2000** Ft + áfa előfizetési díjat lebeszélhetik, és akár 3 db SIM-kártyát is vásárolhatnak.

- 2004. április 1-től a nyugdíjas tagok részére is
- másodperc alapú számlázás
- csúcsidőben, hálózaton belül: **30** Ft/perc
- csúcsidőben, hálózaton kívül: **45** Ft/perc
- csúcsidőn kívül, hálózaton belül: **15** Ft/perc
- csúcsidőn és hálózaton kívül: **30** Ft/perc
- hangposta: **15** Ft/perc
- SMS (20 ingyenes után) : **30** Ft/db
- GPRS alap-havidíj (2 MB-ig) : **375** Ft

További feltételek és információ a Vasutasok Szakszervezetének központjában illetve a helyi szervezeteknél.

*A fenti ajánlat igénybevételére kizárólag a Vasutasok Szakszervezetének érvényes tagkártyával rendelkező tagjai jogosultak. A Vodafone a 2003-as hivatalos értékesítési adatok alapján Magyarország legnépszerűbb mobilszolgáltatója.

Kedvezmények VSZ-tagoknak

A Vasutasok Szakszervezete tagjai részére a Záhony, Baross Gábor úton lévő **GAZDABOLT** áruválasztékából tíz százalék kedvezményt nyújt. A kedvezményt kizárólag névre szóló, a Vasutasok Szakszervezete által, tagjainak biztosított és érvényes tagkártya alapján lehet igénybe venni. A tagkártya át nem ruházható. Vállalkozó jogosult a tagkártya alapján más személyi azonosságot igazoló okmány bemutatását kérni az azonosítás érdekében.

Szabó és Fia Kft.

Szabó és Fia Szolgáltató Kft.

MSZ EN ISO 9001/2001

Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.

Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.

BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net
www.szaboesfia.hu

2004. JÚNIUS

Magyar Vasutas

1896

LAPITVA:
904-BEN

XLVIII/6

VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE SZTRÁJKBIZOTTSÁGA 2004. MÁJUS 20-ÁN A GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTÉRIUM ELŐTT ADTA ÁT A MINISZTÉRIUM KÉPVISELŐJÉNEK AZT A PETÍCIÓT, AMELYET **TÖBB, MINT HÚSZEZER VASUTAS,** ÉS A VASÚT SZOLGÁLTATÁSAIT IGÉNYBEVEVŐ ÁLLAMPOLGÁR ÍRT ALÁ. A PETÍCIÓ ÁTADÁSÁRÓL ÉS AZ AZT KÖVETŐ TÁRGYALÁSOKRÓL A 3. OLDALON OLVASHATNAK.

ALÁÍRÁSGYŰJTÉS A NEMZETI VASÚTÉRT

(Fotó: Kotter József)

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/

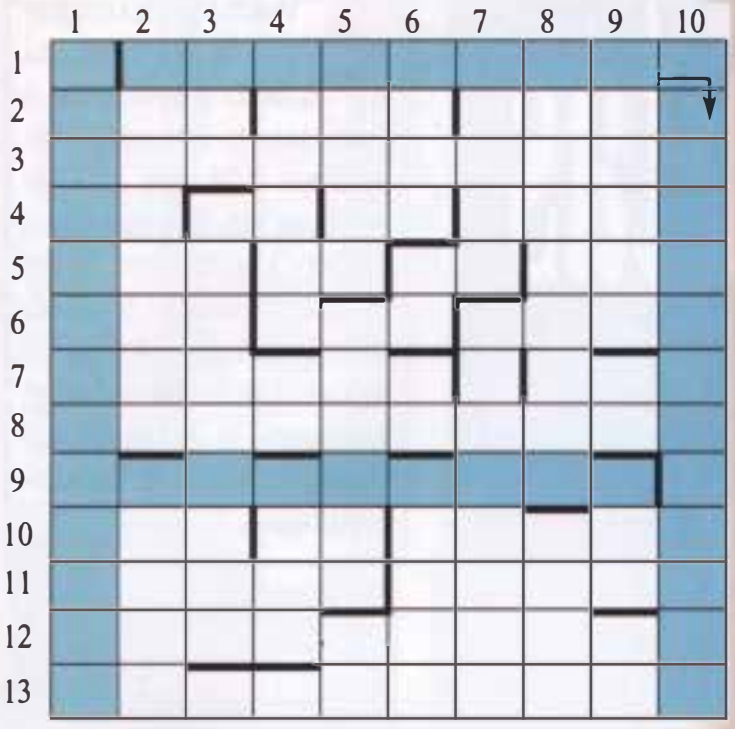
ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812

MTU FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

MVJ a MÁV Rt.-vel együtt,
egy magas színvonalú vasúti
szolgáltatás megvalósításáért!

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

KERESZTREJTVÉNY



Előző szám megfejtése:
Május / S ő kézen fogva vezeti / Szép gyermekét: a rendet

VÍZSZINTES:

1) Római szám, – **Megfejtés;** 2) Svájci távirati iroda röv., – ősrégiesen –, küzdelem; 3) Gyarapodás; 4) Yvett, Lilla, – Média része, – tagadó szó, – ünnepi műsor; 5) Hallod-e hangzói–, mutató szó, – kettősbetű–, majdnem ásít; 6) Niger, Luxembourg jele, – írásos üzenet–, néma mazsola; 7) Germán tündérkirály, – osztrák aj, – Alma...; 8) Cselesek; 9) **Megfejtendő,** – Zéró; 10) sérült övezet!, – Rendben van, – arcul üt; 11) Vásártér, – SZU utódállam; 12) Eszét használá; 13) Sötét helyiség.

FÜGGŐLEGES:

1) **Megfejtendő;** 2) Hiteles mértékbe, – Old (vissza); 3) Úszkálni kezd, – Távbeszélőn, – Római szám; 4) Korhadt, – Sír népiesen, – Kötél (ang.), – Anna; 5) Talján, – Női név, – Kiváltó tényező; 6) ...Aladár bőgőművész, – Társa, – Nátrium, – Jól gondozott; 7) Amint, – Spanyol sziget; 8) Háborús, – Ostoba (ang.); 9) Szájjal kapcsolatos, – Morze jel, – Vészjel, – Orosz igen;

Készítette:
Bánszegi József

Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsülésén — melyen részt vett Medgyessy Péter miniszterelnök is — Wittich Tamás bevezetőjében hangsúlyozta: „Mi azt akarjuk, hogy... folytatás a függőleges 1. és vízszintes 9. valamint vízszintes 1. sorokban.

A keresztrejtvény helyes megfejtését beküldők között öt darab egésznapos felnőtt belépőt sorsolunk ki az Aquaréna mogyoródi Víziparkba, amely egész nyáron beváltható.

ÉRDEK-EGYEZTETÉS

Az érdekvédelem aktuális hírei

Varga Gyuláné
a Vasutasok Szakszervezete alelnöke

Továbbra sincs foglalkoztatási megállapodás

Az elmúlt hetek érdekvédelmi vitái meghatározóan a MÁV Rt. létszámalakításáról és a feladatarányos, a technológiai létszámszükségletnek megfelelő vasúti foglalkoztatásról szóltak. A munkáltató továbbra is elzárkózik az elől, hogy a MÁV Rt. éves üzleti tervében szereplő zárólétszámra megállapodást írjon alá a szakszervezetekkel. Erre a magatartásra az egyetlen magyarázat, hogy a MÁV vezetése túlteljesítésre kívánja szorítani a munkáltatói jogkörgyakorlókat.

A Vasutasok Szakszervezete változatlanul megalapozatlannak tartja az eltervezett munkáltatói felmondások számát, és méginkább gondokat lát a tervezett évi zárólétszám körül.

Fentiek miatt tovább folytattuk – a VDSZSZ-szel közösen – a kollektív munkaügyi vitát, a munkáltatóval szemben.

Időközben elmérgesedett a Gépészeti Üzletágnál ugyancsak a létszámleépítések miatti másik kollektív munkaügyi vita. A konfliktus a sztrájk eszközét vetítette előre. A szakszervezeti követelés a négyéves megállapodás betartása volt, vagyis az újabb és még újabb létszámleépítések helyett a munkáltató mérje fel, mutassa be a feladatokkal arányos technológiai létszámszükségletet, illetve a munkaerő kihasználtságot. Mindezt az egyenlő elbírálás elve alapján a gépész üzletág valamennyi munkakörében.

A gépész konfliktus június 2-án azzal a megállapodással zárult, mely az előzőekben vázolt követelések teljesítését és kezelését tartalmazzák. A megállapodást a VSZ (szakszervezetünket Meleg János GIB titkár képviselte), a VDSZSZ és a Munkáltató (GÜ) kötötte.

A technológiai létszám, mint objektív tényező a végrehajtó szolgálat létszámszükségletének meghatározója. Ami kiemelten fontos, hogy a technológiai létszámszükséglet határozza meg egy-egy szolgálati hely létszámát és nem a létszám a technológiát!

Az elmúlt hetekben a Vasutasok Szakszervezete *„A nemzeti vasútért! Az európai szintű vasúti szolgáltatásért!”* címmel aláírásokat gyűjtött. A több, mint húszezer aláírást 2004. május 20-án a VSZ Sztrájkbizottsága nevében *Simon Dezső*, a VSZ elnöke adta át a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium előtt a miniszter megbízottjának. A VSZ petíciójában megfogalmazott követelések teljesítésének hatásköre a tulajdonosnál vannak.

A MÁV Rt. feletti tulajdonosi jogokat a Magyar Állam nevében a mindenkori közlekedési miniszter gyakorolja, így ennek megfelelő szintű tárgyalásokat kezdeményezett szakszervezetünk. Az aláírási gyűjtőíven megfogalmazott követelések tárgyalásáról az egyeztetések elkezdődtek.

A VSZ Sztrájkbizottsága június 2-án értékelte az aláírások átadása óta történt eseményeket. A bizottság értékelése során helyt adott a tagság elégedetlenségének, ugyanakkor az utóbbi napok eseményei alapján – tekintettel a tárgyalások kijelölésére is – még lát esélyt a konfliktus tárgyalásos rendezésére.

Szakszervezetünk vezetése a nemzeti vasút jövője témában országgyűlési képviselőkkel folytatott a napokban konzultációt, melyet a résztvevők kölcsönösen hasznosnak, értékesnek és megismétlendőnek értékeltek.

Az elmúlt időszakban a Vasúti Érdekegyeztető Tanács mindössze egy ülést tartott. Nincs haladás a Választható Béren Kívüli Javadalmazás (VBKJ) bevezetésével összefüggésben ígért egyszeri átállási támogatás ügyében. Szakszervezetünk figyelmeztette a munkáltatót a VBKJ-ra vonatkozó megállapodásban foglaltakra.

Évek óta a VÉT-en megállapodások születnek a lakáscélú kölcsönök egyösszegű kedvezményes visszafizetéséről. A 2004. évit június 8-án írták alá a VÉT tagjai, a szokásos feltételrendszerben. Ami változott, hogy az 1999. december 31-ig megkötött kölcsönszerződésekre lehet érvényesíteni a kedvezményt.

Varga Gyuláné

EMLÉKEZTETŐÜL A VSZ PETÍCIÓJÁNAK SZÖVEGE, AMELYBEN MEGFOGALMAZOTTAK TELJESÜLÉSÉT TÖBB, MINT HÚSZEZREN ALÁÍRÁSUKKAL TÁMOGATTÁK:

A NEMZETI VASÚTÉRT!

AZ EURÓPAI SZINTŰ VASÚTI SZOLGÁLTATÁSÉRT!

AZ ELMÚLT ÉVTIZEDEK SORÁN A KORMÁNYSZINTŰ INTÉZKEDÉSEK SOROZATOSAN HÁTRÁNYOS HELYZETBE HOZTÁK A VASUTAT. ENNEK KÖVETKEZTÉBEN A SZEMÉLY- ÉS TEHERSZÁLLÍTÓ VONATOK, A VASÚTI PÁLYÁK ÉS AZ ÜZEMI LÉTESÍTMÉNYEK ÁLLAPOTA FOLYAMATOSAN ROMLOTT, JELENTŐS MÉRTÉKBEN ELMARAD AZ UTAZÓK, FUVAROZTATÓK ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ ELVÁRÁSAITÓL.

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE EZT TAPASZTALVA KÖVETELI A GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTÉRIUMTÓL, HOGY A NEMZETI VASÚTTÁRSASÁG JÖVŐJÉT HOSSZÚTÁVON MEGHATÁROZÓ, ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI KONCEPCIÓ MEGSZÜLETÉSÉIG FÜGGESSZEN FEL MINDEN OLYAN INTÉZKEDÉST, AMELY A VASÚTI SZOLGÁLTATÁS SZÍNVONALÁNAK TOVÁBBI CSÖKKENÉSÉHEZ, A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG ROMLÁSÁHOZ VEZET.

KÖVETELJÜK, HOGY A MÁV RT.-NÉL ÁLLÍTSÁK LE A 2004. ÉVRE TERVEZETT LÉTSZÁMCSÖKKENTÉS VÉGREHAJTÁSÁT, A FENNTARTÁSI TEVÉKENYSÉG KIHELYEZÉSÉT, A GAZDASÁGI TÁRSASÁGOK PRIVATIZÁCIÓJÁT, A VASÚTI INGATLANOK ÉRTÉKESÍTÉSÉT!

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete
www.vsz.hu E-mail: vsz@axelero.hu
Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke
Művészeti vezető: Károlyi Marianna
Szerkesztőség: [illegible]
[illegible]
Nyomdai előkészítés és nyomás: Tizpont Bt [illegible] E-mail: karolyi@mail.datanet.hu
ISSN [illegible]
Egyéni előfizetési díj: [illegible]

EURÓPA

Svájci tapasztalatok

A JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.-K INTÉZŐ BIZOTTSÁGA 2004 MÁRCIUSÁBAN KAPOTT MEGHÍVÁST A SVÁJCI BUSNANG SZÉKHELYŰ STADLER JÁRMŰGYÁRTÓ ÜZEMTŐL, HOGY SZAKMAI TAPASZTALATCSERE KERETÉN BELÜL ISMERETEKET SZEREZHESSEN EGY KORSZERŰ TECHNOLÓGIÁVAL DOLGOZÓ VASÚTI JÁRMŰVEKET, MOZDONYOKAT GYÁRTÓ ÜZEMRŐL.

Fogl Zoltán
JJÜ IB-titkára

Azzal a feltett szándékkal jött létre a kirándulás, hogy a majdan hazai járműgyártásban potenciálisan résztvevő, beszállítóként elképzelhető MÁV alapítású gazdasági társaságok munkavállalói ismereteket szerezhessenek a korszerű technológiával dolgozó, az európai vasutak piacán jelenlévő gyárról. A villamos vontatású, a diesel elektromos vontatású motorvonatokat, járműszerelvényeket gyártó üzemben figyelemmel kísérhettük a gyártás egész folyamatát, a tervezéstől a kivitelezésig.

A könnyűszerkezetű alumíniumszekrényes szerelvények igazi kuriózumok és a mi másfajta technológiával dolgozó javító üzemeink után jó volt látni, hogy a világ járműgyártása merre tart. Megnyugtató volt azt tapasztalni, hogy ebben is mint annyi más dologban szerte a világon van magyar elme és komoly szakmai értelem, mert hát ki is lehetett volna a kalauzunk, mint az ott élő magyar tudós, aki tervezője és egyik irányítója is a cégnek. Azt mondják a tudós elmék, hogy a legolcsóbb befektetés a munkaszervezés, ezért ott elég gazdagok lehetnek. Az üzemlátogatás után szakmai kérdésekre is válaszoltak, sőt lehetőséget kaptunk a fényképezésre is, nem féltek attól, hogy ellopjuk a technológiájukat. Kicsit mi is büszkék lehettünk, mert szakmai kérdéseink elismerést váltottak ki a hozzáértőkből.

Összességében nagyon hasznos és tanulságos szakmai út volt, melynek létrejöttéért köszönet illeti a MÁV Északi Járműjavító Kft. igazgatóját, Soós Endrét és azokat is természetesen, akik az egész kirándulásért sokat tettek: Emődi Istvánt és Sági Jánosnét, a Járműjavító IB gazdasági felelősét.

Európai Vasutas Szakszervezetek Állandó konferenciája

Az Európai Vasutas Szakszervezetek XV. Állandó konferenciájára 2004. június 1-jén és 2-án került sor Szerbia fővárosában, Belgrádban. A konferencián Albánia, Bulgária, Csehország, Magyarország, Macedónia, Lengyelország, Szlovákia, Horvátország és Szerbia delegációi vettek részt, Bosznia és Hercegovina Vasutas Szakszervezete pedig megfigyelőként volt jelen.

A résztvevő vasutas szakszervezetek a nemzeti vasúttársaságokkal való kapcsolatról, valamint a munkavédelemről tanácskoztak. A Vasutasok Szakszervezetét *Kis Tamás* alelnök és *Mári Gábor*, a szegedi területi képviselet vezetője képviselte.

A konferencia résztvevői megfogalmazták, hogy a vasutak tulajdonában lévő üdülők és hasonló jellegű ingatlanok közös pénzből jöttek létre, ezért azokat először a szakszervezeteknek ajánlják fel kezelésre, vagy a szakszervezetek kapjanak tulajdonrészt azokból. A munka törvénykönyvben szerepeljenek olyan törvények, amelyek megengedik a szakszervezeteknek, hogy a saját bevételeiket szakszervezeti célokra használhassák fel. Azok a törvények, amelyek a szakszervezeti vagyon szabad felhasználását tiltják, nem a szabad egyesülés elvét kövétik.

A második napirend keretében a résztvevők a vasutasok egészségének és a biztonságos vasúti közlekedés védelme érdekében a vasúti munka kockázati faktorainak megállapítását szorgalmazták, valamint kiálltak a vasutasok és családtagjaik speciális egészségügyi intézményeinek működtetése mellett.

Az európai szakszervezetek XVI. Állandó Konferenciájának rendezési jogát a Vasutasok Szakszervezete kapta, melyet 2004. októberben rendeznek meg. Ekkor visszatekintenek az Állandó Konferencia tízéves munkájára és megvizsgálják a vasút liberalizációjának a munkavállalókra gyakorolt hatását.

Nemzetközi Szakszervezeti FOCIKUPA

2004. június 12-én Mosonmagyaróváron az MTE 1904 sporttelepén került sor a Vasutas Szakszervezetek 12. Nemzetközi Labdarúgó tornájára. Két osztrák, két szlovák, két cseh, valamint a GYSEV és a házigazda Vasutasok Szakszervezete csapatának részvételével rendkívül jó hangulatban zajlott a torna. A mindvégig sportszerű és a profi játékvezetésnek köszönhetően vita nélküli találkozót az **OZZ Szlovákia** csapata nyerte. A második helyen a **ZOS Szlovákia** végzett, a harmadik helyet a **Zos Velenice,** csapata, a negyediket **ÖES-Team** csapata szerezte meg. A gólkirály **Martin Pentek** (Szlovákia), a legjobb kapus **Richard Fiala** (Ausztria) lett. További helyezettek: 5 ÖBB Simmering, 6. Vasutasok Szakszervezete, 7. SDC Ostrava, 8. GYSEV.

A VSZ hegyeshalmi alapszervezete által toborzott csapata

Ezúton is köszönjük Mosonmagyaróvár város sportvezetőségének, az MTE 1904 Sportegyesület vezetőinek és munkatársainak, és személy szerint Stipkovits Pál polgármester úrnak, a rendezvény fővédnökének a támogatását, amellyel hozzájárultak a rendezvény sikeréhez.

UT választási eredmények

A MAGYAR ÁLLAMVASUTAK RT. MŰKÖDÉSI ÉS SZERVEZETI SZABÁLYZATÁNAK HATÁLYBALÉPÉSE UTÁN A MUNKASZERVEZETÉBEN 2003. AUGUSZTUS 1-JE ÉS 2004. JÚNIUS 10-E KÖZÖTT, VALAMINT A 2001-2002-BEN MEGTARTOTT ÜZEMI TANÁCS VÁLASZTÁSOKON MEGVÁLASZTOTT, A SZERVEZETI VÁLTOZÁSOK UTÁN MÉG MANDÁTUMMAL RENDELKEZŐ ÜZEMI TANÁCSOK VÁLASZTÁSI EREDMÉNYEIT AZ ORSZÁGOS SZAVAZATÖSSZESÍTŐ BIZOTTSÁG ÖSSZESÍTETTE ÉS AZ ALÁBBI EREDMÉNYT ÁLLAPÍTOTTA MEG.

A leadott összes érvényes szavazatok száma: 157571.

A jelöltekre leadott szavazatok megoszlása: Vasutasok Szakszervezete 65526 db (41,58%), Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete MÁV Rt. 40666 db (25,81%), Mozdonyvezetők Szakszervezete 18164 db (11,53%), Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete 11022 db (7,0%), Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége 3822 db (2,42%), Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete 1109 db (0,71%), Forgalmi és Kereskedelmi Dolgozók Szakszervezete 806 db (0,51%), Jegyvizsgálók Szakszervezete 1024 db (0,65%), Munkástanácsok 766 db (0,48%), Gépészek Szakszervezete 68 db (0,04%), Vasutas Kocsiszolgálati Szakszervezeti Szövetség 76 db (0,05 %), Nem szervezett munkavállalók 14522 db (9,22%).

Az adatok összesítése a szervezeti egységektől beérkezett Választási Jegyzőkönyvek adatainak összesítésével készült. A választási jegyzőkönyvek a MÁV Rt. KÜT hivatalos irodai helyiségében (MÁV Rt. Vezérigazgatóság épülete I. emelet 150. szoba) hivatali időben megtekinthetők.

A Vasutasok Szakszervezete minden megválasztott jelöltjének gratulál!

Köszönjük a választások előkészítésében és lebonyolításában segédkezők munkáját, valamint a VSZ jelöltjeire leadott szavazatokat.

Ezúton tájékoztatjuk tagjainkat, hogy a szavazatösszesítést követően megalakult a Központi Üzemi Tanács Választását Előkészítő Bizottság, amely hamarosan kitűzi az üzletágankénti választások helyét és időpontját.

ÍGY IS LEHET

Szociális partnerség finn módra

Simon Dezső a Vasutasok Szakszervezete elnöke

Finnországról röviden

A *„monda”* szerint a finnek és magyarok együtt indultak új hazát keresni. Egy útelágazásnál úgy döntöttek, a finn törzsek északi irányban, a magyar törzsek nyugati irányban folytatják útjukat. Hogy melyikük döntése volt jobb, nehéz eldönteni.

Négyszáz éves svéd, százéves orosz uralom után 1917-ben vált önállóvá Finnország. A független állam létrejötte sem hozott gyors, töretlen fejlődést. A polgárháború, a finn-szovjet háború, majd a második világháború okozott súlyos területi és gazdasági veszteségeket. Az ország lakosainak az északi fekvésből és kevés mezőgazdasági területekből adódó nehézségekkel is szembe kell nézniük. A történelmi múlt és a környezeti tényezők bizonyára meghatározóak abban, hogy a finnek másként gondolkodnak, mint mi magyarok. Mint mondják: *„megtanultuk, a bajban csak önmagunkra számíthatunk”.*

Finnország területe háromszor nagyobb, a lakossága feleakkora, mint Magyarországé.

Finnországban az emberek törvénytisztelők, a korrupció alig ismert, nincs borravaló, az oktatás magasan fejlett, magas színvonalú környezetvédelmi technológiákat alkalmaznak, és ma az egyik legversenyképesebb ország.

A magas, közel húsz százalékos munkanélküliség ellenére Finnországban jólét van, ennek megteremtésében és fenntartásában kiemelkedő jelentősége van a társadalmi szolidaritásnak és a nagy hagyományokkal rendelkező szociális partnerségnek. A munkaadók és munkavállalók szövetségei három-négy évre szóló – munkaviszonyról és bérekről – keretszerződést kötnek, erre alapozva hozza meg a kormány gazdasági döntéseit.

A finn munkavállalók szervezettsége nagyon magas, hetvenegy százalékos. A szakszervezetek ágazatok, illetve szakmák szerint szerveződnek, és ezek három szakszervezeti szövetségbe tömörülnek. A Finn Szakszervezetek Szövetségének (SAK) 1080000, a Bérért Dolgozók Finn Szövetségének (STTK) 643000, az Értelmiségi Dolgozók Szakszervezeti Szövetségének (AKAVA) 436000 tagja van.

A munkaadói oldal hasonló elvek mentén szerveződik, szervezettségük hetven százalékos.

A kollektív alku szintjei

Először a munkaadói és munkavállalói szövetségek – harminc éve – keret-megállapodást kötnek, melynek tárgyalásain a kormány nem vesz részt, de azt folyamatosan figyelemmel kíséri és szükség szerint adócsökkentésekkel, vagy szociális juttatásokkal segíti elő a megállapodást. A második szint az ágazati vagy szakmai megállapodás szintje.

Harmadik szint a helyi szint, ezen a szinten kell megállapodni az olyan munkaadókkal is, akik nem tagjai a munkaadói szervezetnek. A megkötött kollektív szerződés szakszervezeti tagságtól függetlenül minden munkavállalóra vonatkozik.

Finnországban nincsen általánosan meghatározott minimálbér, de mindegyik kollektív szerződés meghatározza a saját minimumait. Nincs jogi eszköz a reprezentativitás meghatározására. A munkaadók és a munkavállalók szabadon szerveződhetnek és joguk van részt venni a kollektív tárgyalásokon, de tudni kell, hogy a munkáltatók nem kötelesek tárgyalni és kollektív szerződést kötni, ezt adott esetben csak sztrájkkal lehet kikényszeríteni. A kollektív szerződés megkötésének alapfeltétele az erős szakszervezet és ezt a finnek tudják. A finn munkavállalók kilencvenöt százaléka kollektív szerződéssel védett munkahelyen dolgozik.

A SAK a legrégebbi, nagy hagyományokkal rendelkező szakszervezeti szövetség, 1907-ben alakult.

A szakszervezeti szövetségek közül egyedül a SAK működtet területi irodákat, amelyeket a múlt évi értékelés után is változatlan számban – tizennégy iroda – fog működtetni. A SAK területi irodáinak munkája az EU csatlakozást követően felértékelődött a különféle területi szintű európai unióval kapcsolatos bizottságok munkájában való részvétel miatt.

A három szakszervezeti szövetség tiszteletben tartja egymást. Összehangoltan, sajátosságukból adódó érdekek mentén végzik munkájukat. Nemzetközi kapcsolatok területén is együttműködnek, és még az EU csatlakozás előtt közös irodát hoztak létre Brüsszelben. A brüsszeli iroda 1995-től hivatalosan működik, elsősorban érdekképviseleti munkát végez, illetve információkat gyűjt és szolgáltat.

A minisztériumok minden tervezett intézkedést előzetesen megküldenek a szakszervezeteknek, így mód és lehetőség van véleménynyilvánításra. Ez a gyakorlat a partnerség egyik alappillére, mint mondják: *„kis ország vagyunk, igényt tartunk egymás véleményének megismerésére”.*

...A BAJBAN CSAK ÖNMAGUNKRA SZÁMÍTHATUNK

A finn látásmódról

Európai viszonylatban Finnországban magasak az adóterhek, és igen erős a szociális védőháló. A szakszervezetek minden évben felmérést végeznek arra vonatkozóan, hogy a munkavállalók igénylik-e az adócsökkentést, amely egyben a szociális ellátottság csökkentését is jelentené. A válasz egyértelműen minden esetben az, hogy ilyen áron soha.

A SAK Kiljavában iskolát működtet, mely nagy múlttal rendelkezik. Az iskola fenntartásához az állam is hozzájárul, ahol sajátos formájú *„önképzés”* folyik. A képzésen résztvevők az érdekképviseleti ismeretek mellett sok más fontos kérdéssel is foglalkoznak. Ilyen a nemek közti esélyegyenlőség, és az, hogy meg kell tanulni együttdolgozni a külföldi munkavállalókkal, akik valószínűleg másként fognak viselkedni, mint a kiszámítható és egymáshoz szolidáris finn munkavállalók.

A finnek távoli rokonaink, és aki a finn nyelv dallamát hallgatja, az a magyar nyelv dallamához hasonlót hall. A finnek gondolkodásmódját figyelve azonban kevesebb azonosság fedezhető fel. A finnek törvénytisztelők és kiközösítik azokat, akik a törvényeket nem tartják be, adócsalók, korruptak. Vajon, ha mi is így gondolkodnánk, mekkora lenne a kiközösítettek köre?

A finnek a környezetvédelmet komolyan veszik. Vajon mi gondolunk-e gyermekeink jövőjére?

A finneknél van párbeszéd, szociális partnerség, mely alapja a munkabékének, jólétüknek. Vajon mi miért csak bizonygatjuk, hogy ez a kérdés nálunk rendezett?

A finnek megtanulták azt, hogy bajban csak önmagukra számíthatnak, hisznek a szolidaritásban, az összefogás erejében. Vajon a finneknél miért nincsenek, és nálunk miért vannak hajléktalanok? Vajon az Európai Unióban mi vár arra, aki egyedül akarja önmagát megvédeni?

Simon Dezső

Tájékoztató a KÜT üléseiről

Soros KÜT ülés, 2004. május 3.

1. Tájékoztató a MÁV Hotels Rt. működtetésével kapcsolatos elképzelésekről. Ea.: dr. Feleki Ferenc vezérigazgató.

Egyes üdülők nem rendelkeznek működési engedéllyel (közegészségügyi, tűzoltósági). A felkészültségi szakaszban vizsgálták a költségek fizetésének sorrendjét. Elkészült az alapítói okirat és az üzemeltetési szerződés. Legfontosabb most zökkenők nélkül megoldani a változás időszakában az ez évi üdülési szezont. Az üdülőt számlaadási kötelezettség terheli. A jövő évre csak szeptember 1. után tud tervezni, mert a MÁV Rt. csak akkor ad megrendelést. Ma 5900 Ft+Áfa/fő/nap az önköltség! A kis üdülőkben a kevés jelentkezés miatt összevonások várhatók az üdültetés szempontjából.

2. A MÁV Rt. 2003. évi, 2004. I. negyedévi munkabaleseti helyzetének alakulása. Előadó: Dr. Debreczeni Katalin főosztályvezető, Kálmán László osztályvezető.

Az Igazgatóság elfogadta a határozatot. Jó az együttműködés a Biztonsági Igazgatósággal. Szembetűnő az emberi mulasztásból eredő munkabalesetek száma, ezért kiemelten az oktatás, szolgálatba jelentkezés vizsgálatával kell a megelőzés érdekében tenni. Összefoglalva a minőségi mutatók javultak, a mennyiségi stagnálás ellenére a megelőzés fontosságát kell kiemelni. A munkavédelmi képviselők vegyenek részt a balesetek kivizsgálásában.

3. A munkaszervezetre vonatkozó működési tapasztalatok értékelése, az MSZSZ módosítására vonatkozó javaslatok. A KÜT vélemény megfogalmazása.

4. Tájékoztató a hálózati üzemi tanács, üzemi megbízott választásokról, a beérkezett jegyzőkönyvek alapján.

Soros KÜT ülés, 2004. május 17.

1. Tájékoztató a MÁV Rt. 2004. évi Hálózati Üzletszabályzatában foglaltakról, a 2004- 2005. évi pályahasználati díj megállapítására vonatkozó javaslatokról. Ea.: Dr. Zsákai Tibor főig.

Mit jelent a MÁV számára az EU-csatlakozás? Vasúti infrastruktúrához való hozzáférés, pályahasználati díj megállapítása, vasútvállalatok alapítása. Május 1-től a vasúti pályakapacitást elosztó Kft 100%-os állami tulajdonúként jött létre. Elkészült a magyar vasút Hálózati Üzletszabályzata: általános rendelkezések, pályahasználathoz való hozzáférés, infrastrukturális adatok pályakapacitás elosztás folyamata, szolgáltatások, pályahasználati díjak (árlista), átmeneti rendelkezések.

A pályahasználati díj 3 fő részből áll: 1. menetvonal igénylés lekötés díja, 2. közlekedtetési díj, 3. szolgáltatási díjak. Nagyságrendjét illetően piaci alapú átlagos értékű díj. Mennyire versenyképes ez a díj a környező országokhoz képest? A menetrend jóváhagyásában ezentúl részt vesz a Pályakapacitást Elosztó Kft, mivel ő adja a díjat. Jelenleg a kapacitás 20%-a fogadható, mivel rossz a kihasználtsági mutatónk. Kérdések: Lesz-e tevékenység kihelyezés, készültek-e gazdasági számítások? Legfontosabb, hogy elkészültek a döntés-előkészítő anyagok, melyet 18-án tárgyal a projekt (elhalasztva 21-re), s tesz javaslatot a vezérigazgatónak. Ha nincs kihelyezés, tárgytalan a kérdéskör.

Legfontosabb most zökkenők nélkül megoldani a változás időszakában az üdülési szezont.

Az ingatlanok átvételét követően üzemeltetésére az országos lefedettségű IK KFT lenne a kézenfekvő megoldás.

2. Tájékoztató a hálózati üzemi tanács, üzemi megbízott választás eredményéről. Ea. Dr. Halász József társelnök.

3. Különfélék: KÜT határozat, Forgalmi Csomóponti Munkabizottság létrehozására.

Bodnár József
KÜT Sajtóreferens 04/50-55

MVJ
MÁV Vasjármű Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Telefon/Fax: 94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu
http://www.mvj.hu
MTU FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer
BEHR INDUSTRIETECHNIK Service
ISO 9001:2000 DIN-EN 729-2 DIN 6700-2 ÖNORM M 7812
Tevékenységeink:
- dízelmozdonyok (M43; M47), motorvonatok (Bz-mot), személykocsik, teherkocsik **javítása, korszerűsítése, átépítése;**
- speciális vasúti jármű gyártás;
- vasúti nosztalgia járművek **felújítása, újjáépítése;**
- jármű fő- és részegységek gyártása (Power Pack);
- MTU és BEHR **szakszervíz tevékenység.**

MÁV Vasjármű Járműjavító Kft. és gyártó
MVJ a korszerű vasúti járműparkért!

Tisztségviselői képzés Zamárdiban

A Vasutasok Szakszervezete 2004. június 2-4. között Zamardiban tartott tisztségviselok reszere kepzest, tovabbkepzest. A resztvevok a Tavkozlesi, Erosaramu es Biztositoberendezesi (TEB) es a Mernoki es Palyaletesitmenyi Igazgatosag teruleten dolgozo tagok es tisztsegviselok voltak. A Kepzesi es Oktatasi Bizottsag altal ajanlott es jovahagyott program szerint kommunikacios trening, tagszervezes, aktualis erdekvedelem, Munka torvenykonyve, Kollektiv Szerzodes, VSZ Alapszabaly es SZMSZ, VSZ elnoki es palyavasuti foigazgatoi forum volt a haromnapos program.

Polgár József

A kommunikációs tréning vezetője, moderátora dr. Kotter József, TEB képviselet vezetője volt. A tréning során a hallgatók a tárgyalásokon alkalmazandó kreatív, hatékony megoldásokat elősegítő, illetve gátló tényezőket és megoldási módokat ismerték meg. A tréning végén kitöltött tesztlappal a hallgatók megismerhették az alap temperamentumukat is, amelynek segítségével és a tréningen hallottakkal együtt a jövőben sikeresebb tárgyalásokat folytathatnak.

A pályavasúti főigazgató, dr. Zsákai Tibor 2004. június 2-án tartott fórumot. Tájékoztatója elején a MÁV átalakításának fontosságáról beszélt. Kiemelte a hatékonyság növelésére tett intézkedéseket és az EU-csatlakozás elvárásait a MÁV Rt.-vel szemben. Bejelentette, hogy a MÁV Rt. Igazgató Tanácsa 2004. június 7-én dönt az üzletági előterjesztés alapján az üzletág további szervezeti átalakításáról, a tevékenység kihelyezés módjairól. Három előterjesztésről kívánnak dönteni, mégpedig a távközlés, az erősáram és a pályás karbantartás kihelyezéséről. Lehet valamennyi apportra (TEB) részbeni (gyengeáram). Pályánál biztonsági kérdés, hogy a felügyelet, a hibaelhárítás és kisgondozás megmaradjon. Az előterjesztés szerint a nagy TMK kerülne kihelyezésre. Fontos célként, elvárásként fogalmazta meg főigazgató úr a jólképzett szakembergárda megtartását!

A főigazgatói előadás után a hallgatók az anyagbeszerzés gyorsítását, egyszerűsítését javasolták, a létező szakemberhiányra hívták fel a figyelmet, valamint a szociális, munkavédelmi, telephelyi korszerűsítések lelassulását kérték számon. Főigazgató úr szerint a távközlésnél tevékenység-kihelyezés 2004. november-december hónapban lehetséges a közbeszerzési eljárás miatt. A pályás Osztály Mérnökségek további átalakítása is napirenden van, a hogyant a június 7-i döntés szabja meg.

Június 3-án dr. Borda Tibor tartott az Mt.-ből jogszabály ismertetést és értelmezést. Az esti órákban Karácsony Szilárd szervezetpolitikai kérdésekről, szervezeti munkáról tartott tájékoztatót.

A Vasutasok Szakszervezete elnöke, Simon Dezső pénteken tartott fórumot, ahol aktuális érdekvédelmi kérdésekről, KÜT választásról, az aláírásgyűjtés hatásairól, a szervezet gazdasági helyzetéről tartott előadást, amelyet a hallgatók által feltett kérdésekre adott válaszokkal fejezett be.

A tanfolyam végén a hallgatók írásban minősítették az elhangzottakat, melynek alapján kijelenthető, hogy a képzés sikeres és hasznos volt. Köszönet a szervezőknek, az üdülő személyzetének.

Polgár József

Lesz ez még rosszabb is !?

Papp Zoltán

Hónapok óta egyre szomorúbban olvasom a vasúti közlekedés helyzetét elmarasztaló olvasói véleményeket. A vélemények mögött érzések vannak, amelyeket senkinek sincs joga elvitatni. Nekünk, vasutasoknak is többszörösen keserű a szánk. Jogosan várják tőlünk az utasok, megrendelők a miértekre a választ, és egy idő után nehéz széttárni a kezeket. Mi is utazunk és látunk, sok ezreknek közülünk bizonytalan a munkahelye. De mi kinek panaszkodjunk?

Az aktuális kormányok tizenöt éve kínlódnak a közlekedés javításán. A mostani úgy döntött, hogy ezermilliárdot ad az autópályák építésére és mellette megengedi a MÁV-nak, hogy 60 milliárdos kölcsönt vegyen fel, értékpapírokat adjon ki, eladja nagyértékű ingatlanjait. (A vállalat feléli a vagyonát. És utána?)

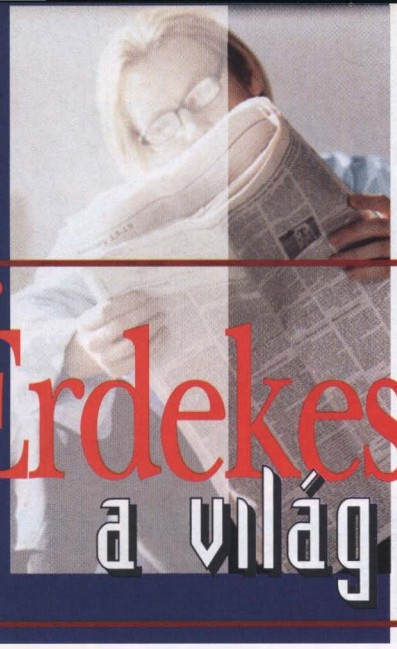
Igen, tudjuk, hogy megnőtt az igény az egyéni közlekedésre (autó), sokan szeretnének messzire szállni (repülő), így a vasútnak csökkent a szerepe. De azért az átmenő kamionforgalom okozta milliárdos útkárokon, belvárosi teherautó áradaton, rengő házakon, elsodort kerékpárosokon, allergiás gyerekeken, lapos süniken és a csíkos égboltról aláhulló égéstermékeken és gyilkos napsugarakon el kellene gondolkodnunk. A vasút tizedannyi energia, terület felhasználásával szállítja a teherárut, mint a kamion (környezeti terhelés kisebb). Balesetek mindenhol történhetnek, de aki vonaton utazik, negyvenszer több esélye van a megérkezésre a személyautóhoz viszonyítva. Minden évben valaki elsüti, hogy veszteséges a MÁV. Mihez képest, hogyan számították ki? Vajon, ha a szlovén, vagy szlovák kamionos cégekkel kifizettetnék a 86-os úton és környékén okozott valós károkat, mekkora hasznuk lenne az év végén? Van, ahol az ilyen tranzitot vonatra szállítják. Persze előtte az állam felerősíti a vasutat, hogy legyen mire. Vajon ez a beruházás az adófizetők pénzének elherdálása, vagy inkább az állam logikus lépése polgárai védelmében és jogos állami haszon szerzésére? Egyébként megnézte azt valaki, hogy milyen adókedvezmények miatt olcsóbb ma repülni, mint gurulni Bécsből Budapestre? Tudja valaki, hogy minek mi a teljes költsége?

Az EU ezekben a kérdésekben nem dönt, és nem is fog dönteni helyettünk, hiába várjuk. Ha nekünk jó, hogy közúton szállítjuk a sódert és a fát, évente egy-egy falu népét halálba kergetjük a túlzsúfolt utakon, tönkretett környezetet hagyunk az utánunk jövőkre és közben még ezernyi vasutas munkahelye is veszélybe kerül, magunkra vessünk.

Nem, nem segítség, segély kell a MÁV-nak (azt adják az egészségügynek, oktatásnak, nyugdíjasoknak, stb.), csak lehetőség a működésére, azért, hogy aki akarja, a felsoroltak miatt választhassa, aki meg nem választhat, mert nincs autója, az is emberhez méltóan utazhasson, szállíthasson.

Papp Zoltán, VSZ elnökségi tagja

Az írás megjelent a Vas Népe olvasói rovatában



Érdekes hírek a világ vasútjairól

Vasúti katasztrófa Észak-Koreában

A baleset április 24-én történt, amikor egy ammónium-nitrátot és egy szénhidrogént szállító vonat ütközött össze Ryiongchon állomáson, amely kb. 20 km-re fekszik a kínai-koreai határtól. A szakértői vizsgálat szerint az ütközés következtében kidőlt egy felsővezetéket tartó oszlop, és a nagyfeszültségű vezeték ráesett a vegyianyagot szállító tartálykocsira. Ezután következtek be a sorozatos robbanások, melyek ereje olyan nagy volt, hogy fény- és hanghatását a határ kínai oldalán is érzékelték.

Az észak-koreai hatóságok szűkszavú nyilatkozatai is elismerték, hogy a robbanás egy kilométeres körzetében az épületek szinte teljes mértékben megsemmisültek. A halálos áldozatok számát 150-re, míg a sebesültekét 1300-ra becsülik.

A vasútvonal, amelyen a katasztrófa történt, a legnagyobb jelentőségű az ország számára, mivel ezen bonyolódik le az áruforgalom a szomszédos Kínával. A vonal kapacitása eddig is szűkös volt, mely a baleset következtében tovább korlátozódott. A robbanások helyén Ryongchon állomáson hatalmas kráter keletkezett, megsemmisült a teljes vágányhálózat, az állomásépület, a felsővezeték és a biztosítóberendezés. Tekintettel Észak-Korea gazdasági helyzetére, a teljes helyreállítás sok időt vesz majd igénybe.

Az észak-koreai hatóságok úgy tervezik, hogy a vasúti forgalmat tengeri útvonalra terelik és ehhez segítséget kérnek Kínától is.

(Rail et Transports, 2004. május 5.)

Liberalizáció: a hangnem erősödik Franciaországban, jobban, mint máshol Európában

A francia álláspont megváltozása a vasutak liberalizálásának kérdéséről elkerülte a közvélemény figyelmét, de a vasutas szakszervezetekét nem. Egy vasutas szakszervezeti vezető kijelentette, hogy erősítik ellenállásukat a vasúti fuvarozási tevékenységben kialakult versenyben, ahol – a CGT főtitkára szerint – még soha ilyen mértékben nem mutatkozott meg a helytállás az áru- és utasfuvarozás tekintetében.

A közlekedési miniszter azt válaszolta a szakszervezeti szerveknek, hogy a piac megnyitása a nemzetközi vasúti személyforgalomban csak akkor történhet meg, ha a forgalom biztonsága megmarad, és figyelembe veszik az utazóközönség igényeit. A FO vasutas szakszervezet elnöke kijelentette: *„A miniszter meg akar minket nyugtatni megmagyarázva, hogy nem kellene összekeverni a liberalizációt a privatizációval. Nem vagyok benne biztos, hogy ezzel mindannyiunkat megnyugtatott”.* A miniszter elmondta még a szakszervezeteknek, hogy 2006. január 1-ig értékelést fognak készíteni a teherforgalom esetleges megnyitásáról a versenytársak számára.

A CGT május 3-án újabb találkozót kért a miniszertől a teherforgalom kérdésének megvitatására. Javaslatot kívánnak tenni az Európai Fuvarozási Szövetséghez (ETF) egy új kezdeményezés megszervezésére Európában, még a június 13-i európai parlamenti választások előtt. A jelszó ugyanaz lesz, mint március 31-én Lille-ben: *„Megállítani a liberalizációt.”*

(Rail et Transports, 2004. április 21.)

Észtország amerikaiaknak privatizálta vasútjait

Tizenkét év telt el azóta, hogy Észtország visszanyerte vasútjainak tulajdonjogát 1991-ben történt függetlenné válása után. A legészakabbra fekvő balti állam, amely most vált az Európai Unió tagjává, különlegességnek számít az öreg kontinensen, miután privatizálta vasútjait amerikaiaknak, elsőbbséget biztosítva a teherforgalomnak.

A vasutakat még a cárok korszakából örökölték és részben korszerűsítették, amikor Lettországgal és Litvániával együtt a balti régió tagjai lettek és megalakult az Észt Államvasutak. 1992. január 1-jétől kezdve az UIC tagjává váltak. Az ország 1024 km széles nyomtávú, egyvágányú pályával rendelkezik, kivéve egy 104 km-es vonalat Tallin vonzáskörzetében, amelyből 132 km villamosított.

Észtország igen hamar elhatározta, hogy privatizálja vasútjait, mégpedig a harmadik világ bizonyos országaiban divatos recept szerint az Egyesült Államoknak. A privatizálástól nyereséget remélnek, valamint, hogy biztosítja a tömegközlekedést a nagyobb városok vonzáskörzetében. A privatizált Észt Államvasutak bonyolítja le a teherforgalmat az észt vasúthálózat 2/3 részén (693 km). A nem privatizált városkörnyéki villamosított vonalakat az állami vasúttársaság üzemelteti, valamint a teherforgalom egy részét (275 km). Az amerikai vállalatok által átvett vasútvonalakra a General Elektric Gyár által készített 77 mozdonyt állították üzembe, átalakítva azokat a széles nyomtávra.

MÉG SOHA ILYEN MÉRTÉKBEN NEM MUTATKOZOTT MEG A HELYTÁLLÁS AZ ÁRU- ÉS UTASFUVAROZÁS TEKINTETÉBEN

Észtországnak az Európai Unióhoz csatlakozása azonban egyáltalán nem változtatja meg az ország földrajzi helyzetét. Oroszország mindig közelebb lesz, mint Közép-Európa. (Szentpétervár 370 km-re van Tallintól, Varsó pedig 1214 km-re.) A vasutat tekintve Észtország (mint Finnország és a többi balti állam) a legnagyobb mértékben kötődik a hatalmas orosz hálózathoz, míg a normál nyomközű európai vasutak egy másik világot jelentenek. A kompforgalom tekintetében Észtország Finnországhoz kötődik, amely nép nyelvileg is legközelebbi szomszédja.

Ilyen perspektívából tekintve az észtországi fuvarozási áramlat orientációja egy észak-déli tengely felé hipotetikus marad a vasúti forgalom számára, ha figyelembe vesszük például, hogy 1998 óta semmiféle nemzetközi személyforgalom nincs Tallin és Riga között (420 km). Meg kell említeni még egy 55-80 km hosszúságú, tengeralatti vasúti alagút tervét Finnország és Észtország között, amelyhez még hiányzik a beruházó az 1,3 és 1,7 milliárd eurós költség előteremtéséhez.

(Rail et Transports, 2004. április 28.)

Berlin egy mini metrót helyez forgalomba a 2006-os labdarúgó világbajnokságra

2006-ra egy két kilométeres metróvonalat helyeznek forgalomba Berlinben. Az új vonal a jelenlegi U5 számú vonal meghosszabbítása lesz a készülő Lehrter Bahnhof és a Brandenburg-i kapu között a Reichstagon keresztül. Az új vonal érinteni fogja az Unter den Lindenen létesülő új kormányzati negyedet. Az alagút fúrása már megtörtént, így a vonal átalakítása nem igényel nagyobb munkát.

Az új vonalon a tervek szerint tízpercenként fognak ingavonatok közlekedni, amelyek két és fél perc alatt teszik meg ezt a távolságot. A munka költségeit 28 millió euróra becsülik. A továbbiakban tervezik a vonal meghosszabbítását az Alexanderplatzig (2,3 km), ez a munka azonban 2010 előtt nem történhet meg.

(Rail et Transports, 2004. április 14.)

Hajós Béla

ETF Korridor konferencia

Záró-konferencia

A konferencián a résztvevők elfogadtak egy álláspontot, mely részletesen foglalkozik a közlekedési ágakkal.

2004. május 17-19. között Bécsben rendezték az ETF Korridor Projekt utolsó konferenciáját, melyen a Vasutasok Szakszervezete is részt vett.

A több, mint két évig tartó projekt nyitó konferenciája épp Budapesten volt 2002. márciusában.

1997 júniusában Helsinkiben tartották azt az Összeurópai Közlekedési Konferenciát, melynek központi témája az összeurópai közlekedési folyosók keleti meghosszabbítása volt. A tíz folyosóból négy halad keresztül Magyarországon, amelyek egyben fő tranzitútvonalaink.

Helsinkiben közös célokat és elveket fogalmaztak meg a résztvevők. Ezek egyikeként a szociális partnerek rendszeres konzultációját a közlekedéspolitika fejlesztésével kapcsolatban.

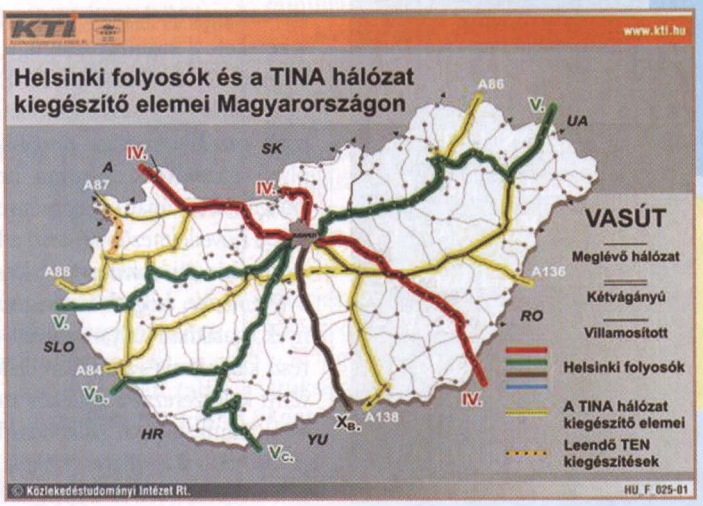
A IV-es folyosó ETF-tag szakszervezetei életre-keltettek egy munkacsoportot abból a célból, hogy megismerjék egymás kultúráját, a különböző vasúttársaságok problémáit és nem utolsósorban milyen az érdekegyeztetés, a szociális párbeszéd helyzete az adott országban. Ezen találkozók keretében a Vasutasok Szakszervezete beszámolt a FIDESZ-kormány szakszervezeteket ellehetetlenítő politikájáról, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezethez (ILO) eljuttatott panaszunkról vagy épp a 2004. évi választásokról és azok eredményeiről. A projekt keretében a munkavállalói oldal többször is találkozott a munkáltatói oldallal, ahol a MÁV Rt. sajnos nem mindig volt jelen.

A IV-es folyosóbeli együttműködés tapasztalatait felhasználva az ETF létrehozta a szakszervezeti Korridor Projektet. Ez a gyakorlatban a különböző szektorok (vasút, közút, hajózás) találkozóit, vitáit jelentette.

Ma a kibővített Európai Unió közlekedési hálózata, a pán-európai közlekedési hálózat mintegy kétharmadát jelenti.

2004. májusában 17 kelet-közép európai ország közlekedés szektorbeli szakszervezetei vettek részt a konferencián. A résztvevők üdvözölték az Európai Unió bővítését és támogatásukról biztosították a mostani körben nem csatlakozó országok képviselőit.

Az Európai Unió infrastruktúra politikája nemcsak az egységes európai piac, hanem a szociális kohézió, a béke és stabilitás szempontjából is kiemelkedő jelentőségű. Ebben a pillanatban az EU céljának kell lennie a funkcionális belső piac kialakítása, miközben fokozza a politikai, gazdasági és szociális kohéziót a nem EU-tag régiókkal, különösen a balkáni országokkal valamint a Független Államok Közösségeivel.



A liberalizáció, a privatizáció egyre gyakrabban hangzik el a közlekedéssel összefüggésben, és szociális feszültséget okoz, valamint egy kiélezett versenyhez vezet a közlekedési módok és szereplői között.

A jelenlegi infrastruktúra politikától azt várjuk el, hogy hozzájárul a munkahely-teremtéshez. A folyamatos reformok és átalakítások következménye, hogy nagyon sok munkavállaló veszti el munkáját. Habár az infrastruktúra fejlesztés munkahely-teremtéshez vezet, de ezek a turizmus ill. a rugalmas jellegű munkákhoz kapcsolódnak.

Néhány példától eltekintve megállapítható, hogy a közlekedés reformjával és struktúraváltásával kapcsolatban nemzeti szinten szinte egyáltalán nincs konzultáció a szakszervezetekkel.

Az ETF mindig is nagy hangsúlyt fektetett a Helsinki Konferencián elfogadott elvek egyikére, vagyis a rendszeres konzultációra a szociális partnerek között. Formálisan történtek konzultációk a partnerek között, azonban ezek kimenetelét általában figyelmen kívül is hagyták.

Az európai közlekedés-politika megközelítése csakúgy, mint sok minden az EU életében egyre inkább regionális formában történik. A regionális megközelítés segít abban, hogy még jobban lehessen a prioritásokra fókuszálni, míg a korridor koncepció inkább hozzájárul a nem EU-tagok politikai, gazdasági és szociális kohéziójához.

A konferencián a résztvevők elfogadtak egy álláspontot, mely részletesen foglalkozik a közlekedési ágakkal.

Sajnálatos módon a vasúttársaságok az elsődleges célpontjai a reform, a privatizáció és átalakítás tekintetében az EU intézményeinek és a különböző nemzetközi pénzügyi intézményeknek.

A munkavállalói oldal osztja az európai intézmények azon véleményét, hogy a szektornak égető szüksége lenne egy erős fellendülésre.

Szomorú tény, hogy a kelet-közép európai vasúttársaságok évről-évre óriási adósságot görgetnek maguk előtt, a beruházás minimális vagy egyáltalán nincs, miközben a nemzeti kormányok állandó nyomás alatt tartják őket.

Komiljovics Máté

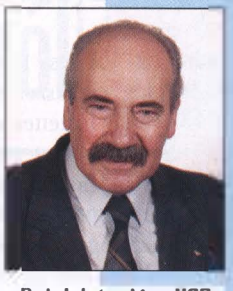
A VSZ Vasútegészségügyi Intéző Bizottság középtávú feladatterv-végrehajtásának helyzete

Vasútegészségügyi Intéző Bizottság érdekérvényesítő tevékenységet a tárgyidőszakban meghatározta a GKM vasútegészségügy titkárság koncepciója, a költségvetési intézmények (kórházak), valamint a Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság (VKHT) közvetett irányítása. A kialakult helyzetben az IB tárgyalásokat kezdeményezett az intézményekben az előmeneteli tarifarendszer és a jóléti juttatások reál értékének megőrzése érdekében.

Jövedelmi viszonyok:

A fekvőbeteg ellátó egységeknél eltérő módon, eltérő mértékben volt realizálható az IB bérfejlesztő tevékenysége. Ennek ellenére a kórházakban a munkavállalók átlagbére nem nőtt a tervezett mértékben, ugyanakkor valamennyi intézménynél bevezették a szakmai minimálbért. A Vasútegészségügyi KHT-nél az 50%-os béremeléssel – közalkalmazotti bértábla – kb. 92%-on állnak a dolgozók, ami kb. 6-8%-os bérfejlesztést tesz szükségessé 2004-ben a bértarifa bevezetése során. Gondot jelent ugyanakkor, hogy a KHT foglalkozás-egészségügyi dolgozók 50%-os béremelése „mozgóbér", mely nem az OEP által finanszírozott. Ezért a bértarifa bevezetéséhez szükséges bér kiegészítését és alapbéresítését követeli a VSZ a jelenlegi bérfejlesztés során.

Jóléti és szociális rendszer: A GKM havi rendszerességgel tájékoztatja a reprezentatív szakszervezeteket a vasútegészségügy intézményeinek helyzetéről, tevékenységéről. Ezért ismert tény, hogy 2004-ben fontos a fekvőbeteg ellátó intézmények gazdálkodásának rentábilissá tétele, majd olyan gazdálkodási forma bevezetése, amely (magánosítás útján) eredményesebbé, szervezettebbé (jövedelmezőbbé) teszi a betegellátást.



Rubik László, a VSZ Vasútegészségügyi Intéző Bizottság titkára

Az érintett szakszervezeteknek (VSZ-nek is) az a véleménye, hogy a vasútegészségügyi intézmények átalakítási folyamatában (privatizálásában) részt kell venni és a munkavállalói érdekeknek érvényt kell szerezni a kollektív szerződés megkötésével, munkajogi megállapodás kidolgozásával, a vasúti háziorvosi szolgálat, illetve foglalkozás-egészségügy színvonalának megőrzésével, az irányított betegellátás jelenlegi gyakorlatának továbbfejlesztésével.

A VSZ Vasútegészségügyi Intéző Bizottság fontosnak tartja, hogy az új Vasúti Törvényben a meglévő gyakorlatnak megfelelően maradjon meg az egészségügyi dolgozók menetkedvezményének biztosítása. Ennek érdekében a MÁV Rt. által készített Vasúti Törvénytervezetről véleményünket írásban a GKM illetékes államtitkárainak megküldtük.

Munkakörülmények:

A Vasútegészségügyi KHT. területén 2003. őszén megtartott ÜT-választással egyidőben (valamennyi divízión) megválasztásra kerültek a munkavédelmi képviselők. Ők azok, akik megfelelő (munkáltatói) felkészítés után jól segíthetik az egészséges, biztonságos munkavégzés feltételrendszerének kialakítását, ellenőrzését. A Vasútegészségügyi IB levélben kérte fel a VKHT vezetését (a munkavédelmi törvény szerint) a képviselők szakmai kiképzésére.

Kollektív Szerződések:

A Vasútegészségügyi Intéző Bizottság működési területén valamennyi intézetben jelenleg van KSZ. A kialakult gyakorlatnak megfelelően az első negyedév végéig a meglévő KSZ-eket szükség szerint a felek módosítják. A Budai MÁV Kórházban a módosítást követően aláírásra került, a Szolnoki MÁV Kórházban (a struktúra módosítás miatt) új tervezet készült, amelynek átdolgozása VSZ szakértő közreműködésével folyamatban van. A Budapesti MÁV Kórház és Központi Rendelő Intézet megbízott főigazgató főorvosa 2004. április 1-jétől felmondta a KSZ-t. Az illetékes három szakszervezet „kifogással élt". Várható, hogy az új munkáltatói javaslat 2004. július 1-je előtt tárgyalásra kerül. A VKHT, KSZ várhatóan (rövid időn belül) módosításra, illetve bővítésre kerül. (Mt. változás, prémium és jutalmazási rendszer, bértarifa melléklet.)

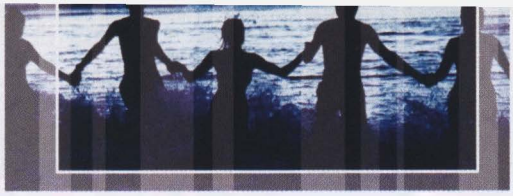
...Az érintett szakszervezeteknek (VSZ-nek is) az a véleménye, hogy a vasútegészségügyi intézmények átalakítási folyamatában (privatizálásában) részt kell venni és a munkavállalói érdekeknek érvényt kell szerezni a kollektív szerződés megkötésével, munkajogi megállapodás kidolgozásával, a vasúti háziorvosi szolgálat, illetve foglalkozás-egészségügy színvonalának megőrzésével, az irányított betegellátás jelenlegi gyakorlatának továbbfejlesztésével

Munkaügyi kapcsolatok erősítése:

Üzemi és munkavédelmi képviselő választás tapasztalatai: A közalkalmazotti tanácsok újraválasztására várhatóan 2004. őszén kerül sor. A fekvőbeteg ellátó MÁV intézményekben jelenleg VSZ többségű kt-k működnek. A VKHT területén 2003. őszén ÜT és munkavédelmi képviselőket választottak. A VSZ 56%-os eredményt ért el. Ezt követően az érintett divíziók delegáltjaiból megalakult a VKHT KÜT (elnöke: Dr. Török Irma), ugyancsak újjáalakult a FEB. A munkaügyi kapcsolatok gondozását megítélésünk szerint a GKM államtitkári szinten fontosnak tartja, mivel szakszervezeti párbeszéd keretében kívánja a vasútegészségügyi stratégia kérdéseit megvalósítani.

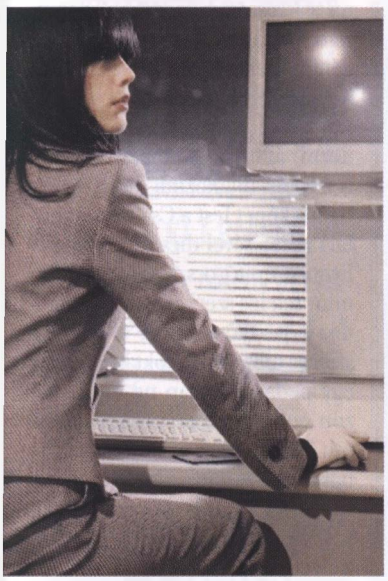
A Vasútegészségügyi IB féléves ülésterv alapján működik. (IB ülés kéthavonta.) A napirendek összeállítására az intézményi szb-titkárok javaslatai alapján kerül sor. A napirendek előadói rendszerint jól felkészült intézményi és központi előadók. A tisztségviselők (20 fő) beiskolázása 2004. szeptemberében történik, külön terv szerint. A taglétszám alakulását félévenként tekintik át.

Rubik László
IB titkár



A Vasutasok Szakszervezete Női Tagozata, mely a vasutas nők és családok érdekeinek képviseletét, védelmét tekinti fő feladatának, örömmel fogadta a népesedéspolitikai program koncepciójának elkészültét.

Az elmúlt évek során többször bizonyítottuk, hogy számunkra a munkavállalás és a családi szerepek összeegyeztetése nem csupán szólam, de az érdekvédelmi tevékenységünk alappillére. Sikeres népesedéspolitika elképzelhetetlen a munka világának törvényi megerősítése, a kiszámíthatóság, a biztonság, a tisztességes munkajövedelem megszerezhetőségének reménye nélkül.



A VSZ Női Tagozatának állásfoglalása

a Kormány Nemzeti Népesedéspolitikai Program Koncepciójáról

■ A népesedéspolitikai célkitűzések megvalósításához az egyik legfontosabb teendő a foglalkoztatás növelése, a foglalkoztatásbiztonság erősítése, az egész életen át tartó tanulás feltételrendszerének megteremtése.

Különös tekintettel kell lenni a hátrányos térségekben élők sajátos körülményeire, a térség lehetőségeit építő új szakmák képzésére, ezzel egy időben kimunkált foglalkoztatási stratégiákra.

■ Elengedhetetlen a munka világát és a munkavállalást szabályozó törvények összehangolása. (Mt., TB, Nyugdíj Tv., stb.)

■ Különösen fontosnak tartjuk a nők foglalkoztatásának növelését, a nők családi és munkahelyi feladatai összehangolásának figyelembevételével.

Jóérzéssel vettük tudomásul, hogy a koncepció is a nők munkába való visszatérésének megkönnyítését tartja az egyik legfontosabb lépésnek.

■ A nők foglalkoztatottsági arányának növelése, munkaerőpiacra történő visszatérésük elősegítése érdekében támogatjuk a rugalmas és a részmunkaidős foglalkoztatás alkalmazását.

Azonban a részmunkát, hátrányai miatt (alacsony jövedelem, kevesebb nyugdíjszerző idő, ebből következő alacsonyabb nyugdíj) nem mint a nők újra foglalkoztatásának általánossá váló fő formáját, hanem elsősorban egyes életszakaszban (kisgyerek nevelése, idős, beteg hozzátartozó ápolása, stb.) választható, átmeneti foglalkoztatási lehetőséget tartjuk elfogadhatónak. Garanciákat kell teremteni arra, hogy biztosított legyen a teljes munkaidőbe való visszatérés.

■ Egyetértünk a kisgyermek nevelése melletti munkavállalás lehetőségének kiszélesítésével, így azzal, hogy a gyes-t a szülők részmunkával kombinálva a gyerek hatéves koráig igénybe vehessék, annak figyelembevételével, hogy továbbra is megmaradjon a jelenlegi: a gyermek másfél éves korától három éves koráig teljes összegű gyes melletti munkavállalás lehetősége.

A munkavállalás szorgalmazása felveti a gyermekintézményi hálózat meglétének kérdéskörét.

■ Évek óta kérjük a Munka törvénykönyvének változtatását a Gyes-ről munkába visszatérők 90 napos védettségi idejének visszaállítá-

sáról, mivel a ma alkalmazott paragrafus a pontatlan megfogalmazás miatt nem tölti be a jogalkotó szándéka szerinti védelmet.

Örömmel vettük, hogy a Koncepció tartalmazza a jogvédettség mellett a kismama munkajövedelmének értékállósági garanciáját is.

■ Elengedhetetlen a családi pótlék és a gyes összegének rendszeres emelése, értékállóságának biztosítása. A gyes összege a mindenkori minimálbér legyen.

■ Nem értünk egyet viszont a koncepcióban szereplő csak a gyerek 2-6 éves koráig szóló megemelt családi pótlék szándékáról, mert a gyerek növekedésével a nevelés költségei is jelentősen nőnek, s az anya gyes utáni munkába állása sem kompenzálja a növekvő költségeket.

■ Javasolja Tagozatunk a családi pótlékra jogosultságot az iskoláztatás teljes időtartamára kiterjeszteni, az önálló egzisztencia megteremtéséig, de legfeljebb a 24. életév betöltéséig.

■ A gyerekszegénység mérséklése érdekében szükséges a gyermeknevelés költségeinek csökkentése, a gyerekruházati termékek, a gyermekek által használt gyógyszerek, a játékok árainak, az oktatás költségeinek csökkentése. Kiemelten kell kezelni a gyermekétkeztetés fokozottabb támogatását.

■ Biztosítani kell a gyermek- és oktatási intézmények költségvetés által kellően támogatott, garantált működtetését.

A gyermekintézmények technikai szüneteit és a szülők munkahelyi kötelezettségeit össze kell hangolni, és a szociális gyermeküdültetés fokozottabb támogatást igényel.

Meggyőződésünk, hogy a népesedés problémája nem elsősorban pénzkérdés, de anélkül, hogy a rendszerekbe pénzt helyezünk, nem látszik megvalósíthatónak.

A Vasutasok Szakszervezete Női Tagozata a munka világában és a családok érdekeinek képviseletében szerzett tapasztalatait felajánlva fogalmazta meg véleményét.

Hercegh Mária
VSZ Női Tagozat vezetője

Egy munkavállaló viszontagságai

„Láss, ne csak nézz!”

Bármilyen hihetetlen, de a hatvanas évek elején, tízévesen, első „munkahelyemen”, a vecsési téeszben mindjárt a kapitalizmus farkastörvényei szerint kezdtem el dolgozni. Minket, munkavállalókat, kisebb és már nagykamasz

kölyköket teherautóval kivittek a határba egy krumpliföld szélére. Ott a munkavezető karókat letűzve kiosztotta a helyeket, s ha a tábla végére ért, a hoppon maradt gyerekeket hazaküldte. Utána megindult a lóvontatású eke, amin egy forgó lapátkerék a krumplibokrok aljából kifordított gumókat kiszórta a barázda szélére. Első nap szerencsénk volt, kaptunk egy rövidke szakaszt. Még örültünk is a Jóskával, hogy a dombtetőre kerültünk, ott legalább szép a kilátás. Igaz, a lapos részeken a szerencsések már három-négy zsákot megtöltöttek, s mi még az elsővel sem végeztünk. Délutánra azért sikerült két és félzsáknyit összeszedni. Egy zsák krumpliért tizenöt forintot fizetett a téesz. Már a teherautót vártuk, mikor jött a két Benkő. Ők voltak a legmenőbbek a faluban. Hidrogéneztették a hajukat, és a hétvégén vastag kreppgumitalpú cipőt hordtak. Bátyó, nekünk kell az a fél zsák, hogy a hetedik is tele legyen, mondta a Kisbenkő, és már vitte is. Kuss legyen, sziszegte a Nagybenkő, és mi mást tehettünk, kussoltunk.

Másnap nem akartunk a dombra menni, de a jobb területek kiosztásánál a Benkőék bandája olyan szorosan közrefogta a munkavezetőt, hogy a közelébe sem jutottunk. Kulloghattunk haza. Egész héten így ment: vagy a domb, vagy semmi. Maradtunk munkanélküliek. Pénteken azt mondta a Jóska, hogy ez kizsákmányolás. De most nem megyünk el üres kézzel. Teleszedtük a kosarainkat friss krumplival. A zsákmányt eladtuk a piacon. Aztán moziba mentünk. A „Jó utat, autóbusz!” című magyar film alatt végig rágtuk a tökmagot. A filmben egy szaki lopott az üzemből, de lebukott, és a szocialista brigád színe előtt megszégyenítették. Mi meg élveztük a büntetlenség és az ártatlanság édes örömét, mert úgy éreztük, hogy csak azt vettük el, ami az egész heti kiszúrás után végül is járt nekünk.

Tizennyolc évvel később meglehetős elfogódottsággal ültem le egy pedagógiai lapnál életem első szerkesztőségi íróasztalához. Előttem ennél az asztalnál a már akkor is híres írónak számító Nádas Péter dolgozott. Elfogódottságom csak növekedett, amikor a főszerkesztő asszony felmérte képességeimet, s kiderült, hogy úgy gépelek két ujjal, mint egy rendőr, nem tudom, hogy mi a különbség a riport és az interjú között, a helyesírásom borzalmas, (ma is az), s az újságírói munkához némi természetes íráskészségen, néhány megjelent versen és a levelezőn folytatott bölcsészkari tanulmányaimon kívül egyelőre nincs más adottságom. Mari azonnal munkára fogott, következetesen kritizált, átírta a rossz mondataimat, mindent tőle és a kollégáktól tanultam. A szerkesztőségben családias légkör uralkodott, mindenkinek lehettek ötletei. S ha az ember megtanul valamit, akkor alkalmazni is akarja.

A nyolcvanas évek elején már érdemes volt próbálkozni addig tabunak számító témák megírásával. Vadabbnál vadabb javaslatokkal álltam elő. A fiatalok szexuális szokásait felmérő riportom, egy az NDK-s Das Magazinból kölcsönvett aktfotóval illusztrálva még baj nélkül megjelenhetett. De a középiskolások politikai nézeteiről szóló, mai szemmel persze meglehetősen ártatlan és ártalmatlan beszámolóm miatt kitört a botrány. Az egyik gyerek elmondta, hogy amikor Erdélyben jártak és egy parkolóban megálltak téliszalámit falatozni, egy ott élő magyar fiú kis híján kinézte a szájukból a falatot, hát megkínálták, és ő csak úgy falt. Olyan életes volt a szöveg, szóról szóra idéztem és nagyon meg voltam magammal elégedve. De valamelyik illetékes elvtárs ebben nacionalizmust, sőt sovinizmust vélt felfedezni, állítólag a román nagykövetség is tiltakozott, hogy a lap hamis képet fest a Csauseszku elvtárs vezetésével dicsőséges szocializmust építő országukról. Marit, mint felelős szerkesztőt berendelték a pártközpontba, a szőnyeg szélére állították, kioktatták, hogy egy pedagógiai lap ne foglalkozzon politikával, kapott egy fegyelmit három havi prémiummegvonással súlyosbítva. Mindezt csak utólag és apránként tudtam meg a kollégáktól, mert Mari letolás helyett csak annyit mondott, hogy volt egy kis probléma a cikkel, de elintézte, és úgy látja, hogy mostanában jól dolgozom, ezért három hónapig külön jutalmat fogok kapni. Az ő megvont prémiumát nekem fizettette ki. Ilyen csak a mesében történik, és annak a rég megszűnt lapnak a szerkesztőségében történhetett meg.

Egy normális mai munkahelytől nem lehet elvárni a hasonlóan családias szolidaritást. De az sem jó, ha a vállalat a hajdani krumpliföld a dolgozókat egymás ellen kijátszó hatalmi kényszerei szerint működik. Ha az erősebbnek mindent szabad. Munkavállaló és munkaadó természetes ellentéteit csak kompromisszumos megállapodások hidalhatják át. Ezek kimunkálásában nagy szerepük van a szakszervezeteknek. És természetes, hogy minden lehetséges eszközzel harcolnak az ígéretek betartásához.

Mező Ferenc

Szmodis Imre grafikája

Javaslat az értékvesztett nyugdíjak kompenzálására

MAGYARORSZÁGON A NYUGDÍJRENDSZER GYAKORLATILAG AZ 1975. ÉVI II. TÖRVÉNY BEVEZETÉSÉVEL VÁLT AZ EGÉSZ TÁRSADALMAT ÁTFOGÓ BIZTOSÍTÁSSÁ. A BIZTOSÍTÁS KITERJESZTÉSE KÜLÖNBÖZŐ MÓDOSÍTÁSOKAT EREDMÉNYEZETT A NYUGDÍJRENDSZERBEN, AMELY BELSŐ ELLENTMONDÁSOKHOZ, ARÁNYTORZULÁSOKHOZ, VÉGÜL A NYUGDÍJAK ÉRTÉKVESZTÉSÉHEZ VEZETETT.

A nyugdíjak alakulását az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság több tanulmányban vizsgálta az árak alakulása, a keresetek alakulása, az azonos feltételek esetén megállapított nyugdíjak egymáshoz viszonyítása alapján. Az újabb vizsgálatnak a 78/2003./VI.24. OGY határozat adott aktualitást, melyben az országgyűlés felkéri a kormányt *„vizsgálja meg, hogy a nyugdíjak belső aránytalanságait milyen korrekciós intézkedéssel lehet korrigálni, különösen a rendkívül hosszú szolgálati idővel szerzett alacsony nyugdíjak esetében."*

A tanulmányok számadatai bizonyítják, hogy az 1991 előtti eklektikus nyugdíjemelés, az alsó és felső összeghatárok előírása dacára is alacsonyabb szinten veszítettek értékükből az akkor állományban lévő nyugdíjak az 1991-1998 év közöttiekhez képest. Ez utóbbi évek között megállapított nyugdíjak értékvesztése az 1991-ben bevezetett nyugdíj megállapítási szabályok szigorítása, a nyugdíjemelés módszerének változásai miatt jelentősebben vesztettek értékükből, mint a korábbi évek nyugdíjai.

Általánosságban megállapítható, hogy a nyugdíjemelési szabályok nem egyenletes, százalékos mértékű emelése, a korábbi évek alsó és felső emelési korlátai, az 1999. évi szociális indíttatású emelés nagyon eltorzította a nyugdíjarányokat.

Kedvező változást az 1997. évi LXXXI. törvény hozott, amely az öregségi nyugdíjskálát a több szolgálati idővel rendelkezők javára fordította; a beszámítási időszak meghosszabbításánál a részleges valorizáció okozta veszteséget az infláció fokozatos csökkenése mérsékelte; a járulék felső határának emelésével, illetve a keresetek emelkedésével csökkent a degresszió aránya. Mindezekből következik, hogy a napjainkban megállapított nyugdíjak évről-évre kedvezőbbek a korábbiaknál.

A KORÁBBI ELTORZULT NYUGDÍJARÁNYOK RENDEZÉSE SÜRGŐSSÉ VÁLT

Az országgyűlés határozatának megfelelően a korábbi eltorzult nyugdíjarányok rendezése sürgőssé vált. Ezt kizárólag szakmai alapon lehet elvégezni, melyhez az alábbi javaslatot tesszük:

A korrekció végrehajtását 2005. január 1-jétől kezdje meg a kormány az 1998. december 31-én állományban lévő nyugdíjasok részére két lépcsőben: (ezt az idős emberek életkora indokolja!) I. az 1990. december 31-ig nyugdíjazottak részére, II. az 1991. január 1.-1998. december 31-ig nyugdíjazottak részére.

A technikai megoldásnál figyelembe kell venni a szolgálati idő nagyságát, (minimum 25 évtől) és a nyugdíj megállapításának idejét.

Az arányromlás további megakadályozása érdekében szükségesnek tartjuk – Európai Uniós tagságunknak megfelelve – 2005. január 1-jétől a társadalombiztosítási törvény módosítását a nyugdíjemelés módszerének vonatkozásában. Nevezetesen az előző évi tényleges nettó keresettel azonos százalékkal történjen az éves emelés.

Dr. Huszti Rezsőné
tb. biz. elnöke

Búcsúzunk

a székesfehérvári nyugdíjas alapszervezet elnökétől, Szabó Miklós nyugdíjas MÁV főtanácsostól, akit május 15-én sok száz tisztelőjének, nyugdíjas kollégának jelenlétében kísértek utolsó útjára a tavaszi virágoktól pompázó temetőben.

Igaz vasutas volt, aki a sínek között járta ki a felemelkedés iskoláját. Vasutas pályafutása a záhonyi forgalmi szolgálattevői beosztástól kezdve, a tiszti tanfolyam elvégzése után, a körzeti állomásfőnöki beosztásig, majd a budaörsi és székesfehérvári állomásfőnöki megbízatásig töretlen volt. Felkészültség, felelősségtudat és jó vezetőkészség jellemezte tevékenységét. Tényleges vasúti szolgálatának utolsó 15 évét a budapesti nemzetközi vasúti helyközpont vezetői székében töltötte. Emberközpontú, kiváló kapcsolattartó vezető volt, aki 1991-es nyugdíjba vonulása után a vasutas nyugdíjasok képviseletében nemcsak a helyi alapszervezet elnöke lett, hanem az Országos Vasutas Nyugdíjas Szervezet választmányi és elnökségi tagja.

A szakszervezeti munka mellett a vasutas sport volt életének nagy szerelme. Több, mint 30 éven át volt a BVSC műugró szakosztályának vezetője. A kegyetlen halál, a tüdőembólia is a Szőnyi úton, a sportuszoda közelében terítette le.

Távozásával pótolhatatlan űrt hagyott maga után.

Emlékét kegyelettel megőrizzük és osztozunk családja mérhetetlen fájdalmában.

Hirdetés

Elcserélném Szolnok-Ugaron, csendes környezetben fekvő nagyméretű MÁV vállalati bérházamat, amelyhez két szoba, konyha, kamra, pince, melléképület, valamint állattartásra alkalmas porta tartozik, Budapesthez közel fekvő egy szoba konyhás-lakásra, MÁV dolgozóval.
Értesítési cím: Teknős Imréné, Dunakeszi-Gyártelep, Sétány u. 4. vasúti telefon: 64-57.

Köszönjük,

hogy az egészséget

választotta

A Vasutas Egészségpénztár vezetése megköszöni tagjai türelmét a kifizetési csúszások miatt. Júniusban az átutalások 15 munkanapon belül megtörténnek.

A szolgáltatási szabályzat módosítása 2004. június 1-jétől lép hatályba. Az új szabályzatot a partnerjegyzékkel együtt augusztus végén küldjük ki minden tagunknak.

Több szolgáltatásnál (pl. sporteszköz, sportolás, szemüveg) orvosi javaslatot ír elő a jogszabály. Orvosi javaslatot a háziorvostól, üzemorvostól, szakorvostól is lehet kérni, a javaslathoz nem szükséges, hogy az orvossal szerződést kössön a Pénztár.

Az új szolgáltatási szabályzat betartásához a pénztár szeptember 30-ig átmeneti időszakot biztosít, a június 1. előtt készült számlákat is szeptember 30-ig fizetjük ki a régi feltételekkel.

Újdonság, hogy a korábbi gyakorlattól eltérően, sportszervásárlás és sportszolgáltatás igénybevételéhez előzetes szerződéskötés nem szükséges.

Bővebb felvilágosítást www.epenztar.hu címen, a 01-41-36, 01-41-79, 06-1-373-1578, 06-1-373-1579 telefonszámokon kaphatnak tagjaink és az érdeklődők.

Memorandum a Miniszterhez

Olvasói javaslatra új sorozatot indítunk a Magyar Vasutasban. Ezentúl minden alkalommal idézünk a száz évvel ezelőtti Magyar Vasutasokból néhány sort. Az első közvetve egy komoly eredményről számol be, de tükrözi a korabeli szociális párbeszéd viszonyait is. A száz évvel ezelőttiek összevetése a jelennel mindenkinek szíve joga.

„Nagyméltóságú Miniszter Úr!

A magyar királyi államvasutak munkásai 1904. évi június hó 26-án nyilvános gyűlést tartottak, amelyen a Nagyméltóságod által 22,863/IV. szám alatt 1904. évi június hó 8-án jóváhagyott nyugbérpénztári alapszabályokkal foglalkoztak. E gyűlésükön megbíztak minket, a „Magyarországi Szakszervezeti Tanács” tisztelettel alulírott végrehajtó bizottságát, hogy kívánságaikat és aggályaikat, amelyeket az alapszabályokkal szemben táplálnak, Nagyméltóságod előtt tolmácsoljuk.

A tolmács szerepére való vállalkozásunkat igazolják a magyar kir. államvasutak munkásainak megbízásából azok nyugbérkérdésének és egyéb kéréseiknek tárgyában Nagyméltóságodhoz benyújtott előző memorandumunkban elmondottak. Mindezen körülmények, amelyek annak idején arra késztették a magyar kir. államvasutak munkásait, hogy kérelmüket ne személyesen, hanem a mi közvetítésünk révén juttassák Nagyméltóságodhoz, még most is fennforognak. Engedtessék meg tehát nekünk, hogy most, amikor ismét a magyar kir. államvasutak munkásai nevében szólunk, a már előadottak ismétlése helyett csak utaljunk a már elmondottakra, amelyek szerint mandátumot nyertünk a közbenjárásra.

Ekkép igazoltnak gondoljuk szavunk felemelését, amely után áttérünk jelenlegi tiszteletteljes emlékiratunk tulajdonképpeni tárgyára.

Ama hosszú kilencz esztendő után, amely alatt hasztalan sürgették a magyar kir. államvasutak munkásai, hogy nyugbérügyük rendeztessék, végre Nagyméltóságod vette kezébe az ügyet, amelyet – ígéretéhez képest – rövid időn belül meg is oldott. Az e tárgyban részünkről Nagyméltóságodnál legutóbb eljárt vasúti munkás küldöttség várta ugyan amaz értesítést, amelynek alapján a készülő nyugbérszabályzathoz hozzászólhatni a munkásoknak mód nyújtatott volna. Ámde ez az értesítés elmaradt és ehelyett a magyar kir. államvasutak hivatalos lapjában a már jóváhagyott alapszabályok jelentek meg. Meg vagyunk győződve arról, hogy az alapszabályok jóváhagyása és életbeléptetése azért történt a munkások véleményének meghallgatása előtt, mivel Nagyméltóságod úgy vélte, hogy kár minden napért, amely a nyugbérszabályzat kérdésének végleges megoldása nélkül múlik el, és hogy már sokkal hosszabb ideig várták a munkások nyugbérügyük elintézését, semhogy azzal még tovább is várni lehetne. Mégis a munkások véleménye kikérésének mellőzése ama kellemetlen feladat elé állítja az érdekelteket, hogy már életbelépett rendelettel szemben kell előadniok észrevételeiket, amikor már az ügy természeténél fogva sokkal kevésbé simán megy bizonyos intézkedések módosítása, mint mehetett volna akkor, ha nem faktummal, hanem csak tervezettel állottak volna szemben.”

Ekkép igazoltnak gondoljuk szavunk felemelését...

(Ezt követően a Magyar Vasutas több oldalon részletes véleményt közölt a nyugbérügyi rendeletről. A szerk.)

Személyi kölcsön a Vasúti Dolgozók Szakszervezeti tagjainak

Beneficial Rt.

Igényelje kölcsönként akár havi nettó fizetésének ötszörösét*

Példa igényelhető hitelösszegre	Kezelési költség	Futamidő	Havi törlesztőrészlet
500.000 Ft	Nincs	60 hónap	14.072 Ft
700.000 Ft	Nincs	60 hónap	19.701 Ft
1.100.000 Ft	Nincs	60 hónap	28.948 Ft

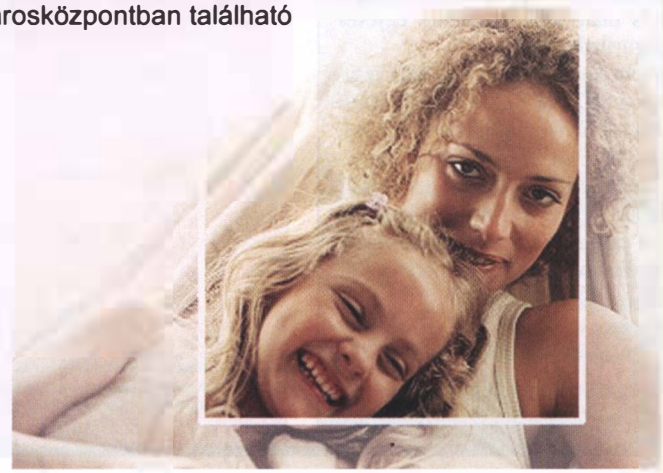
A világ egyik legnagyobb független pénzügyi szolgáltató csoportjának tagjaként, büszkék vagyunk ügyfélszolgálatunkra és rugalmasságunkra. Biztosíthatjuk arról, hogy nálunk a barátságos fogadtatás mellett további előnyökben is részesül majd, mert ügyintézésünk:

Gyors

- ✓ Jelezze hiteligényét telefonon, és mi akár 30 percen belül döntünk hiteléről
- ✓ A jóváhagyott hitelösszeget 2 banki napon belül az Ön által megjelölt bankszámlájára utaljuk
- ✓ Fiókunk könnyen megközelíthető helyen, a városközpontban található

Kényelmes

- ✓ Havi törlesztő részleteket választhat 12-60 hónapos futamidővel*
- ✓ Egyszerűen törlesztheti hitelét banki átutalással, vagy postai csekken keresztül
- ✓ Adóstárs bevonása is lehetséges
- ✓ Kezes, vagy egyéb fedezet nem szükséges
- ✓ Használja hitelét bármilyen tervének megvalósításához



Biztonságos

- ✓ Személyi kölcsönéhez Hitelfedezeti Élet-, Rokkantság és Balesetbiztosítást is igényelhet

Jelentkezzen még ma, hívja információs vonalunkat!

(06/40) 41-41-41

Jelen ajánlatunk visszavonásig érvényes

Az igénylés feltételei: a hiteligénylő a hitel felvételének időpontjában minimum 23 éves lehet, és minimum 12 hónapos, határozatlan idejű teljes munkaviszonnyal kell rendelkeznie jelenlegi munkahelyén; minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 55 000 Ft. Az ajánlat visszavonásig érvényes. Szükséges dokumentumok: érvényes személyi igazolvány, lakcímkártya (amennyiben rendelkezik ilyennel), adókártya, 30 napnál nem régebbi munkáltatói igazolás, utolsó kéthavi bankszámlakivonat és az Ön nevére és címére szóló utolsó hónapra szóló vezetékes vagy előfizetéses telefonszámla. Amennyiben nem rendelkezik telefonos elérhetőséggel, 500 000 Ft alatti hitelösszeg igénylése esetén az utolsó havi villanyszámla is elégséges feltétel.
A hitel nyújtója a Beneficial Rt. (East-West Business Center, 1088.Budapest, Rákóczi út 1-3.). A jelen tájékoztató nem minősül nyilvános ajánlattételnek a Beneficial Rt. részéről. A kölcsön minden esetben a Beneficial Rt. által végzett hitelbírálat függvénye. A hitelbírálat eredményét a Beneficial Rt. semmilyen esetben sem köteles megindokolni. A kölcsön nem vehető igénybe üzleti célra. A további kondíciókról érdeklődjön a fenti telefonszámon. **A THM értéke 19,28% és 29,38% között változik.**

Hitelt adunk elképzeléseinek...

SUZUKI SZABÓ

Utazz velünk négykeréken is!

A Vasutasok Szakszervezete és a SUZUKI SZABÓ márkakereskedés (Kazincbarcika, Tardonai u. 59.) együttműködési megállapodást kötött, melynek alapján a SUZUKI SZABÓ a VSZ tagok részére új, vagy használt autó vásárlásra illetve szolgáltatásokra kedvezményeket biztosít, melyeket a VSZ tagjai érvényes tagkártyával vehetik igénybe. A kedvezmények a tagokat csak tagsági viszonyuk tartamára illetik meg. A különböző típusú gépkocsik árából a tagok 3-6% kedvezményt kapnak. A szerződéseket 2004. május 1-től az előzetes egyeztetést követő felmérés után lehet megkötni egyéves hűségnyilatkozattal.

További kedvezmények is érvényesíthetők a SUZUKI SZABÓ márkakereskedés telephelyén a szervizelés és javítás költségéből. A kedvezmény mértéke a szolgáltatási ár 6%-a. A SUZUKI SZABÓ egyedi kedvezményként az extra tartozékokra további árengedményeket biztosít bizonyos értékhatár felett.

VÁGJ BELE, A TAGKÁRTYA SEGÍT!

Vasutasok Szakszervezete

12%-kal csökkentett percdíjak!

A Voda-pályákon száguldó vasutasok* még alacsonyabb percdíjakkal mobilozhatnak, lebeszélhetik a havi **2000** Ft + áfa előfizetési díjat, és akár 3 db SIM-kártyát is vásárolhatnak. A vasutas tarifát 2004. április 1-től a nyugdíjas tagok is igénybe vehetik.

másodperc alapú számlázás

csúcsidőben, hálózaton belül:	26,4 Ft/perc
csúcsidőben, hálózaton kívül:	39,6 Ft/perc
csúcsidőn kívül, hálózaton belül	13,2 Ft/perc
csúcsidőn és hálózaton kívül:	26,4 Ft/perc
hangposta:	10,5 Ft/perc
SMS (20 ingyenes után) :	26,4 Ft/db
GPRS alap-havidíj (2 MB-ig) :	375 Ft

vodafone

Magyarország legnépszerűbb mobilszolgáltatója mindig többet ad

További feltételek és információ a Vasutasok Szakszervezetének központjában, illetve a helyi szervezeteknél.

*A fenti ajánlat igénybevételére kizárólag a Vasutasok Szakszervezetének érvényes tagkártyával rendelkező tagjai jogosultak. A Vodafone a 2003-as hivatalos értékesítési adatok alapján Magyarország legnépszerűbb mobilszolgáltatója.

Kedvezmények VSZ-tagoknak

A Vasutasok Szakszervezete tagjai részére a Záhony, Baross Gábor úton lévő **GAZDABOLT** áruválasztékából tíz százalék kedvezményt nyújt. A kedvezményt kizárólag névre szóló, a Vasutasok Szakszervezete által, tagjainak biztosított és érvényes tagkártya alapján lehet igénybe venni. A tagkártya át nem ruházható. Vállalkozó jogosult a tagkártya alapján más személyi azonosságot igazoló okmány bemutatását kérni az azonosítás érdekében.

Szabó és Fia Kft.

Szabó és Fia Szolgáltató Kft.

MSZ EN ISO 9001/2001

Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.

Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.

BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT

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

E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net

www.szaboesfia.hu

004. JÚLIUS–AUGUSZTUS

Magyar Vasutas

1896

LAPÍTVA:
1904-BEN

XLVIII / 7–8

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Miért üres a címlap?

(3. oldal)

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/

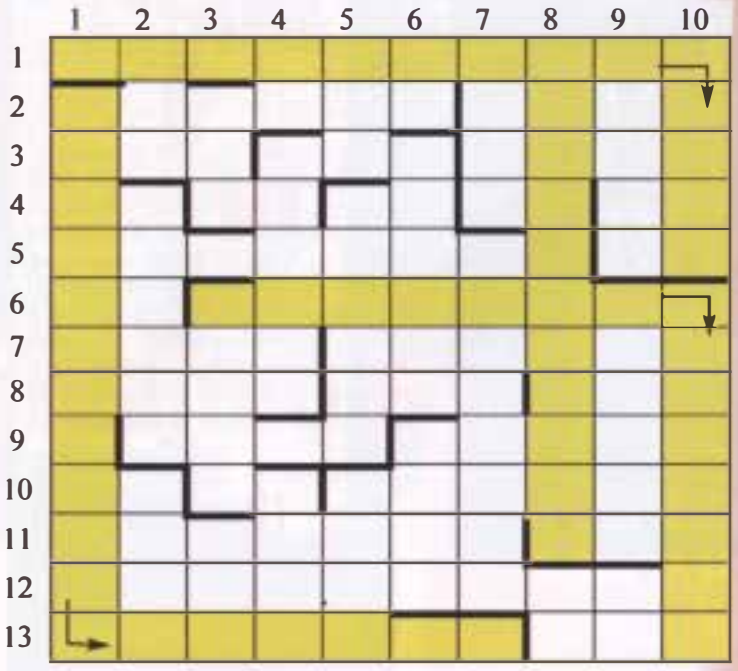
ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812

mtu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

MVJ a MÁV Rt.-vel együtt,
egy magas színvonalú vasúti
szolgáltatás megvalósításáért!

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

KERESZTREJTVÉNY



MÁJUS 1-JÉTŐL AZ MT. HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ, A VERSENYSZFÉRÁBAN DOLGOZÓ MUNKAVÁLLALÓ SAJÁT PIN KÓDJAL A VÍZSZINTES 1. ÉS FÜGGŐLEGES 1. SEGÍTSÉGÉVEL NAPRAKÉSZ INFORMÁCIÓT SZEREZHET ARRÓL, HOGY FÜGGŐLEGES 8. ÉS VÍZSZINTES 6. A MUNKAADÓJA.

FEJTÖRŐ

Június havi keresztrejtvényünk helyes megfejtése:
„Magyarország a szociális Európához csatlakozzon."
Az Aquaréna Mogyoródi Víziparkba szóló egésznapos felnőtt belépőt alábbi kedves megfejtőink nyerték:
Volguska Éva, ÁFU CSP Nagykanizsa
Szakács Gáborné SZESZA CSP Pécs, Barcs Állomás
Sóvári Józsefné Gyékényes Állomás
Arató Györgyné SZESZA CSP Nagykanizsa, Gyékényes Állomás
Szakács Gábor RHSZK Pécs, Gyékényes Állomás
A nyerteseket kérjük, hogy a 01/21-52-es telefonszámon érdeklődjenek a belépők átvételéről.

Vízszintes: 1) *Megfejtendő;* 2) Mintadarab –, Rögzítéshez való; 3) Egy (lat.) –, Sérülés –, Híg üledék; 4) Néma unoka! –, Mágnestérerő egys. –, Filé fele –, Liba része –, Yard fele; 5) Megrónа –, Kimondott betű; 6) Repülőgép típ. –, *Megfejtendő;* 7) Harci egység –, Leír; 8) Irónia –, Gondolat termelője –, Forte része!; 9) Egyharmad –, Megijed –, Csomagvivő cég; 10) Jód, Oxigén vj. –, Ezer méter –, Álcázott; 11) Becézett férfinév –, Feleség; 12) Mozgás elmélete; 13) Nyelvtani fogalom.

Függőleges: 1) Elek –, *Megfejtendő;* 2) Sérült gondola –, Körvonal –, Fiatal ökör (vissza); 3) Ittrium vj. –, Csonthéjas –, Sugár –, Élezik –, Debreceni Akadémiai Bizottság; 4) Tagadó szó –, Semmiképpen –, Anno –, Alvásképp (vissza); 5) Kés vágórésze –, Markold –, Sérült trezor!; 6) Néma gól –, Imbolyog –, Csomag –, Római szám; 7) Étkezi –, Hatalmasokat –, Kén vj.; 8) *Megfejtendő* –, Római 2; 9) Közigazgatási egység –, Virágos részre,- Kata Gábor.

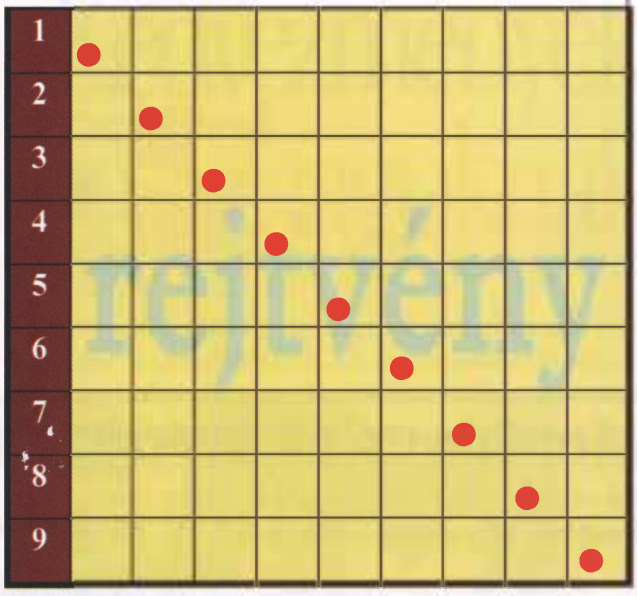
Készítette: Bánszegi József

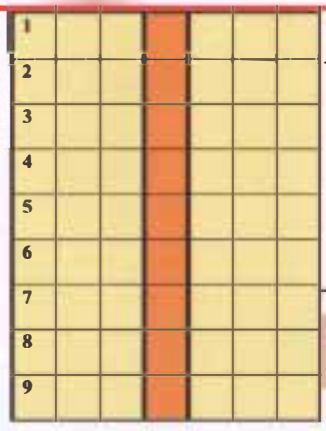
Átlósan

Alkossunk szavakat az alábbi betűkből, majd helyezzük el az ábrában a vízszintes sorokba! Azt, hogy melyik szó melyik sorba kerül, olvasónk feladata megtalálni! Helyes kitöltés esetén az ábra bal felső sarkából kiindulva a jobb alsó sarokba, egy vasúti szakkifejezést kapunk!

1) RNAALKTAA
2) GSAOAMLZM
3) ŐHDÓAALET
4) ÉEZGISSEM
5) SAOGLGPAA
6) YHÓORNSPA
7) MKAYÁTNRA
8) ZZIRÓAVOS
9) SSTTRÉÁKÖ

Készítette: Varga István, Debrecen

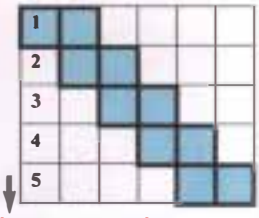




Fogalom. Az alábbi rejtvény helyes megfejtése után a középső (vastagított) függőleges sorban egy vasúti fogalom válik olvashatóvá.

1) Életre keltő; 2) Dőlés; 3) Határozott fellépésű; 4) Gyermekbetegség; 5) Tépő; 6) Átkarol; 7) Szándékkal kapcsolatos; 8) Rostáló; 9) Ruhát száradni kitesz.

Kettesével átlósan



A rejtvény megfejtése után folyamatosan lefelé haladva olvassuk össze a megjelölt négyzetekbe kerülő betűket! Egy vasúti szakkifejezést kapunk megfejtésül. **1)** ....torony. (Nagysikerű film címe.); **2)** Erőd elfoglalására irányuló harci tevékenység; **3)** Formálódik; **4)** Cluj-.... (romániai város); **5)** Szeretné megtalálni.

Készítette: Varga István, Debrecen

Magyar Vasutas
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete
www.vsz.hu. E-mail: vsz@axelero.hu
Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke
Művészeti vezető: Károlyi Marianna
Szerkesztőség: 1023 Budapest, Üromi u. 8
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622
Nyomdai előkészítés és nyomás: Tizpont Bt.
Tel.: 06/10/315-7815 E-mail: karolyi...@mail.datanet.hu
ISSN 0460-6000
Egyéni előfizetési díj: 780 Ft/év

ÍGY IS LEHET

Miért üres a címlap?

Manapság nagyon ritkán fordul elő, hogy egy újságoldal üresen marad. Legutóbb, úgy tíz éve a néhai *„Fenyő-féle médiabirodalom”* lapjai tiltakoztak így a tv és rádióműsorok közlésének megakadályozása ellen. A Magyar Vasutas pedig az első világháború idején jelent meg utoljára üres oldalakkal a cenzúra miatt.

A Vasutasok Szakszervezete most a Magyar Vasutas üres címlapjával tiltakozni kíván. Egyrészt a magyar vasút jövőképének hiányára kívánjuk felhívni minden érintett figyelmét! Másrészt a gazdasági és közlekedési miniszter megmagyarázhatatlan közönye ellen tiltakozunk, mert a május végi átadás óta eltelt több, mint egy hónap alatt sem jött létre a tárgyalás a több, mint húszezer aláírással támogatott petícióban foglaltakról.

Egy miniszter minősítése nem szakszervezeti feladat. Minősítsék őt azok, akiktől a megbízatást kapta. Ez közvetve az európai uniós parlamenti választásokon figyelmeztetőleg alulmaradt kormányzó-pártok, közvetlenül pedig a miniszterelnök feladata.

A Vasutasok Szakszervezete viszont továbbra is következetesen kíván érvényt szerezni a petícióban foglalt követeléseinek. Azaz *„a nemzeti vasúttársaság jövőjét hosszútávon meghatározó, átfogó közlekedéspolitikai koncepció megszületéséig függesszenek fel minden olyan intézkedést, amely a vasúti szolgáltatás színvonalának további csökkenéséhez, a közlekedésbiztonság romlásához vezet.*

Követeljük, hogy a MÁV Rt.-nél állítsák le a 2004. évre tervezett létszámcsökkentés végrehajtását, a fenntartási tevékenység kihelyezését, a gazdasági társaságok privatizációját, a vasúti ingatlanok értékesítését!”

Mindez nem teljesíthetetlen. Nem a változások ellen tiltakozunk, mindössze a kapkodás helyett átgondolt jövőképet várunk el a felelős politikusoktól és a szakemberektől, nemcsak a vasutasok, hanem a vasúti szolgáltatásokat igénybevevő adófizetők milliói érdekében is.

De ne csak mások portáján söpörjünk!

Nekünk, vasutasoknak sokkal szervezettebben kell fellépnünk, ha azt akarjuk, hogy meghallják véleményünket. Ma a vasutasok több, mint negyven százaléka nem tartozik semmilyen szakszervezethez sem. Ők azok, akikre számítunk, és nemcsak a VSZ több tízezres közösségé, hanem elsősorban saját érdekükben.

A napvilágot látott vasút-átalakítási elképzelések minden vasutast egyaránt érintenek. Bizonyított tény, hogy a Magyar Államvasutak korábbi felszabdalásának következményeit is csak a szervezettség tudta enyhíteni. Ha megtörténne például az árufuvarozás, a személyszállítás, a karbantartás külön társaságba vitele, csak az átalakítás pillanatában meglévő szervezettséggel lehet megőrizni a jelenlegi MÁV Kollektív Szerződés vívmányait, esélyt teremteni az évenkénti tisztes bérfejlesztésre és a menetkedvezmény megőrzésére.

A jövőkép megteremtése és a miniszterrel való érdemi tárgyalás kikényszerítése érdekében gyűjtsük erőnket a vasutasok szervezettségének növelésével.

(További információkat *„A Nagy Erőgyűjtés”* című mellékletünkben a 15. oldaltól olvashatnak.)

Szakszervezeti együttműködés

KAPCSOLAT. SZOLIDARITÁS. KÖLCSÖNÖSSÉG

A Magyar Államvasutak Rt. átalakítása, Magyarország európai uniós csatlakozása a vasutas munkavállalók, a MÁV gazdasági társaságaiban dolgozó munkavállalók élet- és munkakörülményeit jelentősen megváltoztatja.

Pozsonyban 2004. június 30-án találkoztak a cseh, lengyel, magyar, szlovák vasutas szakszervezetek elnökei, ahol kölcsönösen tájékoztatták egymást a nemzeti vasutak átalakításából adódó érdekvédelmi munkáról, a szociális párbeszédről és az aktuális szakszervezeti feladatokról. A szakszervezeti vezetők megvitatták az Európai Szállítási Dolgozók Szakszervezeti Szövetségén (ETF) belüli szakszervezeti együttműködés lehetőségeit is.

A találkozó memorandum aláírásával fejeződött be. A memorandumban megfogalmazottak a szakszervezeteink között meglévő kapcsolatot, szolidaritást a kölcsönösség jegyében hivatott még szorosabbá fűzni.

Simon Dezső

Memorandum

a Visegrádi országok szakszervezeti szervezeteinek együttműködéséről a vasúti közlekedésben

A résztvevő szakszervezetek – *Federacja ZKZ Lengyel Köztársaság, Vasutasok Szakszervezeti Szövetsége Cseh Köztársaság, Vasutasok Szakszervezete Magyar Köztársaság, Vasutasok Szakszervezeti Szövetsége Szlovák Köztársaság* – arra számítanak, hogy az áruk szabad forgalma és az európai közlekedési piac liberalizációja lehetővé teszi a külföldi vállalatok és alkalmazottainak belépését a nemzeti közlekedési piacokra. Ennek következtében a vasutak gazdasági és szociális problémái meghaladják az országok határait.

A V4 országok vasúti társaságainak csaknem azonos volt a fejlődése és azonos kihívások előtt állnak a jövőre nézve. A problémák egész sora, amelyeket tagjaink, és a többi vasúti dolgozó érdekében meg kell oldanunk, azonos és némelyiket csak kölcsönös együttműködéssel lehet megoldani. Ez megköveteli tájékozottságunk újragondolását, az együttműködés és a szolidaritás erősítését.

Közös együttműködésünket az is szükségessé teszi, hogy a munkáltatók szintjén annak konkrét formája már létezik.

E tényeknek a tudomásulvételével a Visegrádi négyek országainak vasutas szakszervezetei érdekeltek a kölcsönös együttműködés bővítésében. Alapvető formájának tekintjük a szakszervezetek elnökeinek rendszeres találkozóit, akik aláírásukkal fejezték ki egyetértésüket jelen memorandummal.

Ezen találkozók az előző időszak szociális-gazdasági fejlődésének kiértékelésére és az új feladatok, célok elfogadására, a vasutasok érdekeinek védelmére, valamint a közös eljárás stratégiájának előkészítésére irányulnak.

A V4 országokhoz tartozó vasutas szakszervezetek elnökei szükség szerint, de legkésőbb 2005. Februárban, Lengyelországban találkoznak.

Bratislava, 2004. június 30.

Jerzy Hedzierski sk. – Lengyel Köztársaság
Jaromír Dusek sk. – Cseh Köztársaság
Dezső Simon sk. – Magyar Köztársaság
Jozef Schmidt sk. – Szlovák Köztársaság

Elismerés

Szakszervezeti

2004. július 6-án a Vasutasok Szakszervezete Székházában tartotta meg a VSZ Elnöksége a központi kitüntetési ünnepséget.

A rendezvényt Karácsony Szilárd szervezetpolitikai alelnök nyitotta meg.

Simon Dezső elnök ünnepi köszöntőjében szakszervezetünk több évtizedes hagyományát folytatva megköszönte valamennyi tisztségviselő munkáját. Ezt követően átadta a kitüntetéseket azoknak a tisztségviselőknek és alapszervezeteknek, akik az Elnökség megítélése szerint az átlagosnál többet tettek és tesznek aktív és nyugdíjas tagjaink érdekében.

Dicséret Oklevél

A VSZ Elnöksége Dicséret Oklevél kitüntetésében, és a kitüntetéshez járó 100.000 Ft jutalomban részesült:

■ *a VSZ Szentesi Nyugdíjas Alapszervezete.* Az alapszervezet tagjainak száma 150 fő, mely 18 szakszervezeti csoportba (bizalmi) tartozik.

A bizalmiak évente legalább kétszer felkeresik csoportjuk tagjait, így a személyes találkozás minden taggal biztosított. Ezen túl évente két taggyűlésen, illetve a heti rendszerességgel megtartott fogadónapokon való részvétel biztosítja a folyamatos és személyes kapcsolattartást. Jó kapcsolatot alakítottak ki a helyi gazdasági vezetéssel, két-három tényleges alapszervezettel, a csomóponti főnökség ÖTA ügyintézőjével. Ezek a jó kapcsolatok a nyugdíjas szakszervezeti tagok számára gyümölcsözőek. Az alapszervezet tisztségviselőinek önzetlen, lelkiismeretes tevékenysége példaértékű. A kitüntetést az alapszervezet képviseletében *Nógrádi Sándor,* az alapszervezet elnöke vette át.

A kitüntetetteknek GRATULÁLUNK!

■ **A VSZ Szombathelyi Területi Igazgatóság Alapszervezete.** Az alapszervezet tisztségviselőinek folyamatos, lelkiismeretes tevékenysége mind az érdekvédelem, mind a közösségi élet területén a tagság többségének elismerését kiváltó eredményeket hozott. Munkájuk példaértékű a VSZ valamennyi tisztségviselője, alapszervezete számára. A kitüntetést az alapszervezet képviseletében *Kaposi Zoltán* alapszervezeti titkár vette át.

■ **A VSZ Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség Debreceni Alapszervezete.** Az érdekvédelmi, érdekképviseleti munka hatékonysága érdekében a MÁV szervezési intézkedéseire gyorsan reagálva, szakcsoportok létrehozásával ésszerűen alakították át az alapszervezet struktúráját. Eredményes érdekvédelmi és érdekképviseleti munkájukkal, a személyes kapcsolattartással, a korrekt információcserével kivívták a tagság elismerését és bizalmát. Ennek köszönhetően taglétszámuk stabil. A kitüntetést az alapszervezet képviseletében *Nagy Ferenc,* az alapszervezet titkára vette át.

Arany-jelvényeseink

■ Az Elnökség a VSZ **Elismerő Oklevél Kitüntetést** adományozta **Tamás Zoltán,** a keleti kocsivizsgálói alapszervezet szb-titkára részére, elsősorban a tagszervezés terén végzett eredményes tevékenysége elismeréseként.

12 tisztségviselő vehette át a Vasutasok Szakszervezete Arany Jelvény Kitüntetését.

■ **Keresztes István** *szb titkár, TB tag, Budapest Területi Igazgatóság SZB*

A szakszervezetnek 1970-től tagja, 1979 óta tisztségviselő. Az átszervezés következtében az alapszervezet tagjainak összetétele igen heterogén. A különböző szakágakhoz tartozó, átszervezés által érintett tagjaink érdekvédelmét legjobb tudása szerint, lelkiismeretesen látja el.

Több, mint két évtizedes lelkiismeretes szakszervezeti tevékenységéért javasolták kitüntetésre.

■ **Hegedüs János** *szb tag, MÁV Rt. Északi Gépészeti Főnökség SZB*

1964-től tagja a szakszervezetnek, 1970-től szakszervezeti tisztségviselő. Jelenleg szb-tagként és a munkavédelmi bizottság elnökeként végez elismerésre méltó munkát.

Az Arany Jelvény Kitüntetés a több, mint három évtizeden át a VSZ tagság iránti elkötelezettséggel végzett munkája, szakszervezeti életútja elismerése.

■ **Kiss Lászlóné** *szb-elnök, VSZ SZB Püspökladány Állomás*

kitüntetések

ELISMERÉS

AZ 54. VASUTASNAP ALKALMÁBÓL

1965-től tagja a szakszervezetnek, 1988-tól tisztségviselő. Jelentős szerepe van abban, hogy a VSZ alapszervezetei közül elsőként kapták meg az MSZOSZ díjat. Több évtizedes, a tagság és a szervezet iránti elkötelezettséggel végzett szakszervezeti munkájáért részesül kitüntetésben.

Szabó Ferencné, *bizalmi, VSZ Forgalmi Utazók Alapszervezete Miskolc*

1967-től tagja a szakszervezetnek, 1966-tól szakszervezeti tisztségviselő.

Az alapszervezet meghatározó személyisége. Munkatársai bíznak benne, az alapszervezet taglétszámának növekedése nagyrészt az ő érdeme. A kitüntetés elsősorban eredményes tagszervező munkájának elismerése.

Fazekas Ferenc, *szb-titkár, VSZ Gépészeti Főnökség Dombóvár*

1974-től tagja a szakszervezetnek, 1978-tól szakszervezeti tisztségviselő.

Az szb titkári tisztséget már harmadik ciklusban látja el. Élvezi munkatársai bizalmát, ezt az is jelzi, hogy az alapszervezet taglétszáma a tagdíjlevonás megszüntetését követően sem csökkent.

A kitüntetés csaknem három évtizeden át folyamatosan végzett lelkiismeretes munkájának elismerése.

Kőrösi Györgyné, *TB tag, Nőbizottság tagja*

1970-től tagja a szakszervezetnek, 1980-tól tisztségviselő.

Tagjaink érdekében és képviseletében szakmai felkészültséggel, és nagy mozgalmi tapasztalattal jár el. Az életkörülmények javítása, az egészségügyi felvilágosítás érdekében jelentős erőfeszítéseket tett. Közel 25 éves mozgalmi munkásságának elismerése a kitüntetés.

Vass Károly *szb titkár, Gépészeti Főnökség SZB Záhony*

1979-től tagja a szakszervezetnek, 1989-től tisztségviselő. Az általa irányított alapszervezet szervezettsége nőtt. Több évtizedes szakszervezeti tevékenységével kiérdemelte tagsága és környezete elismerését. A kitüntetés a 15 éven át önzetlenül végzett szakszervezeti tevékenységének elismerése.

Viczayné Doroczi Mária, *szb-titkár, MÁV Informatikai Kft. SZB*

1973-tól tagja a szakszervezetnek, 1987-től tisztségviselő.

Emberségével, szakértelmével, segítőkészségével nagy elismertséget szerzett munkatársai körében. Csaknem két évtizedes magas színvonalú szakmai, érdekvédelmi munkája elismerése az Arany Jelvény kitüntetés.

Rohonka Sándor *elnökségi tag, GIB tag, MÁV Rt. Miskolci Vontatási Főnökség SZB*

1978-tól tagja a szakszervezetnek, 1980-tól tisztségviselő. Szakszervezeti tisztségeit mind az alapszervezet titkáraként, mind az üzemi tanács elnökeként a tagság és a VSZ érdekeit szem előtt tartva látta el. A GIB és az Elnökség tagjaként több cikluson keresztül aktívan vesz részt a szervezet életében. A több, mint két évtizedes szakszervezeti tevékenysége elismeréséül részesül kitüntetésben.

Berta Istvánné, *szb-tag, MÁV Északi Járműjavító Kft.*

1962-től tagja a szakszervezetnek, 1964-től tisztségviselő.

Korábban az Ifjúsági Bizottság, jelenleg a szakszervezeti bizottság tagjaként végez elismerésre méltó munkát. Tagszervező munkája példaértékű.

Több évtizedes, folyamatosan kiemelkedően végzett társadalmi tevékenységének elismerése a kitüntetés.

Badó Antalné, *nyugdíjas elnök Debrecen*

1951-től tagja a szakszervezetnek, 1983-tól tisztségviselő. A nyugdíjasok érdekében hosszú időn keresztül végzett eredményes és áldozatkész munkájáért, az ONYSZ Elnöksége és Választmánya tagjaként végzett aktív tevékenységéért javasolták kitüntetésre.

Molnárné Szlávik Györgyi, *VSZ Pénzügyi és Ellátási Osztály, pénzügyi ügyintéző, VSZ apparátusi PEB tagja, ÜT megbízott*

1976-tól tagja a Vasutasok Szakszervezetének, 1980-tól tisztségviselő

Munkája során szinte napi munkakapcsolatot alakított ki a VSZ szakszervezeti bizottságaival.

Segítőkészsége, fejlett empátiája miatt nagy elismertségnek örvend. Igazi közösségi ember, *„csapatjátékos”*. A csaknem három évtizedes szakszervezeti pályafutása alatt lelkiismeretesen, tudása legjavát adva képviselte, segítette a VSZ célkitűzéseinek végrehajtását, az alapszervezetek és középszervezetek munkáját. A kitüntetés a 27 éves szakszervezeti tevékenysége elismerését jelenti.

Fentieken túl mintegy 100 fő vehette át a napokban a Vasutasok Szakszervezete Elismerő Oklevél kitüntetését.

Pauer Olivérné

VALAMENNYI KITÜNTETETTNEK EZÚTON IS MEGKÖSZÖNJÜK TAGJAINK ÉRDEKÉBEN VÉGZETT ÖNZETLEN MUNKÁJÁT, JÓ EGÉSZSÉGET ÉS TOVÁBBI MUNKÁJUKBAN SOK SIKERT KÍVÁNUNK.

FÉIB Hírek

Zlati Róbert
FÉIB titkár

Forgalmi tisztségviselők oktatása

A Vasutasok Szakszervezete Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottsága forgalmi tisztségviselőinek képzése 2004. június 6-9. között zajlott Zamárdiban, a szakszervezet üdülőjében. Az oktatás anyagában a következő témakörök szerepeltek: az érdekvédelem gyakorlata, tagszervezés, esélyegyenlőség, a VSz szervezeti felépítése, működése, jelenlegi helyzete, legfontosabb feladatai. Az előadók a VSz vezető tisztségviselői, és más szakszervezet munkatársai voltak. A Forgalmi Igazgatóság osztályvezetője is elfogadta meghívásunkat és előadást tartott a szervezet átalakításáról és működéséről, ezután pedig válaszolt a tanfolyam hallgatói által feltett kérdésekre.

Az időjárás kegyes volt hozzánk, nem úgy, mint a korábbi turnusoknál. A bátrabbak a Balatonban is megmártóztak a vacsora és az éjszakába (hajnalba!) nyúló kötetlen beszélgetések között.

Az újólag tulajdonunkba került üdülő nagyszerű helyszínnek bizonyult az oktatás lebonyolítására. A résztvevők az ismeretek megszerzését tekintve hasznosnak, a lebonyolítást tekintve jónak értékelték a tanfolyamot.

2004. június 3-án soros ülést tartott a FÉIB

A testület megtárgyalta a VDSzSz által kezdeményezett sztrájkkal kapcsolatos helyzetet.

A titkár tájékoztatta a testületet a VSz Pályavasúti Üzletági Képviselet (PÜK) megalakításáról és munkájáról.

A továbbiakban a Forgalmi Igazgatóságnál és az Árufuvarozási Üzletágnál a leépítésekkel kapcsolatos információkról adott számot a titkár.

A Forgalmi Igazgatóságnál létszámról tárgyalni nem lehet, hiszen az igazgató kérdésünkre válaszolva elmondta, hogy ez Üzletági kompetencia. Az Üzletág még nem készítette el, illetve még nem adta át a III. negyedévre szóló létszámtervet.

Az ÁFU-nál levélben kértük a főigazgatót, hogy a tervezett létszámmozgást – a létszámleépítéssel kapcsolatos intézkedések eljárásrendjéről szóló megállapodásnak megfelelően – szolgálati hely, munkakör és létszámbontásban, valamint a tervezett időpont megjelölésével mutassa be.

A testület a KÜT delegálásról, illetve a KÜT tervezett összeállításáról, a szakszervezetek közötti tárgyalásokról kapott tájékoztatót. A testület az érintett szakmák tekintetében úgy határozott, hogy a jelenlegi KÜT-tagokat továbbra is támogatja a KÜT-be való delegálás során.

2004. június 28-án rendkívüli ülést tartott a FÉIB

Napirenden a Pályavasúti Üzletág, azon belül a Forgalmi Igazgatóság II. félévi létszámtervének megvitatása szerepelt.

A munkáltató által átadott anyagból nem látszik a létszámcsökkentési akciók megalapozottsága. Az anyag szöveges magyarázata elnagyolt, tartalmatlan, a táblázatok pontatlanok, egymásnak ellentmondóak, nem egyeznek meg a MÁV Rt. alig egy hónapja elfogadott idei üzleti tervével sem. A testület véleménye szerint a dokumentumok összességében alkalmatlanok arra, hogy a leépítésekkel kapcsolatos tárgyalásoknak alapul szolgáljanak. Az egyeztetés lefolytatásához jelentős, tartalmi kiegészítéseket kell kérnünk a létszámcsökkentési akciók megalapozottságáról, a technológiai módosításokról, a létszámkiváltó beruházásokról.

Megállapodás

Június 30.-án megállapodás született a Forgalmi Igazgatóság és a reprezentatív szakszervezetek között a munkavállalók biztonsága, munkakörülményeik javítása érdekében 2004-ben teendő intézkedésekről.

Zlati Róbert

MVJ
MÁV Vasjármű Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Telefon/Fax: 94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu
http://www.mvj.hu
MTU FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer
BEHR INDUSTRIETECHNIK Service
ISO 9001:2000 DIN-EN 729-2 DIN 6700-2 ÖNORM M 7812
Tevékenységeink:
dízelmozdonyok (M43; M47),
motorvonatok (Bz-mot), személykocsik, teherkocsik
javítása, korszerűsítése, átépítése;
speciális vasúti jármű gyártás;
vasúti nosztalgia járművek felújítása, újjáépítése;
jármű fő- és részegységek gyártása (Power Pack);
MTU és BEHR szakszervíz tevékenység.
MÁV Vasjármű Jármű-javító és gyártó Kft.
MVJ a korszerű vasúti járműparkért!

Az érdekvédelem aktuális hírei

Varga Gyuláné a Vasutasok Szakszervezete alelnöke

A MÁV Rt. álláspontja

Az érdekvédelemben továbbra is a vállalati létszám alakulása a központi téma. A MÁV Rt Igazgatósága is visszatérően foglalkozik a kérdéssel, tudtuk meg legutóbb a MÁV Rt. elnökétől a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) ülésén. A 2004. évi tervezett zárólétszám 48403 fő, ez a 2003. évi zárólétszámhoz képest 3681 fős csökkentést jelentene. Ebből közel kétezer fő munkaviszonyát tevékenység kihelyezés miatt tervezték megszüntetni. Áprilisban már voltak jelei annak, hogy a tevékenység kihelyezések késnek. A tervezési időszakban nem történt meg sem a kiszervezési eljárásra szükséges idő, sem a potenciális piaci helyzet felmérése. A kiszervezés előkészítése során kellett tapasztalnunk, hogy a potenciális partnerek feltérképezése, a közbeszerzési eljárás módosulása hátráltatja az ütemezés megvalósítását. A létszám féléves időarányos teljesítése még a tervszámoknak megfelelően alakult, de a kétezer fős tevékenység kivitel teljesítése ez év végéig problémás. Az éves létszámterv aktuális alakulása miatt – az éves terv megvalósítása érdekében – alternatív javaslatokat dolgoznak ki, hangzott el a VÉT ülésen. Egyszerűbben megfogalmazva, a munkáltató véleménye szerint tartalékfeltáró belső szervezésekkel növelni kell a munkáltatói felmondások számát. Az alternatív megoldások közt szerepel az 57 év felettiek nyugdíjazásának meghosszabbítása is a jelenlegi szeptember 30-ról, ez év végéig.

> MÍG A NÉGYÉVES MEGÁLLAPODÁS VERSENYKÉPESSÉG NÖVEKEDÉST, MŰSZAKI FEJLESZTÉST, FINANSZÍROZÁSI REFORMOT, ÉS MUNKAKÖRÜLMÉNY JAVULÁST ÍGÉRT HATÉKONYSÁG NÖVEKEDÉSSEL ÖTVÖZVE, A KORMÁNYHATÁROZAT – DE KÜLÖNÖSEN ANNAK VÉGREHAJTÁSA – KIZÁRÓLAG LÉTSZÁMLEÉPÍTÉSRE HELYEZI A HANGSÚLYT

VSZ tiltakozás és javaslat

A vita során a Vasutasok Szakszervezete hivatkozott a 2002. december 4-én megkötött négyéves megállapodásra, amelyben van foglalkoztatási fejezet is, mely elveket tartalmaz, benne a hatékonyság növelést. Az ez évi létszámterv egyeztetése során (2003. dec. 5-én) előterjesztett 3700 fős csökkentést a VSZ elutasította a beígért fejlesztések hiánya miatt, és bejelentettük az éves foglalkoztatási megállapodási igényünket, mely elől a munkáltató máig elzárkózott.

Ez év január nyolcadikán megjelent vasútra vonatkozó kormányhatározat, mely 20%-os létszámcsökkentési előírást tartalmaz 2006-ig, benne az ez évi „legalább" 3700 fős csökkentést. A VSZ szerint 11 ezer munkavállaló munkaviszonyának három éven belüli megszüntetése megalapozatlan. Míg a négyéves megállapodás versenyképesség növekedést, műszaki fejlesztést, finanszírozási reformot, és munkakörülmény javulást ígért hatékonyság növekedéssel ötvözve, a kormányhatározat – de különösen annak végrehajtása – kizárólag létszámleépítésre helyezi a hangsúlyt. Az a vélekedés, hogy a tevékenység kihelyezés helyett is elbocsátás legyen, hibás, mert a vasútban nincs ennyi tartalék.

Szakszervezetünk javasolta, a kormányhatározatba 6. pontként bekerült 20%-os létszámleépítést annak megalapozatlansága miatt függesszék fel, és a helyzetet tárgyalják újra.

Az álláspontok nem közeledtek, mindössze abban volt egyetértés, hogy a kialakult helyzetet kezelni kell, de ezen mást és mást értettek a szociális partnerek. A részletes tartalékfeltáró tárgyalások az üzletágaknál folytatódnak.

Kulcsmunkakörök

Az érdeklődés homlokterébe került a kulcsfontosságúnak nevezett munkakörökben foglalkoztatottak részére bevezetett anyagi elismerés. A száz-százharmincezer forintos havi juttatás konkrét, mérhető, meghirdetett célkitűzések nélkül került bevezetésre, szakszervezetünk nem értett vele egyet. A VSZ álláspontja az volt, hogy az egyéni jutalmak osztogatása helyett a négyéves megállapodásban vállalt érdekeltségi rendszer bevezetésén kellene inkább munkálkodni. Különösen irritáló, ha mellétesszük azt a helyzetet, amikor a belső átszervezések következtében alacsonyabb munkakörbe kerül a vasutas, és személyi alapbérét (a hatvan, hetven, vagy százezer forintos alapbérét) azonnal csökkentik. Az utóbbi probléma kezelését ismételten kezdeményeztük.

Egyebek

Az Önkéntes Támogatási Alap (ÖTA) részére felmondta a MÁV az ingyenes szolgáltatást 2005. január 1-jétől. A probléma megoldására fél év áll rendelkezésre. Az ez évi vasutasnapi rendezvények körüli problémákról és tanulságokról kért szakszervezetünk tájékoztatást, melyet a munkáltató megígért, miután ő is úgy ítélte meg, hogy a kiértékelés szükséges.

Varga Gyuláné

A Budapesti MÁV Kórház Vasutasok Szakszervezete (VSZ) és a Vasútegészségügyi Dolgozók Szakszervezete (VEDOSZ) KÖZÖS KÖZLEMÉNYE

A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) és a Vasútegészségügyi Dolgozók Szakszervezete (VEDOSZ) a Budapesti MÁV Kórházban a Kollektív Szerződés 2004. június 30-i hatályú felmondása miatt 2004 márciusa óta folytat tárgyalásokat a munkáltatóval.

A következő tárgyalás időpontja 2004. július 12-ére lett kitűzve.

A VSZ és a VEDOSZ álláspontja szerint a KSZ nélküli munkáltatás elfogadhatatlan. A VSZ és a VEDOSZ tovább folytatja a KSZ-kötési tárgyalásokat és bízik abban, hogy a munkáltató az ügyeleti szolgálat és a rendkívüli munkavégzésre vonatkozó szakszervezeti javaslataikat elfogadja.

A munkavállalók érdekeit mindkét szakszervezet elsősorban a tárgyalóasztalnál kívánja érvényesíteni. A mielőbbi megállapodás, a Kollektív Szerződés megkötése valamennyi tárgyaló fél közös érdeke.

A meghirdetett sztrájkkal kapcsolatban álláspontot kialakítani nem áll módunkban, mivel a sztrájk követeléseit és időpontját nem ismerjük.

Budapest, 2004. július 9.

Vasutasok Szakszervezete
Vasútegészségügyi Dolgozók Szakszervezete

LÉTKÉRDÉS

Kotter József

MINDENKI JAVASOLT, ÉS NAGYOT AKART MONDANI...

Lelepleződés

megalapozott-e a Pályavasúti tevékenységek kihelyezése?

Le-építők

„Száz vas-útat, ezeret! Csináljatok, csináljatok!" – írja Petőfi 1847-ben, Vas-úton című versében. A reformkor egyik legnagyobbja arra biztatta eleinket, hogy bízzanak a fejlődésben, a vasút mindenkori jövőjében. Az okos magyarok pedig beépítették hazánkat a vaspályával *„Mint a testet az erek"*. meglátva annak lehetőségét, hogy a vasút legyőzi a teret és az időt, léte pedig fellendíti a gazdaságot. Petőfi az első magyar vasútvonalon utazott Pest és Vác között.

Legnagyobb költőnk nem érhette meg a magyar vasúthálózat kiépülését, és a háborúk utáni újjáépítését. S szerencsére annak sem lehet tanúja, hogy a Magyar Nemzeti Vasutat a rendszerváltás kezdete óta milyen támadások érik. Napjainkra nem csak a fejlesztések, korszerűsítések maradtak el, hanem a vasút tudatos, a kormány által is támogatott szétverése folyik. A kormány úgy tesz, mintha nem lenne pénze a vasútra, pedig csak a közúti és olajos lobbinak enged. A kormány a drága és környezetszennyező közutat fejleszti az olcsó és környezetbarát vasúttal szemben.

A kormány segédleten nem mást értek, mint azt a tényt, hogy a Vasutasok Szakszervezete egy éve szeretne leülni és tárgyalni, illetve válaszokat kapni a kérdéseire *Csillag István* Gazdasági és Közlekedési Minisztertől, de a *„nagyúr"* erre még csak hajlandóságot sem mutat. *Medgyesi Péter* miniszterelnök sem tudta elérni, hogy a régóta várt találkozó létrejöjjön. Pedig kérdéseink egy egész Magyar Vasutas újságot megtöltenének. Gyanítom, a miniszter a VSZ által átadott, és húszezer aláírással támogatott *„Petíciót"* sem olvasta el, mivel a mai napig nem adott választ. Ennyit a kormány által hangoztatott társadalmi-, és szociális párbeszédről.

Nagyotmondók

A 2004. január 8-án megjelent kormányprogrammal kapcsolatban a kormány és a MÁV Rt. vezetése a tizenegyezer vasutas munkavállaló leépítéséről egymásra mutogat. A MÁV szerint a kormány hozta a határozatot, a kormány pedig visszamutat a MÁV-ra, hogy ők adták a javaslatot a kormányprogramhoz. A hab a tortán nem más, mint hogy a MÁV vezetői szerint az Üzletágak különböző szintű vezetőinek javaslataiból állt össze a 11000 vasutas leépítésének terve, illetve a kormánydöntés. Ennél már csak az a pikánsabb, hogy a szakmai vezetők részére kiírt pályázatokban szerepeltek a létszámleépítési lehetőségek, de egyesek szerint a 20% vasutas *„likvidálását"* megtaláljuk a Boston Consulting Group tanulmányában is.

Mindenki javasolt és nagyot akart mondani, de ugyanakkor a hatékonysági és hatásvizsgálatok, a gazdaságossági számítások mind-mind elmaradtak, vagyis nem alapozták meg valós szakmai és gazdasági érvek a létszámcsökkentést.

A nagyotmondók és nagyothallók ennek ellenére nagyjából 4000 vasutas eltávolítását a MÁV-tól betették a 2004. évi üzleti tervbe, melyet a MÁV Rt. Igazgatósága és a tulajdonos is elfogadott.

A Vasutasok Szakszervezete folyamatosan figyelmeztette a kormányt és a MÁV vezetését, hogy a létszámleépítések és tevékenység-kihelyezések nem megalapozottak, de ezt az érintettek soha nem vették figyelembe, illetve visszautasították.

Mára az érintett területeken elkészültek a gazdaságossági és szakmai vizsgálatok és kiderült, hogy a tervezett létszámleépítések és tevékenységkihelyezések (ha a MÁV Rt. vezetése állja a szavát) nem valósíthatók meg, mert lényeges többletköltséget jelentenek, és a vasútbiztonságot is veszélyeztetik.

Számítók

A MÁV vezetése nem állja a szavát, bármi áron végrehajtja a létszámleépítést és a tevékenységkihelyezést, mert nincs arra bátorsága, hogy a tulajdonosnak bejelentse, hogy a vizsgálatok eredményei nem alapozzák meg a tervezett intézkedéseket.

Ha a MÁV Rt.-ből kiemeljük a Pályavasúti Üzletágat, akkor igazán cifra a helyzet. 2004-ben az üzleti tervben kb. 2500 fő forgalmi, pályás és TEB-es munkavállaló létszámleépítését és tevékenységkihelyezését tervezték. Június 30-án a Pályavasúti Érdekegyeztető Tanácsban a Pályavasút vezetése ez év végéig mintegy 3800 főt érintő létszámleépítést és tevékenység-kihelyezést terjesztett elő. Ez 1300 munkavállalóval több, mint a 2004. évi üzleti tervben szereplő létszám.

Kérdéseinkre, hogy hova ez a nagy sietség és hol vannak azon hatás- és hatékonyság vizsgálatok, illetve gazdaságossági számítások, amelyek az előterjesztést megalapozzák, nem kaptunk választ.

A szakmai vezetés mellébeszélése miatt a Vasutasok Szakszervezete és a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete pályavasúti szervezetei az Mt. 194. § (1) bekezdése alapján Kollektív Munkaügyi vitát kezdeményeztek a Pályavasút szintjén.

Titokzatosak

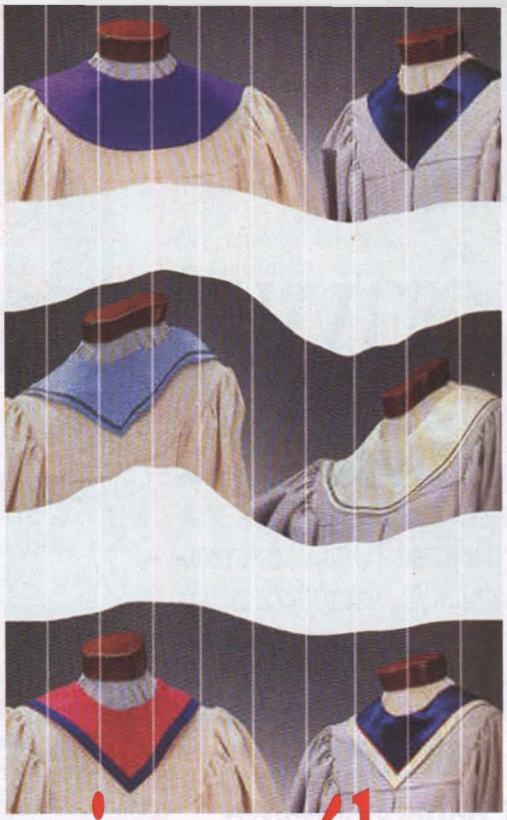
A Vasutasok Szakszervezete a kollektív munkaügyi vita kezdeményezésekor az Mt. 22. § (1) bekezdése alapján ismételten kérte a munkáltatót, hogy adja át a létszámleépítést és tevékenység-kihelyezést megalapozó szakmai anyagokat. Csak megjegyzem, hogy isme-

ETF-CER konferencia Budapesten

Az *Európai Szállítási Dolgozók Szövetsége* (ETF) és az *Európai Vasutak Közössége* (CER) 2004. június 22–23-án Budapesten tartotta annak a konferenciasorozatnak következő állomását, amely keretében az Európai Unióhoz újonnan csatlakozott országok vasutas érdekvédelmi szervezeteivel és a munkáltatói oldallal értékelik az adott országokban meglévő szociális párbeszéd színvonalát és tartalmát.

A konferencián a hazai vasutas szakszervezetek részéről *Simon Dezső*, a VSZ elnöke szóvivőként tájékoztatta a hazai együttműködés eredményeiről és meglévő gondjairól a két nemzetközi szervezet képviselőit.

A tervezett tevékenység-kihelyezések megközelítőleg 5 milliárd forint többletköltséget, azaz veszteséget jelentenek a MÁV Rt. számára, így nem kell azon csodálkozni, hogy a kért anyagok átadását a vezetés megtagadta



Mellébeszélés, nincs válasz

reteink szerint a tervezett tevékenység-kihelyezések megközelítőleg 5 milliárd forint többletköltséget, azaz veszteséget jelentenek a MÁV Rt. számára, így nem kell azon csodálkozni, hogy a kért anyagok átadását a vezetés megtagadta. Az Üzletág vezetése nem a teljeskörű anyagot, hanem annak szűkített változatát hajlandó átadni üzleti titokra hivatkozva. Ezen dokumentumot július 12-én adják át.

A kollektív munkaügyi vitában két tárgyalási nap volt, de az álláspontok nem változtak. A szakszervezeti oldal továbbra sem látja megalapozottnak a tervezett intézkedéseket. Az Üzletág vezetése nem hajlandó feltett kérdéseinkre valós válaszokat adni.

A két tárgyalási nap egyikén sem tudott a munkáltató felelni arra, hogy a forgalmi területen mi indokolja a technológiai változásokat, és valójában miként változik meg a technológia. A vasútüzemi technológia módosítások részletes kidolgozását várjuk, annak valamennyi megjelenési formájára (üzemidő csökkenés, állomási tolatószemélyzet racionalizálása, határállomási technológia) vonatkozóan. Általánosságban is megfogalmazzuk azon igényünket, hogy a munkáltató mutassa be a szolgálati helyek technológiai létszámszükségletét. Míg ezt nem látjuk, addig jogosan véljük úgy, hogy a jelen anyagban olvasható létszám-hatékonysági akciók adatai légbőlkapottak.

Az állomás visszaminősítések valós szükségességét sem tudta vagy akarta bemutatni a forgalmi igazgatóság. A tervezett visszaminősítéseknek feltehetően jelentős beruházási igényük van, melyről az anyag egyáltalán nem szól. Ennek tükrében megkérdőjelezhető, hogy egyáltalán vannak-e ezzel kapcsolatosan kész tervek? Ha vannak is, megvalósíthatóak-e még ebben az évben? Amíg ezekről nem tudunk részleteket, addig nem is tudunk véleményt formálni. Az állomásracionalizálásról és egyéb hatékonysági akciókról sem tudunk egyebet mondani, mint hogy több – sokkal több – adatra van szükség az érdemi tárgyalásokhoz.

Kapkodók

A pályás szakmai területen sem kaptunk kimerítőbb választ a feltett kérdéseinkre. A tevékenység-kihelyezés időpontja a MÁV Stratégiai terv szerint 2005. Miért kell egy alaposan megtervezett és feladatokkal lefedett 2004. évi gazdasági évet megkeverni! A feladatok eddig is a IV. negyedévben teljesültek. Az idei év is ilyen lesz! Kapkodáshoz, fejetlenséghez vezet, nagy gazdasági kárt okoz majd a tervezett lépés. A saját tulajdonú gépjárművek július 1-jei leállítása is ezt idézi elő.

Véleményünk szerint a jól tervezhető karbantartási és felújítási munkák kivitelezésének megszüntetése többe kerül a MÁV-nak. Az anyag nem bizonyítja ellenkezőjét, illetve a gazdaságossági számításokat. A leírtakkal szemben véleményünk szerint a karbantartási tevékenység 30-40%-os elvégzéséhez a főpályamesteri szakaszok normatív létszáma kevés. Meggyőződésünk, hogy a létszámstruktúra meghatározásánál a jelenlegi érvényben lévő és a gyakorlatban megkövetelt munka- és közlekedésbiztonsági szabályokat felületesen vették figyelembe.

A Vasutasok Szakszervezete PMLI Szakmai Képviselete szerint a pályamesteri kar és a műszaki értelmiség ellehetetlenítését eredményezi a tervezett intézkedés-sorozat. A szakmailag, biztonságilag nem kellően alátámasztott intézkedések további elvándorlást jelentenek.

Kapkodáshoz, fejetlenséghez vezet, nagy gazdasági kárt okoz majd a tervezett lépés.

Gazdálkodók

A TEB szakmai területen a legnagyobbak az ellentmondások, mert a MÁV vezetése olyan fejetlenségbe kezdett, amely szinte minden szakmai alapot nélkülöz.

Az általunk ismert tevékenység-kihelyezésre vonatkozó számításaink szerint a távközlési- és erősáramú tevékenységek esetében azzal együtt, hogy a távközlési létszámot 800 főről 200-ra csökkentették, több, mint hárommilliárd forint veszteséget okoz a MÁV-nak évente. Ha elfogadjuk a szakma számításait, miszerint a TEB szakszolgálat technológiai szükséglete meghaladja az 5300 főt és jelenleg a szakszolgálat létszáma 4900 fő, teljesen elfogadhatatlan ez a nagy sietség. Véleményünk szerint a TEB szakszolgálat területén tervezett tevékenység-kihelyezések és létszámleépítések kizárólagos célja, hogy a MÁV Rt. menedzsmentje eltávolítsa a 11000 vasutas munkavállalót a MÁV-tól.

Itt most nem részletezném a kérdéseinket, mert arra az egész Magyar Vasutas kevés lenne, de hogy eddig egyetlen értékelhető választ sem kaptunk, egyértelműen bemutatja a helyzetet. Nem számít itt a vasútüzem és közlekedésbiztonság, nem számít az sem, hogy a tevékenység-kihelyezés veszteséget okoz, itt menni kell, mert valaki a fejébe vette, hogy a távközlés és az erősáramú tevékenység-kihelyezésekkel megfeji a magyar államkasszát.

Érdekvédők

A kollektív munkaügyi vitának mégis van eredménye, mert július 16-án újabb előterjesztést kapunk a Pályavasúti Érdekegyeztető Tanácsban. Az Üzletág vezetője a tárgyalásokig felfüggesztette a létszámleépítéssel és tevékenység-kihelyezéssel kapcsolatos intézkedéseket.

A VSZ tárgyalódelegációja bízik abban, hogy az intézkedések felfüggesztése, illetve a Pályavasúti vezetés tárgyalási hajlandósága lehetőséget ad a pályavasút területén kialakult konfliktushelyzet megoldására, hogy a tevékenység-kihelyezés és a létszámleépítés kérdésében az érintett munkavállalók és a VSZ tagok számára megnyugtató megállapodás szülessen.

A kormánynak és a MÁV Rt. vezetésének pedig a vasutasság nevében azt üzenem: *„Száz vasutat, ezeret! Csináljatok, csináljatok!”*, mert hiába van leplezve az igazság, előbújik. Beléptünk az Európai Unióba, ott is szervezik és változtatják a vasutat, de Európában a vasúté a jövő. Magyarország Európában van!?

—kotter—

ÜT VÁLASZTÁS

Jegyzőkönyv

A Magyar Államvasutak Rt. MSZSZ hatálybalépése után a munkaszervezetben 2003. augusztus 1-jétől 2004. június 10-ig megtartott üzemi tanács választások, szervezeti választások után még mandátummal rendelkező üzemi tanácsok választási eredményével korrigálva az Országos Szavazatösszesítő Bizottság a választás adatait összesítette és az alábbi eredményt állapította meg.

Vasutasok Szakszervezete: 65 526 szavazat!

Szavazáson részvevők száma: 36146 fő

Érvénytelen szavazatot leadók száma: 677 fő

Leadott összes érvényes szavazatok száma: 157571 db

A jelöltekre leadott szavazatok megoszlása:

Vasutasok Szakszervezete: 65 526 db 41,58%

Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete MÁV Rt.: 40 666 db 25,81%

Mozdonyvezetők Szakszervezete: 18 164 db 11,53%

Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete 11022 db 7,0%

Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége: 3822 db 2,42%

Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete: 1109 db 0,71%

Forgalmi és Kereskedelmi Dolgozók Szakszervezete: 806 db 0,51%

Jegyvizsgálók Szakszervezete: 1024 db 0,65%

Munkástanácsok: 766 db 0,48%

Gépészek Szakszervezete: 68 db 0,04%

Vasutas Kocsiszolgálati Szakszervezeti Szövetség: 76 db 0,05%

Nem szervezett munkavállalók: 14 522 db 9,22%

Az adatok összesítése a szervezeti egységekről beérkezett Választási Jegyzőkönyvek adatainak összesítésével készült. A Választási Jegyzőkönyvek a MÁV Rt. KÜT hivatalos irodai helyiségében (MÁV Rt. Vezérigazgatóság épülete I. emelet 150. szoba) hivatali időben megtekinthetők.

Budapest, 2004. június 10.

MÁV Rt. Országos Szavazatösszesítő Bizottság:

Baranyai Imre.
VSZ delegált KÜT tag

Nagy Róbert.
VDSZSZ delegált KÜT tag

Budai Zoltán.
PVDSZ delegált KÜT tag

Németh Antal.
MOSZ delegált KÜT tag

Dr. Kalász József.
KÜT társelnök.
a nem szervezett munkavállalók képviseletében

KÜT delegálás

A MÁV Rt.-nél

A MÁV Rt. új szervezeti rendjét meghatározó Működési és Szervezeti Szabályzat hatálybalépése és a Pályavasúti Üzletág szervezetracionalizálás II. programjának végrehajtása jelentős mértékben érintette a szolgálati helyeken működő részvételi képviselet mandátumát. Az elmúlt hónapokban a Munka Törvénykönyve szabályainak megfelelően a munkavállalók megválasztották a szervezeti egység üzemi tanácsát, üzemi megbízottját.

A MÁV Rt. KÜT 140. számú határozatában foglaltak szerint a választási eredmény megállapítása után, az új szervezeti felállás alapján a központi üzemi tanács újradelegálását is el kell végezni.

Ennek megfelelően **Budapest Ferencváros Állomás, Záhony Tengelyátszerelő Üzemi Tanács, Nyíregyháza Állomás, Sárvár Állomás, Záhony Kocsiszolgálati Telephely, Jánossomorja Állomás, Szombathely Állomás, Szentgotthárd Állomás, Szeged RHK. PMLI OM. Bp. Ferencváros, Miskolc BOM, Fenntartási Telephely Záhony üzemi tanácsai és megbízottai** kezdeményezték a delegálás elveinek elfogadására és végrehajtására az üzemi tanácsok (meghatalmazott képviselők) és üzemi megbízottak részvételével megtartásra kerülő országos üzemi tanácsi értekezlet összehívását. **Az értekezlet időpontjául 2004. július 22. (csütörtök) 10.30 órát, helyszínéül a MÁV Rt. Bevétel Ellenőrzési Igazgatóság konferenciatermét** (Budapest, VI., Nyugati tér 1.) jelölték meg.

Az alábbiakban közöljük a MÁV Rt.-nél megtartott üzemi tanácsi választás eredményeit és a KÜT üzletágankénti összetételére vonatkozó javaslatot.

Javaslat a MÁV Rt.

KÜT LÉTSZÁMARÁNYOS DELEGÁLÁSÁNAK MEGOSZLÁSÁRA

A MÁV Rt. Működési és Szervezeti Szabályzata főtevékenységi körönként foglalkoztatott munkavállalók létszámaránya alapján.

MÁV Rt. Irányítás, Szolgáltatás, Ingatlan-gazdálkodási üzletág (Stratégia, Pénzügy, Humán, Társasági Szolgáltatás, Jogi Igazgatóság, Biztonsági Igazgatóság, Belsőellenőrzési Igazgatóság, Ingatlangazdálkodási Üzletág) 1 fő

Árufuvarozási Üzletág (Irányítás-szolgáltatás) 1 fő

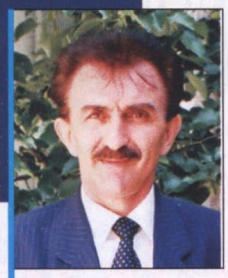
Személyszállítási Üzletág (Irányítás-szolgáltatás) 2 fő

Pályavasúti Üzletág (Irányítás-szolgáltatás) 6 fő

Gépészeti Üzletág (Irányítás-szolgáltatás) 3 fő

MÁV Rt. KÜT-tag összesen: 13 fő

KÜT



KÜT sajtóreferens Bodnár József

Tájékoztató a MÁV Rt.

Központi Üzemi Tanács üléseiről

Soros KÜT ülés: 2004. június 10.

1. Tájékoztató az Ingatlangazdálkodási Üzletág 2003. évi működésének tapasztalatairól, a MÁV Ingatlanhasznosítási, fejlesztési koncepciójáról és az ingatlanüzemeltetési elképzelésekről. Előterjesztő: dr. Havai János, főigazgató

Előrelépés történt a bérleti szerződések összegyűjtésével, mintegy 4600 szerződés jogi felülvizsgálatával, a díjtételek piaci szintre emelésével. 2004. június 30-ig felmérésre kerül a teljes lakásállomány. A telepszerű lakásokat nem tudja felvállalni, ezért az önkormányzatokkal közös megoldásokat keres a MÁV mintegy 4500 lakásra.

A MÁV üdülők és munkavállalóik a MÁV Hotel's-be, jogutódlással kerülnek át. A kihasználatlan és rendezetlen, költségeit tekintve veszteséges üdülők tulajdonjogi rendezését követően értékesítésre kerülnek. Lehetőséget adnak a helyi kollektíváknak részletfizetésre, ezáltal a birtokukban maradhat az üdülő. A sportlétesítmények többségénél a földtulajdon az önkormányzaté, míg az ingatlan a MÁV Rt. tulajdona. A kulturális intézményekre a humánpolitikának nincs szüksége. Vagyonvesztést a MÁV nem szenvedhet el.

2. Tájékoztató a Vasúti Reform végrehajtására vonatkozó 2004. évi Intézkedési Terv időarányos teljesítéséről és a további feladatokról. Előadó: dr. Gulyás Tibor, igazgató

Fontos elv, hogy olcsóbban működő szervezetet kell létrehozni. A Pályavasúti Üzletág területi irányítása kerüljön egyszerűsítésre. Nem valósult meg a pálya és TEB. Központ átalakítása. Irányítással 16% foglalkozik, amely igen sok. A gépészetnél a mozdonyirányítás is lehet jobban összehangolt, ily módon elszakadva a fűtőház effektustól. A szabályozás rendszerbeni változásokat is mutat. Tevékenység kihelyezés akkor szükséges, ha van piaci kínálat és az olcsóbban üzemeltethető. A távközlés részekre bontható, s ha az árajánlatok visszaigazolják, akkor a jövő a piaci beszerzésé.

3. Egyebek

A hálózati üzemi tanácsi választások eredményének összegzése.

Az 1999. december 31-ig kötött kamatmentes kölcsönök kedvezményes visszafizetése.

KÜT ülés: 2004. június 23.

1. Tájékoztató a MÁV Rt. 2004. évi beruházási és felújítási tervében foglaltakról. Előadó: dr. Tömpe István, vezérigazgató helyettes

Az éves terv 106 Md Ft-ból 2005-re átviszünk 29,8 Md Ft-ot, így 2004-ben 76,5 Md Ft-ot lehet felhasználni. További projektszűkítés nem várható. Nagyon rosszul állunk valamennyi szakágnál, különösen az infrastruktúra területén. A pénzügyi zavar oldására zárolni kell 5 Md Ft-ot, főleg az irányítási területről. A beruházási tervek késésének oka a MÁV tervezési rendszerében van. A sorompós program halad, az 500 MFt felhasználásra kerül. Folyamatosan szerepel a munkavállalók munkakörülményeinek javítása.

2. A Pályavasúti üzletág PMLI szervezetét, működését érintő feladatok. Előadó: Szamos Alfonz, igazgató

Az üzleti fő folyamatok nem helyezhetők ki. A tevékenység kihelyezést a közbeszerzési törvény eljárási rendje szerint lehet lebonyolítani. A szakszervezetekkel való egyeztetést le kell folytatni. Az üzembiztos állapot megtartása a fő cél. Leromlott vonalak teljes karbantartását nem célszerű kihelyezni. Külföldi tapasztalat, hogy a 30%-ot célszerű saját erővel karbantartani. Belső tevékenységként megtartják a felügyeleti, zavarelhárító, a gondozás, a megrendelő és ellenőrző képességet és a jól nem tervezhető kis karbantartást. Beruházást és felújítást a jövőben nem kívánnak végezni.

Az eszközállomány egy kis része értékesíthető ill. selejtezhető. Az ingatlan területén sok feleslegünk nincs. A tevékenység kihelyezés költségei: 900 MFt 2004-ben, 250 MFt 2005-ben, amely tartalmazza a végkielégítést. Az eredetileg 2005-re tervezett PMLI kihelyezés előrejön 2004. november közepére. A személygépkocsi vezetőket (29 fő) áthelyezik a flottához, vagy felmondással elküldik. A betanított és segédmunka az IK. Kft-hez és a tevékenységet béreljük vissza. Kihelyezés 1104 fő, H4 projekt: 35 fő, a PMLI területén 1611 fő a csökkentés.

3. Különfélék: Kulcsmunkakör bevezetésének véleményezése.

A MÁV Rt. tevékenység kihelyezés eljárásrendjének átadása. Ingatlanok elidegenítése a pécsi területen. Javaslat: a munkáltató vizsgálja meg, milyen lehetőségek vannak a súlyos elemi kárt szenvedett munkavállalók támogatására. Munkavállalói igény esetén (vismajor bekövetkeztekor) biztosítsa a VBKJ nyilatkozat módosítását.

KÜT ülés: 2004. július 1.

1. Tájékoztató a MÁV Rt. Pályavasúti Üzletág TEBI 2004. évi foglalkoztatási terve végrehajtása érdekében tett intézkedésekről. Előadó: Jándi Péter, igazgató

Az erősáram két csomagban, az alállomás felsővezeték szerelő tevékenység kihelyezése nehezen megvalósítható. Pályázati kiírást kell készíteni, majd a beérkező pályázatokat az ügyvezetés elé kell terjeszteni, gazdaságos vagy nem?

Kisfeszültségű területen a piaci kínálat jelentős. Nem lehet, hogy elbocsátásra kerüljön sor. Megoldásként az IK.Kft jön számításba, amely az ingatlangazdálkodás végrehajtó egysége lesz. Ide 352 főt tervezünk áthelyezni, ebből 73 fő tevékenységgel kevesebb az átadás, ha az üzletágak nem rendelik meg a belső villanyszerelést.

A távközlés 3 csomagjából az elsőben a hálózati alapszolgáltatás (kábelek, optika) szerepel. A MÁV Rt. elkötelezte magát a PANTEL Rt-vel, mely 50 évre biztosít egyeztetési, hozzájárulási kötelezettséget, így a tevékenység marad a MÁV-nál. A második csomagban a távközlő végberendezések szerepelnek, ahol külső féllel tervezünk szerződést kötni, pl. utas-tájékoztatás.

A digitális technika miatt kevesebb karbantartást kell végezni, ezért 200 főt érint a létszámleépítés. A harmadik csomagban a légvezetékes hálózat kiváltása történik meg, de csak jövőre.

A TEB Igazgatóság használatában lévő épületek átadásával az ezen a területen foglalkoztatott munkavállalókat is át kívánják adni az Ingatlangazdálkodási Üzletágnak. A mindhárom területet érintő 100 fő tevékenység átadása jogutódlással történjen meg az IK. Kft. részére. Ezen szakterületek épületei, technológiai helyiségei bizalmi állásként foghatók fel, így fontos számunkra, hogy továbbra is ugyanazon munkavállalóink teljesítsék a „kiadott" munkát. A tevékenységgel együtt valamennyi munkavállaló átvételét is meg kell oldani.

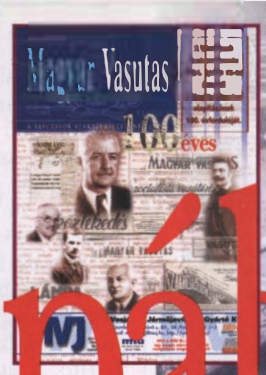
2. Különfélék:

A MÁV Rt. bejelentette, hogy a KÜT mandátumát 2004. július 1-jétől lejártnak tekinti.

Bodnár József

Száz éve

Szabad a pálya. – Előre!



Olvasói javaslatra indított rovatunkban rendszeresen idézünk a 100 évvel ezelőtt megjelent Magyar Vasutasból.

„Szegény embert még az ág is húzza” – mondja a magyar közmondás, de nincsen olyan vastag ág ezen a teremtett világon, hogy letörni ne lehetne, ha erre a munkára mindnyájan szövetkeznek, akiket tépdes, szaggat az ág tüskéje-tövise…

Belátták ezt már mindazok, akiknek elviselhetetlen a helyzetük és a munkálkodó tömegek egyre erősebben szervezkednek széles e világon, szervezkednek a vasutasok is, és már minálunk, Magyarországon is megindult erőteljes kezdéssel a szervezkedés az elnyomottak legelnyomottabbjai, a vasutasok között. Ami érthető is. Mert ha valahol helye van az erélyes védekezésnek, és ha valahol szükséges a dacos tömörülés, ha valahol életkérdés a közös harc a közös elnyomatás és kizsákmányolás ellen, úgy a magyar vasúti munkásoknál és alkalmazottaknál az…

…Páratlan a vasutas munkája veszélyesség dolgában. Alig van foglalkozási ág, amely olyan *idegromboló, lelketölő* volna, mint a vasutasé; páratlan a vasutas helyzete az egyéni szabadság terén is, mert amíg a többi munkástestvéreinknek legalább panaszkodniuk szabad, legalább módjukban áll – úgy, ahogy – közös érdekeik istápolására egyesülniük, a közös védelem előkészítése és szervezése céljából gyülekezniük, a *vasúti munkást és alkalmazottat megfosztották az egyesülési és gyülekezési szabadság legutolsó foszlányától is…*

…És hogy a vasutas rabszolgasága egészen teljes legyen, hogy teljesen el legyen zárva a szabad mozgás levegőjétől és világosságától, lépten-nyomon ólálkodik utána orgyilkos éberséggel a legcudarabb és legrafináltabb *spicli-rendszer*. Ha a magyar vasutak urai a vasúti üzem lebonyolítását olyan páratlan leleményességgel és a legkisebb részletre kiterjedő pontossággal szervezték volna, mint a spicli-rendszert, akkor a magyar vasutak első helyen állanának a világ összes vasútjai között. Minden műhelynek, minden hivatalszobának megvan a maga külön spiclije, aki les, ólálkodik, szaglál, denunciál, hazudik, rágalmaz, egzisztenciákat tesz tönkre, csakhogy bebizonyítsa hasznavehetőségét és előbbre jusson azon a létrán, amelyet megnyitnak számára „jó szolgálatai”…

…Ilyen viszonyok közepette, amikor a vasutas helyzete kétségbeejtőnek látszott és sehol sem mutatkozott út a kibontakozásra és menekülésre, indult meg három hónappal ezelőtt a vasúti munkások és alkalmazottak lapja, a **Magyar Vasutas**.

Mint a szárazságtól tikkadt föld a termékenyítő esőt, úgy fogadták a vasutasok tízezrei ezt a lapot, mely rövid háromhavi fennállása után is már ezer meg ezer vasutas szeretetét és bizalmát vívta ki magának önzetlen és rettenthetetlen munkája révén.

A **Magyar Vasutas** *nem magánvállalat, hanem a vasutasok tulajdona*, akik megbízottaik által korlátlanul rendelkeznek a lap fölött.

Vasutasok adják ki ezt a lapot, *vasutasok írják vasutasoknak és vasutasokról.*

Célja a **Magyar Vasutasnak** nem az, hogy jövedelmet hajtson a tulajdonosának, hanem az, hogy *szószólója* legyen azoknak, akikbe furfanggal és erőszakkal belefojtották a panaszló szót, *védelmezője* legyen azoknak, akiknek eddig egyedüli erejük az *igazságuk* volt…

…A Magyar Vasutas az egyetlen igazi szócsöve a vasúti munkásoknak és alkalmazottaknak. Amit a Magyar Vasutas mond, azt a vasutasok mondják, amikor a Magyar Vasutas vádol és követel, a vasutasok vádjait és követeléseit képviseli. Tudják ezt mindenütt, tudják az igazgatósági irodákban és a miniszteri hivatalokban is, s ezért a Magyar Vasutas szavai kellő nyomatékkal bírnak nemcsak lent, hanem fönt is, és az apró zsarnokok egész csapatának sikerült már eddig is a szavát letörnie.

> Páratlan a vasutas munkája veszélyesség dolgában. Alig van foglalkozási ág, amely olyan *idegromboló, lelketölő* volna, mint a vasutasé

A kinevezetteknek épp oly kevéssé van gyülekezési és egyesülési szabadságuk, mint a vasúti munkásoknak, őket éppúgy gúzsbakötí a spicli-rendszer, mint a munkásokat, *a Magyar Vasutas pedig pótolja a gyülekezési és egyesülési szabadságot és mosolyogva játssza ki a kémrendszert* mindaddig, míg nem sikerült kivívni a vasutasok számára a teljes mozgási szabadságot. Hogy a *nyugbérintézmény* végre megvalósult, abban is legfőbb érdeme van a Magyar Vasutasnak…

…Sok és fontos teendő vár ezenkívül még a jövőben a Magyar Vasutasra.

Meg kell teremteni, ha törik, ha szakad, a *Vasutasok Országos Szövetségét*. Legyen otthona, tűzhelye, szervezete a magyar vasutasoknak is, aminthogy megvan minden művelt országban. A Szövetség megteremtésének előmunkálatait a Magyar Vasutasnak kell végeznie és *addig, míg a Szövetség megalakulhat, a Magyar Vasutasnak kell a szervezetet helyettesítenie és összekötő kapcsot képeznie a vasutasok között.*

Javítani kell a vasúti munkások gazdasági helyzetén, amely szégyenteljes és emberhez nem méltó… …A vasúti munkások munkaviszonyainak rendezését követelő memorandum azonban már egy év óta föl van terjesztve és a vasutasok ügyeit intéző urak még a fülük-botját sem mozgatják. Ezen is segíteni fog a Magyar Vasutas és majd mozgásba hozza azokat az excellenciás füleket…

…Szükség van továbbá a *fölvilágosítás* munkájának folytatására. Erőt, öntudatot, tudást kell önteni a vasutasok ezreibe, hogy nyílt elmével és erős lélekkel csatasorba álljon mindegyikük, és mindegyik megtegye kötelességét a kenyérért és szabadságért folyó harcban.

Ezt akarja és ezt fogja a **Magyar Vasutas** céljának és hivatásának tartani…

…Minden egyes vasúti munkás és alkalmazott gondoljon azonban arra, hogy a *Magyar Vasutas* munkája csak akkor lehet eredményes, ha az összes vasutasok zászlaja alá sorakoznak, ha mindazok beállanak a csatasorba, akiknek az érdekében a Magyar Vasutas küzd ernyedetlen kitartással.

A győzelem akkor lesz végleges, a siker akkor lesz biztos, ha egyre szaporítjuk a Magyar Vasutas előfizetőinek és olvasóinak táborát. Szabad a pálya: – Előre!

HAVEROK, BULI, SZAKSZERVEZET!

Szakszervezet fiataloknak

Horváth Csaba

Ifjúsági Tagozat vezetője

A MÁV Rt.-nél működő számtalan szakszervezet közül egyedül a Vasutasok Szakszervezete foglalkozik intézményesen a fiatalokkal, az Ifjúsági Tagozaton keresztül.

Az Ifjúsági Tagozat a szabadidő tartalmas eltöltését segítő szolgáltatásokon túl felvilágosító, érdekfeltáró tevékenységet végez, amelynek fő színterei az évek óta rendszeresen megrendezett ifjúsági oktatások, ahol a fiatalok felvethetik az őket érintő problémákat is. Ezeken az oktatásokon igyekszünk olyan információkat nyújtani, melyet a mindennapi életben is hasznosítani tudnak. Céljaink megvalósítása érdekében területi és szakági hálózatot és testületeket működtetünk. Ezen kívül részt veszünk az ifjúság országos és területi érdekegyeztetésében. A munka világába való beilleszkedést és az önálló életkezdést segítő programokat is szervezünk.

Horváth Csaba tagozatvezető (VSZ Területi Képviselet, 1087 Budapest, Kerepesi út 3. Üzemi telefon: 01/10-28, Mobil: 30/859-3463, E-mail: vszifi@freemail.hu).

FELTÁRÁS, ELEMZÉS, PROGRAMOK KIDOLGOZÁSA, VÉGREHAJTÁSA

Az Alapítvány a Vasutas Fiatalokért a megalapítás éve, 1990 óta elsődleges céljának tekinti a Magyar Államvasutak Rt.-nél és a gazdasági társaságokban foglalkoztatott fiatalok helyzetének feltárását, elemzését, az ezekkel kapcsolatos koncepciók, programok kidolgozását és végrehajtását. E cél érdekében az Alapítvány tájékoztató kiadványokat készít, országszerte fórumokat, továbbképzéseket tart.

Az Alapítvány évek óta igyekszik az iskolákból kikerült fiatal, kezdő munkavállalóknak és a már aktívan dolgozó fiataloknak is olyan szolgáltatásokat nyújtani, hogy a megváltozott politikai és gazdasági környezet kihívásainak minél jobban megfeleljenek, és ezáltal előnyösebb helyzetbe kerüljenek mind a vállalaton belüli, mind pedig a külső munkaerőpiacon. Kiemelt területekként kezeljük a fiatalok tájékoztatását az európai uniós csatlakozásunk kapcsán megváltozó munka és gazdasági viszonyokról, a szocializációs problémákról (munkakörülmények, bérezés, szak- és átképzés, önképzés, nemzetközi kapcsolatok kiépítése).

Az Alapítvány kezelő szerve az ötfős kuratórium, melynek tagjai tevékenységüket társadalmi munkában végzik.

Szabóné Egry Henrietta, a Kuratórium elnöke

ÚJ NEMZEDÉK

a Kuratórium elnöke

Szabóné Egry Henrietta

Nők az esélyegyenlőségért

A VASUTAS NŐI MOZGALOM SOK ÉVRE VISSZATEKINTŐ HAGYOMÁNNYAL RENDELKEZIK. A KÉTNEMŰSÉGBŐL ADÓDÓ LÉT, A NŐK NAGY RÉSZARÁNYA A VASUTAS MUNKAVÁLLALÓK KÖZÖTT MINDEN IDŐBEN KOMOLY, MEGFONTOLT ÉRDEKVÉDELMI STRATÉGIÁKAT VÁRT EL A MOZGALOMTÓL.

A mai napig is egyetlenként a vasúton működő szakszervezetek közül, a Vasutasok Szakszervezete Női tagozata vállalja fel a nők és a családok speciális érdekvédelmét.

A Női Tagozat a kezdetektől hitt az esélyteremtésben. Minden tagja és a vele szimpatizálók elkötelezettek vasutas világunk, a nők és családok életét befolyásoló viszonyok élhetőbbé, esélyteremtőbbé tétele mellett. Ezért az ügyért dolgozunk évek óta, egyedül a vasutas érdekvédelmi táborban.

A Vasutasok Szakszervezete Női tagozata hosszú évek óta a küzd azért, hogy a munka világát jellemző aránytalan és szükségtelen diszkrimináció, az Európában már oly régen alkalmazott és bevált módszerek átvételével megoldódjon. E kitartó munka egyik eredménye, hogy a MÁV Rt. Kollektív Szerződésébe 2003. január 1-jétől, az aláírók bevették az Esélyegyenlőségi Bizottság fogalmát. Néhány hónap múltán, 2003. április 11-én a VÉT ülésén a reprezentatív szakszervezetek aláírták a megállapodást az Esélyegyenlőségi Bizottság felállításáról és annak működéséről. 2003 decemberében megszületett a régen várt törvény is.

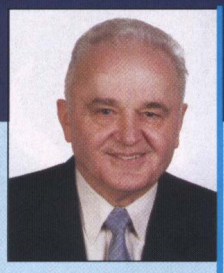
Sajnos 2004. július 7-ig kellett várni arra, hogy végre az Esélyegyenlőségi Bizottság megtartsa első ülését, és elkezdje munkáját a MÁV Rt-nél. Hosszú évek tevékenységének eredményét jelentheti az, ha a Bizottság eredményeken tud működni. Az Esélyegyenlőségi Bizottság feladata, hogy elfogadja a vállalat Esélyegyenlőségi Tervét azonosítsa a hátrányos helyzetű csoportokat és a felvetett problémáikra megoldásokat találjon.

Érhet az a vád, hogy ez a téma ugyan divatos, de nem mindig értjük, mit jelent az esélyteremtés. Miként találjuk meg, hogy ki a hátránnyal élő? Mit is jelent az egyenlő bánásmód elve? Az *„egyenlő értékű munkáért egyenlő bér”* okozhat még olyan konfliktust, melyet megoldani csak szakmai, és nem érzelmi alapon lehet.

A gondolkodást megváltoztatni talán a legnagyobb kihívások egyike, de ettől még nehezebb az előítéletek kiküszöbölése. Sajnos azt kell mondanom: kialakult előítéleteink eltörlése szinte reménytelen. Ezért is fontos mindent helyesen értelmezni, hogy a nőkkel és a hátrányos rétegekkel szemben diszkrimináció ne alakuljon ki.

Legyünk büszkék az Esélyegyenlőségi Bizottság megalakulására, használjuk ki lehetőségeit, és segítsük munkáját azzal, hogy befogadjuk az esélyteremtő gondolkodás metodikáját.

Hercegh Mária



Pallos György
az ONYSZ elnöke

Miért kell a nyugdíjasoknak szakszervezet?

Ma Magyarországon hárommillió nyugdíjas él. Ez a legnagyobb azonos sorsú és azonos érdekű, nehéz helyzetben élő réteg. Számuk egyre nő. A 130 ezer vasutas nyugdíjas érdekeinek védelmét egyedül a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ) látja el.

A vasutasok munkája, a vasutasság szolidaritása, közös fellépései, a vasút eredményei, az ország életében betöltött szerepe a történelem során mindig figyelmet és elismerést vívott ki a társadalomban.

A felgyorsult változások a vasutasság szerzett jogait, így a nyugdíjas vasutasokét is sokszor megkérdőjelezték. Ezek védelmét és a nyugdíjas vasutasság sorsának jobbítását a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete vállalja fel.

Erőnket tagságunk létszáma és szervezettsége adja, amit őrizni és erősíteni szeretnénk. Ma még inkább igaz, hogy az egyéni kiszolgáltatottsággal szemben csak a szervezett közösség nyújthat biztonságot. A nyugdíjas pedig csak közösségekbe szerveződve szólhat bele sorsának alakításába. Az utóbbi időben gyakran hallani: Mit ad a nyugdíjas szakszervezet? A kérdést így nehéz megválaszolni, sokkal szívesebben beszélünk arról, hogy mit tudnak biztosítani maguknak a vasutas nyugdíjasok a VSZ ONYSZ-be tömörülve?

Egyénileg:

- közösséget, a volt kollégák együttlétének lehetőségét, az egymásról való gondoskodás és felelősségvállalás elmélyítését, az egymás iránti szolidaritás megőrzését;
- szakszervezeti segélyt, saját jogon alapítványi segélyt biztosít a rászorulóknak;
- útmutatást, eligazítást a kivételes ellátás igényléséhez;
- felvilágosítást a jogi segítségnyújtásról a panaszos, vitás ügyek rendezéséhez;
- tájékoztatást az önkormányzatoktól kérvényezhető szociális pénzbeli, természetbeli ellátásokról, a személyes gondoskodás feltételeiről;
- segítséget a vasúton belüli szociális lehetőségek igénybevételéhez: vállalati szociális segélyhez, vasúti üdüléshez, vasútegészségügyi (gondozói) ellátáshoz, ÖTA szolgáltatásaihoz, vasúti segélyező egyesületek juttatásaihoz.
- az ONYSZ felvállalja a Vasutasok Szakszervezetén kívüli és nem vasutas nyugdíjasok képviseletét is;
- tájékoztat a vasutas nyugdíjasokat érintő és érdeklő társadalmi, szociális, gazdasági, vasúti szakmai kérdésekről;
- gondoskodik jubiláló tagjairól való megemlékezésről, a közösség alakításában kiemelkedők elismeréséről, kitüntetéséről, az időskorúak megünnepléséről és a Vasutasnap megszervezéséről,
- programokat biztosít a klubokon keresztül, a klubélethez a helyi közéletbe való bekapcsolódáshoz, szabadidő hasznos eltöltéséhez, a kulturális élethez, az egészség megőrzéséhez.

A VSZ ONYSZ szervezetten:

- részt vállal, kezdeményezésekkel él a MÁV Rt., a kormány idősügyi politikájának alakításában, végrehajtásában, a korábban szerzett jogok védelmében. Szerepet vállal a nyugdíjasokat érintő törvények előkészítésében. A nyugdíjasok közös érdekeit sértő esetekben igénybeveszi a nyilvánosságot;
- közreműködik a társadalmi, vasúti szociális juttatások kialakításában, elosztásában (odaítélésében);
- képviseli tagjait, közösségeit az országos, területi, lakóhelyi érdekképviseleti szerveknél, javaslatokkal él helyzetük javítására.

Győri István
az ONYSZ ügyvezető elnöke

Kedves Kolléganő! Kolléga!

A nyugdíjas vasutasság érdekei érvényesítésének, közösségi életének legfontosabb színtere az alapszervezet és az ott működő klub. Tevékenységükbe, életükbe méltányos tagdíj ellenében bekapcsolódhat.

Alapszervezeteink működési székhelyeiken várják az Ön jelentkezését. Kérjük, hogy minden vasutas nyugdíjas a lakóhelyéhez legközelebb eső alapszervezetével vegye fel a kapcsolatot.

Minden vasutas legyen szakszervezetének tagja. Ezt kívánja saját és kollégái érdeke, a vasutas vívmányok védelme, a nyugdíjas élet jobbításának igénye.

Tudnunk kell azt is, hogy az Európai Unió nemcsak államokat egyesít, hanem az embereket is, de elsősorban a közösségekre épít. Ezért a nyugdíjas vasutasok is óvják meg közösségeiket, mert ezzel a jövőt is építik.

Nyugdíjas üdvözlettel:

Pallos György,
elnök
Győri István,
ügyvezető elnök.

LÉPJ BE!

A Nagy Erőgyűjtés

„...ELISMERTETNI A VASÚTI, VALAMINT A GAZDASÁGI TÁRSASÁGOK MÁS IRÁNYÚ TEVÉKENYSÉGÉVEL IS ÖSSZEFÜGGŐ MUNKA TÁRSADALMI HELYÉT ÉS SZEREPÉT, ÉS BIZTOSÍTANI TAGJAI ÉLET- ÉS MUNKAKÖRÜLMÉNYEINEK, ÉLETSZÍNVONALÁNAK FOLYAMATOS JAVÍTÁSÁT!"
(RÉSZLET A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ALAPSZABÁLYÁBÓL.)

Mi, akik jelenleg is a Vasutasok Szakszervezete tagjai vagyunk, nem kívánjuk tétlenül nézni, amint a magyar vasút, a vasutasság mind kilátástalanabb helyzetbe kerül. Tudjuk, hogy a vasutasok többsége határozottabb fellépést vár a szakszervezetektől. Itt az ideje, hogy mások hibáztatása helyett magunkba nézzünk. Elvárható-e, hogy a jelenlegi szervezettség és megosztottság mellett érvényt tudjunk szerezni a vasutasok akaratának?

A tét nagyobb annál, hogy homokba dugjuk a fejünket! Őszintén arra kérünk minden jelenleg nem szervezett munkavállalót, hogy mérlegelje saját helyzetét. Tudsz-e egyedül védekezni, fellépni a mindannyiunkat sújtó döntések ellen, vagy adsz egy esélyt arra, hogy a növekvő szervezettségű Vasutasok Szakszervezete befolyásolja a döntéshozókat.

Ha egyetértesz azzal, hogy

- a hazai vasúttársaságot fejlesztésekkel kell versenyképessé tenni,
- a MÁV Rt.-nél állítsák le a 2004. évre tervezett létszámcsökkentés végrehajtását, a fenntartási tevékenység kihelyezését, a gazdasági társaságok privatizációját, a vasúti ingatlanok értékesítését mindaddig, amíg nem születik meg a hazai vasút jövőjéről a tulajdonosi döntés

CSATLAKOZZ!

Csak Rajtad múlik!

A rendszerváltás óta mindenki számára világossá vált, hogy hatékony érdekvédelmi szervezetek nélkül a munkavállalók egyre kiszolgáltatottabbak.

1989-ig a vasutasság is egységes volt, de különböző okok miatt megosztottá váltunk. Legfőképp az egység hiánya miatt nem tudjuk kellően érvényre juttatni a munkavállalók érdekeit.

Az Európai Unióhoz való csatlakozás újabb kihívásokat jelent mindannyiunk számára. Lépést kell tartanunk a nálunk sokkal jobban szervezett európai szakszervezetekkel.

Miért legyél szakszervezeti tag?

Mert távolmaradásoddal nemcsak saját magad, hanem társaidat is a lehetségesnél rosszabb helyzetbe hozod.

Eleged van abból, hogy túl sok a vasutas szakszervezet?

A VSZ az egyetlen olyan szakszervezet, amely sohasem akarta, hogy több szakszervezet legyen a vasúton. Ha eleged van a megosztottságból, tégy ellene és csatlakozz az első vasutas szakszervezethez.

Tudjuk, mit akarsz!

A VSZ tagjai jobb munkafeltételek, magasabb jövedelmek és a jelenleginél stabilabb munkahelyek érdekében fogtak össze. E célok elérésének esélyét sajnos a nem szervezett munkavállalók rontják. Ha a felsorolt célok fontosak számodra, légy tagtársunk. Csak ezzel javíthatod saját, és társaid esélyeit.

Elégedett vagy?

Ha félsz a véleménynyilvánítástól, a sztrájktól, attól, hogy bármit aláírj, akkor a munkáltató szerint az elégedettek közé tartozol. Ha nem így van, lépj be a Vasutasok Szakszervezetébe. A VSZ minden rendelkezésre álló eszközzel megvédi tagjait a jogszerűtlen munkáltatói intézkedésektől.

Európai és hazai példák bizonyítják, hogy a jelenleginél nagyobb mértékű szervezettséggel elkerülhetők a közvetlen konfliktusok (demonstráció, sztrájk).

A VSZ demokratikus közösség, amely számos szolgáltatást biztosít tagjainak.

- Valamennyi VSZ tag olyan tagsági igazolvánnyal rendelkezik, amellyel sok pénztárca-kímélő szolgáltatást vehet igénybe. (Lásd tagkártya ismertetőnket a 16. oldalon)
- Segíti tagjai oktatását, szociális ellátását, üdültetését, valamint kulturális és sporttevékenységét.

Soha ne azt kérdezd, mit ad a szakszervezet, hanem azt nézd, mit tudunk közösen elérni általa. Összehasonlításul elég megnézned, hogyan és mennyiért dolgoztatják a munkából élőket ott, ahol nincs szakszervezet.

Leginkább azokra számítunk, akik jelenleg nem tagjai egyetlen vasutas szakszervezetnek sem, de mindenkit várunk, aki szerint túl sok szakszervezet működik a MÁV Rt.-nél.

TÖLTSD KI A BELÉPÉSI ÉS TAGDÍJLEVONÁSI NYILATKOZATOT ÉS JUTTASD EL A SZOLGÁLATI HELYEDEN MŰKÖDŐ VSZ ALAPSZERVEZETHEZ. HA NÁLATOK NINCS VSZ ALAPSZERVEZET, KERESD FEL A LEGKÖZELEBBI TERÜLETI KÉPVISELETÜNKET.

LÉGY TAGJA A VASUTASOK LEGNAGYOBB KÖZÖSSÉGÉNEK, A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK!

A Vasutasok Szakszervezete 2003 őszén új tagsági igazolványt vezetett be. A tagkártya a tagsági viszony igazolására alkalmas minden olyan esetben, amikor a VSZ tagjai szolgáltatásokat vesznek igénybe (például jogsegélyszolgálat, rendezvényeken való igénybevétel, stb.).

Előnyök VSZ tagoknak

Tagsági Igazolványhoz kapcsolódó szolgáltatások

1 Kedvezményes vásárlási lehetőség

A Tagsági Igazolványon feltüntetett **Euro Discount Club** logójával a VSZ tagjai kedvezményes vásárlásra jogosultak az ország összes kedvezményt adó partnerénél. Néhány példa a kedvezményt adók közül:

- Agip, országos benzinkút hálózat 113 töltőállomással, üzemanyagárból – 2Ft/liter, Shop: 10%
- Burger King 14 étterem Szegeden és Budapesten, 15% bármely menüre
- Domus Áruházak, országos hálózat 24 bútoráruházza 15%
- City Taxi 850 taxi Budapesten, 12% (a telefonos tarifából)
- e-BOLT áruház az interneten, 5%
- FotoMax digitális fotókidolgozás 10%
- Startfleur 37 virág- és ajándéküzlet országszerte 10%
- AVANGLION 16 optikai- és napszemüveg márkabolt országszerte 10%
- Pátria Nyomda Rt. 20 papír, írószer, nyomtatvány szaküzlet országszerte 10%
- UNIX Trade Kft. 35 üzlet országszerte, 10%
- Optiris 27 optikai szaküzlet országszerte 10%
- Harmat Textiltisztító Kft. 9 üzlet Budapesten 10%
- Duran Schandwiches 4 üzlet Budapesten 10%

Részletes katalógus az EDC Marketing Kft.-től díj ellenében igényelhető. Cím: 1051 Budapest, Arany János u. 27. Telefon: 1/473-0509; Fax: 1/473-0510; Automata: 1/473-0511, e-mail: info@edc.hu; honlap:www.edc.hu.

2 Kedvezményes személyi kölcsön

A Beneficial Rt. kedvezményes személyi kölcsönt biztosít a VSZ tagkártya tulajdonosainak, amennyiben azok megfelelnek a hitelképesség egyéb feltételeinek.

A tagkártya kiváltja az eddigi gyakorlat szerint kiállított egyedi tagsági igazolásokat. (Lásd részletes hirdetést a 31. oldalon.)

3 Baleset biztosítás SIGNAL BIZTOSÍTÓ

A Signal Biztosító Rt. csoportos balesetbiztosítási lehetőséget ajánlott a VSZ tagjai számára egységes havi 30 Ft-os díj ellenében. A tagkártya tulajdonosai abban az esetben válnak biztosítottá, ha az alapszervezetük úgy dönt, hogy a biztosítási díjat megfizeti.

Balesetbiztosítási szolgáltatások

A kockázatviselés a nap 24 órájában érvényes az egész világra szólóan.

Biztosítási összegek: Baleseti halál esetén: 120 000 Ft; Baleseti rokkantság esetén: 96 000 Ft; Kórházi napidíj: 400 Ft/nap.

Azonnali szolgáltatások

Csonttörés esetén: 4 000 Ft, egyéb súlyos sérülés esetén: 20 000 Ft;

Munkahelyi balesetre járó szolgáltatások

I. 3 napot meghaladó táppénzes állományba kerülés esetén: 2000 Ft; II. 21 napot meghaladó táppénzes állományba kerülés esetén: 3 500 Ft.

A munkabalesetre a Biztosító teljesítése akkor jár, ha az elszenvedett baleset nem jogosítja a biztosítottat a magasabb összegű kiegészítő biztosítási feltétel szerinti, azonnali szolgáltatás igénybevételére. Bejelentési kötelezettség 5 nap. További kedvezményes biztosításokról lásd a 32. oldalon megjelent hirdetést.

4 Kedvezményes mobilszolgáltatás

A Vodafone előfizetői-, percdíj és készülék kedvezményeket nyújt a Vasutasok Szakszervezete tagkártyájával rendelkezőknek. További részleteket lásd a 32. oldalon.

Kedvezményes nettó/bruttó készülékárak:

Motorola C350: 4792,-/5990,- Sony Ericsson T230: 4792,-/5990,- Alcatel 332: 4792,-/5990,- Nokia 3510i: 6392,-/7990,- Samsung C100: 7992,-/9990,- Sony Ericsson T610: 15 992,-/19 990,- Nokia 3200: 23 992,-/29 990,- Panasonic X60: 23 992,-/29 990,- Motorola V525: 23 992,-/29 990,- Sony Ericsson Z600: 31 992,-/39 990,- Sharp GX20: 39 992,-/49 990,- Samsung E710: 55 992,-/69 990,- Nokia 6230 ÚJ!: 55 992,-/69 990,- Sharp GX30: 63 992,-/79 990,- Motorola V600 + Bluetooth headset: 71 992,-/89 990,- Nokia 6600: 71 992,-/89 990,- SonyEricsson P800: 79 992,-/99 990,- SonyEricsson P900: 95 992,-/119 990,- Vodafone Mobile Connect Card: 55 992,-/69 990,-

Belépési nyilatkozat

Én .....(leánykori név is) szabad elhatározásomból a mai naptól teljes jogú tagként csatlakozom a VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉHEZ. A Vasutasok Szakszervezete Alapszabályában foglalt célok érdekében a tagok számára biztosított jogaimmal élni fogok és kötelességeimet teljesítem.
Ezen nyilatkozat visszavonásig érvényes.

Adatlap

Anyja neve: .....
Születési hely: .....
Születési idő: .....
Irányítószám, lakcím: .....
Munkahely és címe: .....
Beosztás, FEOR szám: .....
Adóazonosító: .....Munkaügyi kód (törzsszám): .....

Hozzájárulok ahhoz, hogy a Vasutasok Szakszervezete a közölt személyi adataimat nyilvántartásba vegye, de annak tartalmáról csak a jogszabályban előírt esetben adhat információt.

Kelt: ..... 200..... hó ..... nap.

.....
a tag aláírása

A levonási nyilatkozatot átvettem

munkáltató

Tagdíjlevonási megbízás

Alulírott .....(név, leánykori név)
Adóazonosító: .....Munkaügyi kód (törzsszám): .....
megbízom munkáltatómat, hogy az 1991. évi XXIX. tv. 1-2. §-a alapján a mindenkori havi bruttó kereset és táppénz együttes összegének 1%-át szakszervezeti tagdíjként levonja és a **Vasutasok Szakszervezete** részére utalja át.
Jelen levonási megbízás visszavonásig érvényes.

Kelt: ..... 200..... hó ..... nap.

.....
megbízó aláírása

Szakszervezet tölti ki!

Alapszervezet neve: .....
.....
Címe: .....
Bankszámlaszáma: .....

Kelt: ..... 200..... hó ..... nap.

PH.

.....
aláírása

Tagsági igazolvány MINTA

A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata és az Alapítvány a Vasutas Fiatalokért bemutatja:

Vasutas Fiatalok VIII. Nyári Találkozója

2004. augusztus 5-8.

Gergelyiugornya

Részvételi díj:

VSZ tagoknak és családtagjaiknak
7000 Ft

Nem VSZ tagoknak
8000 Ft

Szükséges felszerelés:

Sátor, hálózsák, matrac (vagy egy hálótárs, aki mindezeket hozza),
Tányér, evőeszköz (ha ehető lenne a bográcsos kaja),
A szokásos jókedv (ha nincs, mi biztosítjuk).

Jelentkezési határidő:
2004. július 26.
(a részvételi díj befizetésével)

Jelentkezni lehet:
Horváth Csaba, 01/10-28,06-30/859-3463

Ismét kiosztották a GIB Díjakat

A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottság (GIB) 2004. június 29-én ünnepélyes intézőbizottsági ülés keretében adta át a vasutasnap alkalmából odaítélt GIB Díjakat. Ebben az évben a három kitüntetett: Kucs Lajosné, Nagykanizsa Gépészeti Alapszervezetének gazdasági felelőse, Schwarcz Zoltán, Debrecen Gépészeti Alapszervezetének titkára, Pszota Árpád, nyugdíjas VSZ szakértő, volt GIB titkár lett.

A kitüntetetéseket *Meleg János*, a GIB titkára adta át a VSZ elnöke és alelnökei jelenlétében. Az ünnepséget követően *Pszota Árpádot*, a kitüntetés alapítására javaslattevő volt GIB-titkárt kérdeztük a középszervezet létrehozásának és a díj alapításának körülményeiről.

Mikor és hogyan alakult meg a GIB?

– A szervezet megalakítása 1990-re nyúlik vissza. Akkor hajtották végre a MÁV átalakulásának első olyan tervezetét, amely a belső gazdálkodást érintette. *Apavári József*, a győri Vontatási Főnökség akkori szb-titkára levélben kezdeményezte a gazdálkodó szakágak partner szervezeteinek felállítását a VSZ-en belül. Akkor a ferencvárosi Vontatási Főnökség szb-titkára voltam, és ebben a minőségemben felkaroltam a kezdeményezést és összehívtam a gépész titkárokat a Fradiba. Az összejövetelen döntés nem született, de a következő év elején a MÁV Rt. már a szakági gazdálkodás alapján tervezte a munkavállalók részére adott juttatások elosztását. Szervezetünk újratárgyalta a középszervezet létrehozásának gondolatát és megalakult a Gépészeti Szakszolgálati Tanács. A feladatmegosztásban erre a szintre került a szakági függelék megkötése, a létszámmegállapodás, a bérfejlesztés megtárgyalása. A későbbiekben a középszervezet finanszírozási körülményeinek javítására alakult át Gépészeti Intéző Bizottsággá.

Miért alapították meg a GIB Díjat, és miből áll?

– Az átalakulást követően jött az ötlet, hogy ha már úgyis a javaslattevő fizeti a tárgyjutalom összegét, akkor alapítsunk a középszervezet részére saját kitüntetést, amelynek odaítéléséről is mi döntünk. Évenként három darab zsebóra a díj, melynek fedelébe a díjazott nevét, az adományozás évét és a díj megnevezését gravíroztatjuk.

Megváltoztak a körülmények

Alapítóként milyen érzés volt kézbe venni a díjat?

– Nagyon örülök az elismerésnek. Nehéz úgy fogalmazni, hogy az ne tűnjön nagyképűnek. A Vasutasok Szakszervezetében már minden olyan kitüntetést megkaptam, amellyel elismerhették munkámat.

Mint a GIB Díj egyik alapítója, úgy mentem nyugdíjba, hogy nem kaptam meg azt a kitüntetést, amelyet az a csapat ítél oda, amelyikért tizenegynéhány éven keresztül dolgoztam. Már nem is gondoltam arra, hogy nyugdíjasként érdemesnek tartanak a kollégák erre az elismerésre. Örülök, hogy nem feledkeztek meg rólam.

A díjazottaknak gratulálunk!

Tapasztalt tisztségviselőként milyen szellemi útravalót adna az utódoknak?

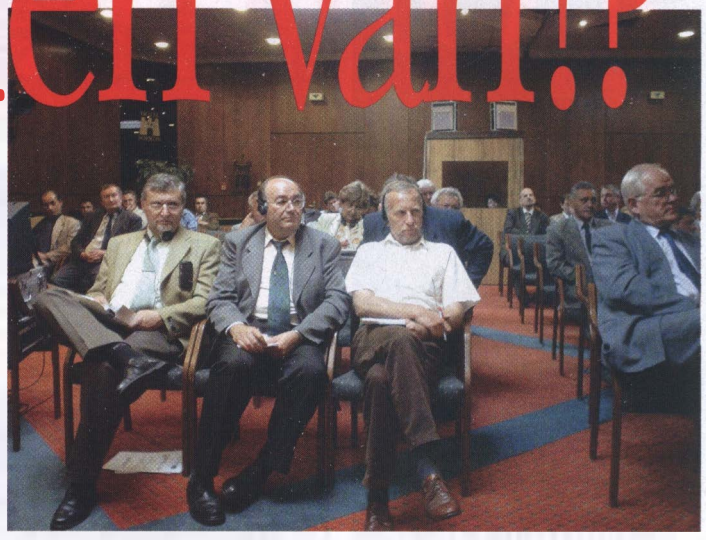
– Nem könnyű manapság szakszervezeti tisztségviselőnek lenni. Megváltoztak a körülmények, nehezen jönnek az eredmények, a kompromisszumokban az emberek összejátszást gyanítanak, általános a bizalmatlanság. Sajnos a munkáltatók rá is játszanak az emberek gyanakvására azzal, hogy bizonytalanságban tartják a foglalkoztatási kérdéseket, és kihasználják a munkavállalói oldal megosztottságát. A legnagyobb baj az, hogy nagyon sok a nem szervezett, a mással, másokkal nem törődő kollégánk, akik bíznak a saját érinthetetlenségükben és szerencséjükben, gyengítve ezzel a közös fellépés és a közös erődemonstráció lehetőségét. Szerintem mindaddig nem lesznek látványos eredményeink, ameddig a szakszervezetek szervezettsége nem jelzi a munkáltatóknak, hogy ne tovább.

A privatizáció, a tevékenység-kihelyezés, az elbocsátások réme mindaddig fenyeget, ameddig a közös fellépés nem szab nekik gátat, mint Nyugat-Európában. Soha nem lesz szociális háló, bérfelzárkózás, életszínvonal növekedés a munkások körében, ameddig vissza nem térnek a szakszervezetekbe.

JÖVŐKÉP

Jövőnk sínen van!?

A BURGENLAND-NYUGAT-MAGYARORSZÁG RÉGIÓKÖZI SZAKSZERVEZETI TANÁCS RSZT VASUTAS SZAKSZERVEZETI MUNKACSOPORTJA 2004. JÚNIUS 1-JÉN ÉS 2-ÁN KÉTNAPOS KONFERENCIÁT TARTOTT SOPRONBAN, „JÖVŐNK SÍNEN VAN!? CÍMMEL. A REGIONÁLIS VASUTAS-SZAKSZERVEZETI EGYÜTTMŰKÖDÉS MÚLT ÉV VÉGÉN JÖTT LÉTRE, ALULRÓL JÖVŐ KEZDEMÉNYEZÉSRE. A KONFERENCIA CÉLJA FELHÍVNI A FIGYELMET A VASÚTI KÖZLEKEDÉS FONTOSSÁGÁRA A RÉGIÓ FEJLŐDÉSÉBEN, ILLETVE AZ EURÓPAI UNIÓS CSATLAKOZÁSUNK KÖVETKEZTÉBEN MEGTÖRTÉNŐ PIACI NYITÁS SZOCIÁLIS KÉRDÉSEINEK FELTÁRÁSÁRA.



A konferencia első napján a résztvevő szakszervezetek – *Osztrák Vasutasok Szakszervezete, GYSEV Dolgozók Szabad Szakszervezete és a Vasutasok Szakszervezete* – vezetői köszöntötték a konferencia résztvevőit, majd a szakértők bevonásával a második plenáris munkanap tartalmát véglegesítették.

A konferencia nyílt ülésnapján *Balla György,* a GYDSZSZ elnöke nyitóbeszédében arról beszélt, hogy az európai uniós csatlakozásunkkal járó félelmeket fel kell oldani, amelyre ez az osztrák kezdeményezésre létrejött szakszervezeti együttműködés is hivatott.

Wilhelm Haberzettl, az Osztrák Vasutasok Szakszervezete (GdE) elnöke szerint a konferenciával egy új korszak kezdődik. Hamarosan teljesen új játékszabályokra lesz szükség, sok türelemre és kölcsönös megértésre. A résztvevő érdekképviseletek sokat nyernek majd az új szabályokkal és a bizalommal. Mint elmondta, a munkacsoport munkájától azt várja, hogy abból nem csak a tagok, hanem a régió lakossága is profitáljon.

A megnyitó beszédeket követően *Erich Mauersics* (GdE) és *Papp Zoltán* (VSz) adtak számot a munkacsoport eddigi tevékenységéről, a fő célokról és a követendő stratégiáról.

Mint elmondták, a kiindulási helyzetet részben különböző nemzeti prioritások, a hiányzó szociális dialógus (Euregio, Interreg, Regionális Fejlesztési Tanácsok), a hiányzó politikai partnerek, az általános előítéletek és félelmek, a hiányzó jövőkép és a finanszírozási készség hiánya (előnyben részesítik a közútépítést) jellemezték.

A Munkacsoport legfontosabb szervezeti célokat a bizalom megteremtésében (közös információs politika, félelmek megszüntetése), a regionális és érdekképviseleti csoportok együttműködésében (pl. Európai ÜT, jogsegély egyezmény, stb.), az új szakszervezeti tevékenység országos szakszervezetekbe való integrációjában és a határon átnyúló képzésben látja (pl. nyelvi).

A legfontosabb érdekvédelmi célokat pedig a szakképzés elősegítésében, a közlekedéspolitikában a magyar és osztrák munkavállalók, valamint lakosság érdekében való egységes, zárt fellépésben, a közös kommunikációban, az esetleges szabálytalanságok feltárásában és megszüntetésének követelésében, az egzisztenciális félelmek leküzdésében, a határon átnyúló munkaviszonyok esetén a munkafeltételek lehető legjobb kialakításában jelölte meg az IGR Vasúti Munkacsoportja.

E célok eszközeként a határon átnyúló közlekedési projektek érdekében a lobbytevékenység erősítését, a véleményezési és döntési jog biztosítását, közös megállapodások megkötését nevezték meg az előadók.

A vitaindítót követően *Kis Bódog Zoltán,* a Zala Megyei Közgyűlés elnöke kifejtette, hogy a konferencia komoly munkát vállalt magára. A Nyugat-Pannon Régió soros elnökeként a régió közlekedésének fejlesztése érdekében együttműködést ajánlott a jelenlévő szakszervezeteknek.

Ezt követően *dr. Józan Tibor,* a GySEV Rt. igazgatója és *Mayer Ferenc,* a MÁV Rt. területi igazgatója a régió dél-nyugati és kelet-nyugati irányú összeköttetésben betöltött szerepéről adott tájékoztatót.

A vitát és az ebédet követően a moderátori szerepet *Ulrike Gschwandtner* (Solution) vette át *Karácsony Szilárdtól* (VSZ).

A délutáni program fő előadója *dr. Márkus Imre,* a MÁV Rt. miniszteri biztosa volt, aki részletesen ismertette az Európai Unió nemzeti vasutakkal szemben támasztott irányelveit. Ezek közül a belső piac támogatását és üzemének biztosítását, az európai jogrendszer létrehozását és a közúti és vasúti közlekedés kombinációját emelte ki.

Magyarországnak most az áll érdekében, hogy a szabadpiaci verseny feltételei még ne legyenek kötelezőek, mert azokra Magyarország még nem készült fel. A magyar cégeknek meg kell tartaniuk jelenlegi pozíciójukat – hangsúlyozta az előadó.

Ezt követően EU-s közlekedéspolitikáról, a MÁV Rt. finanszírozási gondjairól, annak megoldásáról, a pályahasználati díjak szerepéről, a vonalfejlesztésekről és az érdekképviselet alapjául szolgáló lobbytevékenységről szólt.

Karl Delfs, a GdE titkára a közúti közlekedés által okozott közvetett károkról beszélt. Az ember azt látja maga körül, hogy az útépítések terv szerint haladnak, a vasúti projekteknek pedig csaknem a fele áll. Ausztriában a közúti befektetések összege ötszöröse annak, amit a vasútba invesztálnak – állapította meg az előadó. A környezetvédelmi hivatal a törvényileg megengedett károsanyag mennyiség többszörösét méri a levegőben. *Karl Delfs* elmondta, hogy Angliában a privatizáció során a foglalkoztatottak egynegyede veszítette el állását. Az EU sajnos az angol példát követi és úgy néz ki, hogy semmit sem tanultak. A szociális munkafeltételek harmonizálásáról kifejtette, hogy a szociális csalásokat büntetni kell, egységesíteni kell a nyugdíjkorhatárt.

Christian Illedits, Burgenland-tartomány képviselője, Drassburg polgármestere szerint a jólét, a stabilitás, a biztonság az, amit az EU-ban létre kell hozni. A szakszervezeteknek ehhez a határon átlépve is együtt kell működniük. Burgenland közlekedéspolitikájáról elmondta, hogy társadalmunkat áthatja a mobilitás. Az új tagállamoknak is szükségük van a jó minőségű közlekedésre. A jó infrastruktúra ennek az egyik alapfeltétele, de a magas életszínvonal is közrejátszik ebben. A közutaknak és a vasútnak egymást kell kiegészítenie.

Mottója: **annyi forgalom a közútra, amennyi szükséges, és annyi forgalom a sínekre, amennyi csak lehetséges!**

A konferencia záróelőadását *Sabine Trier,* az ETF vasúti szekciójának titkára tartotta. k.

Képzés

Vasutas Kft-k tisztségviselőinek képzéséről

Fogl Zoltán
IB titkár

2004. május 24-e és 26-a között tartotta a VSZ Járműjavító Intéző Bizottsága a Gazdasági Társaságok Érdekegyeztető Bizottsága tisztségviselői képzését Zamárdiban.

Az első napirendi pontot *Marosiné Kőhalmi Ágnes,* a VSZ pénzügyi osztályának vezetője tartotta. Nagyon tartalmas előadást tartott a pénzügyi törvényről, a pénzkezelésről, a segélyezési szabályzatról, mely mindenki számára hasznos és tanulságos volt. Gyakorlati tanácsokat, hasznos tudnivalókat tudhatott meg az új titkárok többsége a pénzügyi gazdálkodásról is.

Ezután *Fogl Zoltán,* a Járműjavító IB titkára tartotta meg előadását, melynek témája a MÁV Rt. és a GTÉB illetékes vezetői között folytatott tárgyalássorozat elemzése volt. Az előadó külön kiemelte a privatizációval kapcsolatos várható intézkedéseket, illetve azok hatását szervezetünk jövőjére, a tagság megtartása, a jobb pozíció elérése érdekében.

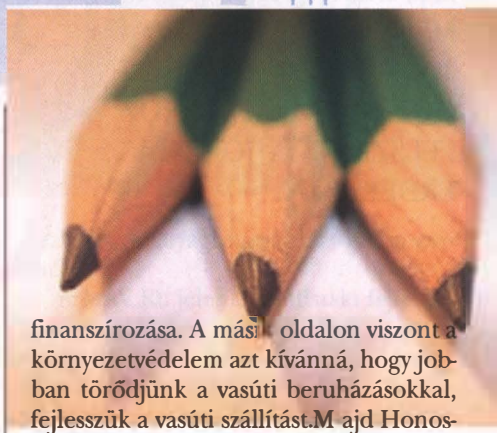
Az ebéd utáni előadásra *dr. Szántai János,* az új országos MRP szervezet főtitkára érkezett. A hasznos és szükséges feladatok között azt jegyezte meg elsősorban, hogy miért van szükség ezekre a szervezetekre. A munkavállalók elsődleges céljának kell lennie, hogy saját sorsukat úgy befolyásolják, hogy rendelkezzenek bizonyos számú részvénnyel, mert így beleszólhatnak az őket érintő döntésekbe. Nem utolsó tényként említette az anyagi lehetőséget és annak előnyeit, valamint a jövőbeni tulajdonosok kontrollját, mely csak így érhető el.

Ezután a VSZ érdekvédelmi szakértője, dr. Borda Tibor tartott előadást a Munka Törvénykönyvéről, annak alkalmazásáról, a kollektív szerződésekről, azok kötésének szükségességéről, tartalmáról és fontosságáról. A gazdasági törvény ismertetése során hasznos tanácsokkal látta el a titkárokat, illetve felhívta a figyelmet ezen ismeretek szükségességére.

Május 25-én a VSZ GTÉB Középtávú Programját, a kiadott feladat- és ütemtervet, illetve annak értékelését tárgyalták meg *Kis Tamás,* a VSZ Gazdasági társaságokért felelős érdekvédelmi alelnöke vezetésével a jelenlévő Gt-s tisztségviselők. Ismertetőt kaptunk arról, hogy hol tart a tárgyalássorozat, melyet a MÁV Rt. és a VSZ ÉB folytatnak. Mindannyian megismertük, mennyi valósult meg eddig a középtávú programból, milyen soron következő intézkedéseket kell szorgalmazni, illetve végrehajtani. Az eltérő profilú, de azonos gondokkal küszködő kft-k milyen stratégiákat alkalmazzanak a privatizációs tárgyalások közben.

Jobban kell törődjünk a vasúti beruházásokkal, fejleszteni kell a vasúti szállítást

A következő napon változott a napirend, mert az egyik felkért előadó, *Honosné Hodossy Klára,* a MÁV Rt. befektetés kezelő osztályvezetője csak ezen a napon ért rá, így ketten jöttek a MÁV Rt.-től. *Dr. Tömpe István* vezérigazgató-helyettes ismertette a MÁV Rt. jövőjét, lehetőségeit, várható gazdasági helyzetét, a társadalom megítélését, annak lehetséges hatásait, a civil szféra reagálását, a várható deficit illetve hiány miatt. Ezután vázolta a vagyonkezelés várható helyzetét, koncepcióját és azok várható hatásait. A MÁV nem titkolt célja, hogy nagyon karcsú, de hatékony vállalat legyen, még annak árán is, hogy le kell építeni jelentős létszámot. Nem érdeke a kormánynak a nagy kiadással járó ilyenfajta közlekedés finanszírozása. A másik oldalon viszont a környezetvédelem azt kívánná, hogy jobban törődjünk a vasúti beruházásokkal, fejlesszük a vasúti szállítást.M ajd Honosné beszélt arról, hogy mely kft-ket privatizálják, a járműjavítók helyzetéről elmondta: sok a fedezetlen kapacitás, és ezen változtatni akar a MÁV. E cégeknek piaci alapon kell működniük. Ugyanakkor véleményünk szerint az alultőkésített, nem kellő hatékonyságú cégeknek is tőkét, lehetőséget kellene adni az egyenlő esélyteremtésre.



Nem lehet megoldás a racionalizálás technológiai felülvizsgálat nélkül. A hatékonyság hiányáról pedig általában a menedzsmentek tehetnek. Tehát a MÁV pénzhiánya ezen kft-k korlátja, fejlődésük nem megoldható, adósságuk nem kezelhető önerőből.

Délután meghívott hallgatókként ültük végig .a VSZ Ifjúsági Tagozata által *Kugler Flórián,* a MÁV Rt. humánpolitikai vezérigazgató-helyettese, illetve *dr. Márkus Imre* miniszteri biztos részvételével szervezett fórumot. Ecsetelték a társaság helyzetét, várható jövőjét, jelen alulfinanszírozottságát. Beszéltek a közút fejlesztésének fontosságáról. Az elhangzottakból úgy tűnt, hogy nem fontos számukra a vasút jövője.

Május 26-án *Karácsony Szilárd* kezdte az előadást és a szervezeti élet fontosságára, a szervezettség hiányosságaira rámutatva segített a jobb helyzetfelismerések irányába terelni az érdeklődést. Értékeltette a hallgatókkal a képzést, kikérte véleményüket az egyes előadókról, az elhangzott előadásokról. Majd mindenkinek jó munkát, sok sikert kívánva zárta a tanfolyamot.

Fogl Zoltán,
IB titkár

Olvasói levelek

A NEMZETI VASÚT LÉTE, FEJLŐDÉSE, IDŐNKÉNTI VISSZAESÉSE A TÁRSADALMI ÉRDEKLŐDÉS KÖZÉPPONTJÁBAN VAN. MINT AZ ORSZÁG EGYIK LEGNAGYOBB SZOLGÁLTATÓ SZERVEZETE BIZTOSÍTJA AZ ORSZÁG GAZDASÁGI VÉRKERINGÉSÉT, SEGÍTI AZ EMBEREK KAPCSOLATTARTÁSÁT. SZÉP MÚLTJA, ZAVAROS JELENE ÉS MEGLEHETŐSEN KILÁTÁSTALAN JÖVŐJE SOK GONDOLATOT HOZ FELSZÍNRE A JOBBÍTÁS ÉRDEKÉBEN.

Gondolatok a vasút átalakításáról

Romjaiból talpraállt...

Amikor a II. világháború után megindult az ország újjáépítése, az első legfontosabb feladatok egyike volt a vasúti közlekedés megindítása. *„Arccal a vasút felé”*, adták ki a jelszót az újjáépítés irányítói. Teljes összefogással romjaiból talpraállt és megindult a vasút és az idők folyamán fokozatosan fejlődött, modernizálódott. Az 1980-as esztendőkben fokozatosan csökkentek a gazdasági források, elmaradtak fontos beruházások, minőségileg is romlani kezdett a vasúti közlekedés az állami hozzájárulások korlátozása miatt. Ezekben az években az egyre csökkenő utaslétszám miatt kieső személyszállítási bevételt az akkor még igen jó és nagymennyiségű áruszállítás bevételeivel próbálták ellensúlyozni, mely intézkedés hosszabb távon már eredménytelen volt.

A bevételek, az állami hozzájárulások folyamatos csökkenése miatt a MÁV akkori vezetői változtatásokat, átalakításokat terveztek a szervezet munkájában. 1990-re elkészült a MÁV gazdasági átalakításának tervezetét tartalmazó felmérés és részletes leírás *„MÁV-2000”* címmel. Az ebben foglaltak már az első évektől kezdve nem kerülhettek megvalósításra, mert az állam nem biztosította az ott leírt és elvárt pénzügyi hozzájárulást. Azóta tovább romlott a helyzet. A vasút egyre csökkenő támogatás mellett – bár állami tulajdonú szervezet –, kellő anyagiak hiányában magára hagyatva folytatta küzdelmét a közlekedés színvonalának megtartásáért.

A MÁV céljait és elképzeléseit szépen mutatják az elmúlt idők és jelenlegi jelmondatai, ezek tanúskodnak a folyamatos visszaesésről, a lehetőségek csökkenéséről.

Minden más közlekedési ágazat előbbrevaló...

Az 1990-es évek közepétől 4-5 éven át hirdette a jelmondat, hogy *„Európai vasutat építünk”*. A sok nehézségtől és küzdelmektől terhes időszakban néhai vezérigazgatónk, *Sípos István* vezetésével a vasúthoz és a vasutassághoz minden tekintetben értő szakember kezei alatt ennek első jelei lassan már kezdtek mutatkozni. Halála után módosult a jelmondat, hogy *„Kell a vasút Európában”*. Való igaz, hogy Európában kell, mivel ott renesszánszát éli, és kiemelten kezelt környezetbarát közlekedési forma. Ez azonban Magyarországra nem jellemző. Itt a 10-12 százalékos állami hozzájárulás mellett nem várható el, hogy meginduljon a felemelkedés és minőségi javulás egy olyan vasútnál, ahol közel negyed százada komoly beruházásokra nem került sor. Itt minden más közlekedési ágazat előbbrevaló, a vasút anyagi támogatása a költségvetési maradékból történik.

Az idén bevezetett legújabb jelmondat sok mindent sejtet, de sok jót nem. *„Elérjük céljait”* – hirdeti a MÁV Rt. legújabb jelmondata. Kérdés azonban, hogy milyen utazási körülmények között, mennyi idő alatt, és mennyiért. Jelenleg egyre jobban fogynak a használható személykocsik, de amelyek még futnak, azok is minősíthetetlenül piszkosak, szinte semmilyen higiéniai szolgáltatás nem található bennük, és a tarifák sem mondhatók közlekedésbarátnak. Ilyen viszonyok között tovább csökken a vasúti utazást igénybevevők száma.

Szétverés?

A MÁV Rt. jelenlegi vezetése feladatául kapta a szervezet gazdasági átalakítását. Ez azonban kellő belső vasúti ismeretek hiányában inkább a szétverési szándékot, semmint az érdemi gazdasági átalakítás reális megvalósítását mutatja. Közel két éve tart ez a folyamat és most már talán ki kell mondani, hogy a más területről idekerült vasúti felsővezetők a kellő belső vasúti felépítési ismeretek hiányában az átalakításnak nevezett elképzeléseket kizárólag közgazdasági eszközökkel tervezik végrehajtani. A munka során sorozatosan figyelmen kívül hagynának minden emberi tényezőt.

Óriási veszéllyel járhat a hozzá nem értés...

Ebben a folyamatban érthetetlen és kivitelezhetetlen lépés a távközlési ágazat kihelyezése. Ez az ágazat a vasútüzem létrehozása óta szoros része az üzemmenetnek, nélküle érdemi élet ebben a tevékenységben nem képzelhető el. A hosszú évtizedek alatt kiépült hírközlési hálózatok egyedileg és kizárólagosan zavartalanul biztosítani tudják a MÁV Rt. biztonságos üzemmenetét, amely folyamatos korszerűsítést, fejlesztést igényel hozzáértő szakembereink közreműködésével. Ennek megváltoztatása, szakszerűtlen beavatkozás, vagy javítás óriási veszéllyel járhat a vasútüzem szempontjából, a rendszerek

A vasútnak szép múltja, zavaros jelene és meglehetősen kilátástalan a jövője?

használhatatlanságához, balesetek sorozatához vezethet!

Az évek során a vasúti közlekedés minősége folyamatosan romlik, anyagiak hiányában romlanak a vasúti pályák, a személyszállító vonatok száma csökken a közel 10000 használhatatlan személykocsi kiesésével. Ugyanakkor sorozatosan szándékoznak megszüntetni a vasút javító, felújító bázisait, a járműjavítókat. Ezeknek hosszútávon lehetne folyamatos munkát biztosítani és nem a külföldi javíttatásokat kellene előnyben részesíteni. Felvetődik a kérdés, hogy hol marad a magyar ipar védelme ebben az esetben?

Egyre kevesebben tudják megfizetni...

A szorult helyzetben a vasút erőlteti az IC vonatok közlekedtetését, de nem veszi azt figyelembe, hogy ezek a vonatok a pénteket és vasárnapot leszámítva a reggeli és esti vonatok kivételével igen alacsony utaslétszámmal közlekednek. Elfogadható felszereltségű és minőségű gyorsvonatok hiányában rákényszeríti az utasokra az IC vonatok használatát. Egyre kevesebben tudják megfizetni ezeket a vonatokat, amelyek semmivel sem adnak több szolgáltatást, mint amilyet egyébként a többi vonaton a menetjegy áráért jogosan elvárnának az utasok. Csökkentette vagy megszüntette a vasút az átlós összeköttetésű vonatokat kocsihiányra hivatkozva, ugyanakkor egy átlós vonat helyett két részben közlekedteti a szerelvényt az átló teljes hosszában, olyan időpontban, amely senkinek sem jó nagy távolságú utazásoknál.

Nagyon rossz lépés volt a kormányzat részéről, hogy a közlekedési ágazatot összevonta a gazdasági ágazattal. Így nincs megfelelő javítási érdekeltség a vasúti közlekedésben. Mindezen túlmenően túlzottnak tűnik az igyekezet az autópályák építésével, mert így más közlekedési ágazatok, közöttük a vasút is komoly támogatási lehetőségtől esik el. Remélhetőleg hazánk nem szándékozik a görög példát követni, amikor ott a háborúban tönkrement vasúti vonalakat nem építették újjá, hanem erőltették az autópályák, utak építését és most rájöttek, hogy igen hiányos a vasúti hálózatuk, amely nagyobb szállítási lehetőséget biztosítana az egyre növekvő energiaárak idején, amikor egyre drágul a közúti közlekedés. Nálunk ez a helyzet a vasúti közlekedés további romlásával fog bekövetkezni.

A számításokban valahol hiba van nálunk

Nagy kár, hogy nincs közlekedési koncepciója az országnak, amelyet jó lenne sürgősen pótolni. Állami szinten is szükséges lenne világosan látni, hogy menynyire szükséges ez a közlekedési ágazat, és tulajdonosi kötelezettségéből kiindulva mekkora összeggel szándékoznak támogatni tevékenységét a fejlődés érdekében. Mert a számításokban valahol hiba van nálunk. Nincs a világon egyetlen olyan vasút, amely bevételeiből önmagát el tudja tartani! Ez nálunk sem várható el, bármennyire is szeretnék közgazdasági elképzelésekkel bizonygatni. Tőlünk sokkal gazdagabb országokban is komoly, 60–70%-os állami hozzájárulás mellett dolgoznak a vasutak, ahol így lehetőség van az üzemvitel biztosításán túl fejlesztésekre, beruházásokra is.

A tervezett 20 százalékos létszámcsökkentéssel gazdaságilag semmi sem oldódik meg. Ennek végrehajtásával családok ezrei sodródnak kilátástalan helyzetbe, az elképzelések és át nem gondolt intézkedések hatására a különböző ágazatok munkatársai szembefordultak egymással, egyre idegesebb a hangulat, ez a baleseti veszély kockázatát is növeli.

„Háttal a vasút felé?"

Talán mintha megfordult volna a háborút követő *„Arccal a vasút felé"* jelszó, most mintha a *„Háttal a vasút felé"* jelszó érvényesülne. Az állami garanciával felvehető hitel helyett kiszámítható, és a növekvő színvonal biztosításához szükséges állami költségvetési hozzájárulásra van szüksége a MÁV Rt.-nek!

A jelenlegi helyzetkép igen rossz és elgondolkodtató. Két esztendeje folyik a kísérletezés, tervezés egy olyan dologban, amely tulajdonképpen már másfél évtizede írásba van foglalva. Csak elő kellene venni a *„MÁV 2000"* anyagát, és a jelenlegi helyzetre aktualizálni, majd ezt követően megindulni az átalakításban a szükséges anyagi háttér biztosítása esetén.

A MÁV Rt. jelenlegi műszaki fejlettségi állapotában semmi sem indokolja az elképzelt túlzott arányú létszámleépítést. A technika fejlesztésével, a beruházások növelésével teremtődne meg a lehetőség a későbbiekben az emberi munkaerő kiváltására. Ezt komolyan és sürgősen át kellene gondolni, amíg túlzottan nem késő. Az Európai Unióhoz történő csatlakozás lehetőségeivel tud élni a magyar vasút és nem enged át minden teret a társvasutaknak, hogy ezzel is tovább romoljon a hazai helyzet!

Talán nem lenne érdektelen a hosszú munkásságuk után már nyugdíjas, komoly vasúti szakmai tapasztalatokkal rendelkező egykori munkatársak véleményét is kikérni az átalakítás során.

Sürgősen lépni kell az ügyben...

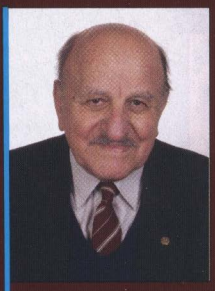
Negyvenhárom esztendei vasúti tevékenységem után a jelenlegi munkám során sok ezer emberrel kerülök kapcsolatba, és így pontosan ismerem a vasút helyzetét is. Igen elszomorító, ahogyan a szervezet most áll és elszomorító az is, hogy az itt leírtakhoz hasonló részletes információk hiányában a közvéleményben igen téves nézetek alakultak ki a magyar vasút tevékenységével és helyzetével kapcsolatban. Sürgősen lépni kell az ügyben, mert egyre fokozódik az elfordulás az utazóközönség részéről, akik jobb menetrendet, egyeztetett csatlakozásokat, elfogadható minőségű vonatokat várnak a pénzükért.

Közeledik a 24. óra, de talán még nem késő még egyszer végiggondolni, hogy szükség van-e a vasútra Magyarországon, és ha a döntéshozó helyeken is úgy látják, hogy igen, akkor a talpraálláshoz össze kell fogni, mert erőteljesen csökken az emberek bizalma az átalakítás eredményességét illetően.

Vass Zoltán

Ahogy én látom...

NYUGDÍJASKÉNT



dr. Kun Dezső

Az Európai Parlament küldötteinek megválasztása hónapokig tartó értékelési és mérlegelési lehetőséget biztosít a politikusoknak. A hazai választásokhoz is kommentárt fűzött minden valamirevaló politológus. De nem olvastam még arról, hogy miért maradt távol a szavazástól a nyugdíjasok legalább kétharmada. Hiszen a nyugdíjak vásárlóértékének utóbbi két évben történő emelkedése, valamint az idős szavazók előző választásokon való nagyarányú részvétele azt a reményt keltette, hogy a szavazási arány eléri, vagy megközelíti az 50%-ot. Számos nyugdíjasokat érintő kedvező intézkedés is fokozta a várakozásokat. Nem így történt. A 38%-os részvételi arány kb. 5 millió szavazásra jogosult polgár távolmaradását jelzi, ettől a sajátos és a magyar történelemben első ilyen jellegű választástól. Nem vállalkozom részletes politikai elemzésre, de leírok néhány olyan intézkedést, amely a nyugdíjasok körében az utóbbi két évben nem aratott osztatlan sikert.

A kormányprogramban szó szerint szerepelt, hogy visszaadják a nyugdíjasoknak azt az 52 milliárd forintot, melyet 1999-ben az akkori hatályos törvény megsértésével elvettek a nyugdíjalapból. A *„visszaadás”* helyett valamennyi nyugdíjas – azok is, akik 1999-ben még aktív dolgozók voltak – egyformán kapott 19 ezer forint egyszeri juttatást. Ez kétségtelenül 2002-ben 52 milliárd forinttal megemelte a nyugdíjakra kifizetett összeget, de a *„visszaadás”* azokat illette volna, akiktől elvették, akiknek a nyugdíjalapjuk csorbult különböző mértékben. A nyugdíjemelési összeg csökkentését az egyszeri jutalom jellegű kifizetés nem kárpótolja. Helyesebb lett volna világosan megmondani, hogy a nyugdíjalap növelésére nincs lehetőség, de szociális intézkedésként valamennyi nyugdíjas kap meghatározott összegű, egyszeri nyugdíjkiegészítést. A nyugdíjasok többsége megérti az ország gazdasági helyzetéből adódó szűkös lehetőségeket, de becsapva érzik magukat, ha a szavak és a tettek nem azonosak.

– Közismert az is, hogy az előző kormányzati ciklusban megszüntették a méltányossági nyugdíjemelés rendszerét. Ha ezt a járulékbefizetők nyugdíjalapjából folyósítják, az valóban sérti a biztosítási elveket, de a 20 ezer forintot alig meghaladó minimálnyugdíj még a létfenntartásra sem elég. Ezért mindenki örömmel fogadta, hogy a költségvetés terhére a méltányossági, kivételes ellátás lehetőségét – bizonyos határok között – 2002-ben visszaállították. A létminimumon élő nyugdíjasok erre a szociális intézkedésre alaposan rászorultak.

Sajnos a megjelenő rendeletből adódó lehetőségek és a megvalósításra folyósított összeg, pesti zsargonban kifejezve *„köszönő viszonyban sem álltak egymással”*. A rendelet lefelé kerekítve 2-5 ezer forint között határozta meg a jogos igénylőknél – a minimál nyugdíj kétszeresénél kisebb nyugdíjak esetében – az emelés havi összegét. Több, mint 800 ezer kérelem futott be! Ha ezekből csak 500 ezer kérelem felelt meg a feltételeknek és mindenkinek csak a legkisebb előírt emelést állapították volna meg, ennek éves kihatása meghaladta volna a 12 milliárd forintot. A költségvetésnek csak évi 700 millió forintja volt erre a célra. A hosszú várakozás, az elutasítások nagy száma, a felesleges postaköltség a kétségtelenül jó szándék ellenére is növelte az elégedetlenséget.

Ha többet ígérünk, mint amit teljesíteni tudunk, az még akkor sem jó, ha egyes idős embereket a kapott emelés a mindennapos éhezéstől mentett meg.

A választási kampányban valamennyi párt szórólapokkal árasztotta el a szavazókat. Az MSZP brosúrájában többek között az szerepel, hogy a nyugdíjak vásárlóértéke 2002–2003-ban 16-17%-kal emelkedett. Ez idő alatt a bérek vásárlóértékének emelkedését 24,1%-ban jelölték meg. Tekintsünk el a számok vitathatóságától, a nominál és a reálbér fogalma közötti különbségtől, csupán az arányokat figyeljük. Mit mutat ez a nyugdíjasoknak? Azt, hogy a jelenlegi nyugdíjemelési rendszer még akkor is növeli az aktív keresők és a nyugdíjas réteg közötti életszínvonal különbséget, ha közben a nyugdíjak vásárlóértéke növekszik. A nyugdíjas érdekvédelmi szervezetek évek óta követelik a nettó jövedelemkiáramlással azonos mértékű, és nem a *„tervezett”*, hanem az előző évi, KSH által deklarált *„tényleges”* adatoknak megfelelő emelést.

Ezt a jogos felvetést eddig azzal utasították el, hogy az infláció nagyobb arányú emelkedésével a nyugdíjasok rosszabbul járnának. Ez akkor lenne igaz, ha a kormány *„második Bokros csomag”* bevezetésére készülne. A nyugdíjasok nem félnek egyes politikusok ijesztgetésétől és vállalják, hogy más társadalmi rétegekkel azonos módon veszik ki részüket az ország terheiből. Ugyanakkor elvárják, hogy azonos arányban részesüljenek a gazdasági felemelkedés hozadékából is.

A közölt adatok ennek ellentmondanak. A *„féltő szavak”* helyett a társadalombiztosítási alapok növelésével, a *„fekete”* és a *„szürke”* gazdaság felszámolásával, az adócsalás *„bocsánatos bűnként”* való kezelésének radikális megszüntetésével lehetne megteremteni a nyugdíjemelés igazságos rendszerének pénzügyi forrásait.

Ez a vélemény persze csepp a tengerben és nem is vonatkozik minden egyes, szavazástól távolmaradó nyugdíjasra. Lesznek azonban a jövőben újabb, a belső hatalmi viszonyokat is eldöntő szavazások, amelyhez a nyugdíjasokat csak világos és egyenes beszéddel lehet mozgósítani.

A *FÉLTŐ SZAVAK*” HELYETT A TÁRSADALOMBIZTOSÍTÁSI ALAPOK NÖVELÉSÉVEL, A *FEKETE*” ÉS A *SZÜRKE*” GAZDASÁG FELSZÁMOLÁSÁVAL, AZ ADÓCSALÁS *BOCSÁNATOS BŰNKÉNT*” VALÓ KEZELÉSÉNEK RADIKÁLIS MEGSZÜNTETÉSÉVEL LEHETNE MEGTEREMTENI A NYUGDÍJEMELÉS IGAZSÁGOS RENDSZERÉNEK PÉNZÜGYI FORRÁSAIT.

Dr. Kun Dezső

Kikapcsolódás

A VASUTASNAPOT JÚLIUS 5-ÉN, IDÉN IS A VASÚTTÖRTÉNETI PARKBAN ÜNNEPELTÉK A NYUGDÍJAS VASUTASOK. A MÁV RT. VEZÉRIGAZGATÓSÁG, A VSZ ORSZÁGOS NYUGDÍJAS SZERVEZETE (ONYSZ) ÉS A VASUTAS NYUGDÍJAS KLUBOK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE IMMÁR HAGYOMÁNYOS KÖZÖS RENDEZVÉNYÉRE VIDÉKRŐL IS SOKAN ÉRKEZTEK.

Nyugdíjas VASUTASOK a VASÚTTÖRTÉNETI Parkban

A rendező szervek jóvoltából az ünnepségre érkezők a Nyugati pályaudvarról NOHAB dízelmozdonnyal vontatott nosztalgiavonattal utaztak az ünnepség helyszínére. A nyugdíjas vasutasok arcképes igazolványuk, illetve a klubigazolvány felmutatásával térítés nélkül tekinthették meg az Európa hírű Vasúttörténeti Park látnivalóit, a magyar vasút múltját reprezentáló vonó- és vontatott járműveit, a pályafenntartásnál használt eszközöket és relikviákat. Sokan éltek a lehetőséggel.

Az 54. vasutasnap alkalmából szervezett ünnepséget *Pallos György*, az ONYSZ elnöke nyitotta meg. Köszöntője után *Márkus Imre* miniszteri biztos, a MÁV Rt. Felügyelő Bizottság elnöke mondott beszédet. Méltatta az ünnepség jelentőségét, majd a MÁV helyzetéről, a személy- és áruszállítási teljesítményekről, az infrastruktúra fejlesztését szolgáló beruházásokról és a vasútreformról tájékoztatta a résztvevőket. Kitért azokra az intézkedésekre is, melyeket az igazgatóság és a menedzsment hozott a munka hatékonyságának a növelése, a költségek csökkentése érdekében.

Most, hogy a fuvarpiacon megjelent a konkurencia, alapvető feladat a versenyképesség megőrzése – hangsúlyozta Márkus Imre. Annál is inkább, mivel a nagyobb térvesztés a munkahelyeket is veszélyezteti. Hogy ez ne következzen be, nagyobb összefogásra, még több áldozatvállalásra van, és lesz szükség.

A vasutasnap régi hagyományokkal rendelkező ünnep. A számvetés mellett jó alkalom a kiemelkedő munkát végző, aktív és nyugdíjas vasutasok elismerésére. A MÁV vezérigazgatója az idén az ONYSZ és a klubszövetség javaslatára tíz olyan személyt részesített Vezérigazgatói Dicséretben, akik nyugdíjasan is a közösségért dolgoznak.

Az ünnepi megemlékezés után került sor a kitüntetések átadására. A Vezérigazgatói Dicséreteket Márkus Imre, a Szakszervezeti Oklevelet Simon Dezső, a VSZ elnöke, a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége Elismerő Oklevelét Horváth László elnök nyújtotta át.

A kitüntetések átadása után a Vasutas Nyugdíjas Klubok amatőr együttesei és szólistái szórakoztatták az ünnepség résztvevőit.

V. F

Vasutasnap MISKOLCON

A Vasutasok Szakszervezete Miskolc Területi Képviselet vezetése 2004. június 26-án szombatra hirdette meg a vasutasnapi területi versenyeket. Az ellátásról közös összefogással a titkár, a titkárhelyettes, az irodavezető, és a sportfelelős gondoskodott.

Az MVSC pályán nagyon jó hangulatban lebonyolított versenyek az alábbi eredményekkel záródtak:

Kispályás labdarúgás:

1. Forgalmi utazók, Miskolc
2. Személykocsijavító, Miskolc
3. Jászkísér
4. Csomóponti SzB.Tiszai pu.
5. Gépészet Diesel, Miskolc
6. TOM-BOM, Miskolc

Asztalitenisz:

1. Pacsai János BOM, Miskolc
2. Naár Miklós TOM, Miskolc
3. Papp Józsefné VSZ.TK.Vez.

Ulti:

1. Bódi Endre BOM, Miskolc
2. Tajti Károly, Jászkísér
3. Kovács Ferenc BOM, Miskolc

Sakk:

1. Tajti Károly, Jászkísér
2. Bódi Endre BOM, Miskolc

Minden díjazott oklevelet, kupát és ajándékot vehetett át a délutáni eredményhirdetésen, melynek végén az utazók örültek a legjobban, Ők ihatták a kupából a pezsgőt.

Köszönjük valamennyi résztvevőnek az aktivitást, gratulálunk a nyerteseknek, akik a miskolci területet képviselik a VSZ országos sportrendezvényein. Bízunk benne, hogy jövőre újra ugyanitt még több tagunk vesz részt, és továbbviszik a rendezvény sikerét.

Papp Józsefné
TK titkár

Jövőre negyven éves leszek

Jövőre negyven éves leszek, hatvanegy évvel fiatalabb, mint ez a lap, ahol az újságíró pályámat kezdtem és fejeztem be. Akkor, kilenc éve azt hittem, most nyílt ki a világ és a média csak rám vár. Mostanában nem írok, csak olvasok, pedig volna miről. (Ez a kivétel.) Talán egyszer újra, talán majd akkor, amikor már mindenkinek elege lett a gagyisztárokból. Amikor többen néznek meg tehetséges énekeseket a pofozkodó magyar Tyereskovánál. Egyszer Howard Stern, az amerikai botrányrádiós azt találta ki, hogy székelő vetélkedőt kellene rendezni a tévében, és a győztes nyerne egy aranyvécét. Magyar *„sztár"* biztosan benevezne.

Jövőre negyven éves leszek, és már nem néznek vissza rám a lányok a körúton, de a lányomat egyre több fiú bámulja meg. Nem esik jól. Ő azt mondja, hogy még nem érdeklik a srácok, de én ezt nem hiszem el.

Jövőre negyven éves leszek, a lányom tizenöt. Akkor született, amikor túl voltunk a rendszerváltáson. Az iskolában történelemórán most tanulják 1989-et. Betéve tudja az egészet, mégsem érti, hogy miért könnyezem meg újra a tévé előtt az NDK-s menekültek áttörését Sopronnál. Úgy tudja, hogy volt két Németország, de az NDK-ról semmit nem tud. Nem tudja, hogy ránk ott akkor nagyon felnéztek, mi már átmehettünk a Fridrich strasszénál Nyugatra, metróval. Hoztunk Impulse dezodort, meg Milka csokit, meg banánt, több kilót. Én akkor azt hittem, nincs annyi banán, amennyit meg ne tudnék enni. Volt. Azt sem tudja, hogy milyen volt randizni endékás csajokkal az Alexander Platz-on. És azt sem látta, hogy mennyit röhögtek rajtunk, amikor oroszul akartunk udvarolni. És volt ott egy nagy fehér fal is. A közelébe nem engedtek, pedig meg akartam nézni, hogy védjük a szocializmust. Kicsit lenéztem őket, akkor mi már reformerek voltunk. 88-at írtunk.

Jövőre negyven éves leszek, és annak is sok éve, hogy Bulgáriában voltam nászúton: Fekete tenger, Napospart, Várna, maga a csoda. A vonatút borzalmas volt, a kuset kénye lmetlen, a víz ritka, viszont a hálókocsi kalauz szépen keresett Romániában a bolgár vajjal és a magyar kokakólával. Visszafelé a vámnál kicsit izgultunk a két csempészett ezüstlánc és az öt üveg bolgár konyak miatt. Megúsztuk. A határ előtt most is elkezdek fészkelődni, pakolászni, a gyomrom egy kicsit összeszűkül. Talán soha nem szokom meg, hogy nem vagyok gyanús a szerveknek.

Jövőre negyven éves leszek, és megvan életem első nyugati autója: használt szuzuki. Részletre vettük. A gyerekek már mondják, hogy cseréljük le, de még törlesztünk, nem lehet. Ők már nem tudják, mi az a Merkur. Hat év és jött az álomtrabant. Tényleg örültünk neki, pedig már akkor is szappantartónak hívták.

Jövőre negyven éves leszek, az apám ekkor már félig kopasz volt, nem érte meg az ötvenet. A fiam huszonkilenc év múlva lesz ugyanennyi, jó lenne megnézni, hogy nem kopaszodik.

Tonzor Péter

Járműjavítók eladását fontolgatja a MÁV

Elbocsátásokkal és ingatlaneladásokkal kerülheti el a bezárást a MÁV Debreceni Járműjavító Kft. A társaság reorganizációs programja mellett az állami vasút a székesfehérvári és a szombathelyi járműjavító átalakítását is napirendre tűzi.

A lehető legolcsóbban szeretné megúszni a legtöbb megbízása elvesztése után csődközelbe került Debreceni Járműjavító Kft. helyzetének rendezését a MÁV Rt.

A szabadjelzésre váró szakmai javaslatok készítői úgy számolnak: a járműjavító legkisebb veszteséggel járó, több szakaszból álló reorganizációs programjának költsége eléri majd az egymilliárd forintot. A MÁV igazgatóságának régóta halogatott döntését mindenesetre megkönnyítheti, hogy a tervezett átalakítások nélkül a debreceni vagonszerelde működtetése az év végéig szintén egymilliárd forintot emésztene fel.

A MÁV-tól bérelt hozzávetőleg 26 hektáros ingatlanjának kétharmad részéről kell kiköltöznie, és több mint hatszáz dolgozójának felétől kell megválnia a Debreceni Járműjavító Kft.-nek, ha az állami vasút vezetése elfogadja a cég reorganizációs programját. A számítások szerint a jelenleg kihasználatlan ingatlanok eladása, illetve hasznosítása jelentős fenntartási költségektől szabadítaná meg a vállalkozást. A tervezett hatékonyságjavító intézkedések végrehajtása a jelenleginél versenyképesebbé tehetné a társaságot. A 2003-ban már a MÁV tenderein is rendre alulmaradt cég a várakozások szerint így több megrendeléshez juthat, árbevétele a tavalyi mélypont után a következő két évben megközelítheti a 2002-es szintet.

A reorganizációs program végrehajtásától a MÁV-nál nem csupán a debreceni cég helyzetének javulását várják. A tervek szerint a program folytatásaként kerülhetne sor az adósságaitól megszabadított vállalkozás privatizációjára. A legrosszabb helyzetben lévő Debreceni Járműjavító Kft. talpraállítása mellett azonban a hírek szerint a MÁV egységes tervet készít másik két meghatározó javító vállalkozása átalakítására is.

(Forrás: Népszabadság, 2004. július 13.)

KÖZÉRDEKŰ

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉBEN A TAGKARTYA BEVEZETÉSÉVEL SZAMOS UJ LEHETOSEG NYILT ES NYILIK A HELYI ES ORSZAGOS OTLETEK MEGVALOSITASARA. EZ ALKALOMMAL A MISKOLCI TERÜLET HELYI KEDVEZMENYEIRŐL ÉS MÁS LEHETOSÉGEKRŐL SZERETNÉK SZAMOT ADNI.

Éljünk a lehetőséggel

Fotó: Orosz Tamás

Elsőként internet-szolgáltatóval és számítógép kereskedőkkel kötöttünk megállapodást, majd ezek sikerét látva a SZABÓ SUZUKIVAL szerződtünk. Egy májusi hétvégén a szerződés gyakorlati tartalmáról beszélgettem a tulajdonossal családi körben.

Felajánlotta, hogy biztosít számomra egy új IGNIS tesztautót egy hétre, amelynek segítségével több helyen is ismertethetem a kedvezményes vásárlási ajánlatokat. Élve ezzel a nagyszerű ajánlattal június első hetében Papp Józsefnével, a területi képviselet titkárával felkerestük a szolgálati helyeket. Rajta kívül a szerencsi szb-titkár, a vámosgyörki és a kálkápolnai bizalmi kollégák voltak a kísérőim. Az első napon Bánréve-Putnok-Kazincbarcika-Sajószentpéter és késő este Felsőzsolca állomás volt az úticél.

Minden helyen szóltunk a MÁV Rt. átalakításának jelenlegi állásáról, az önkéntes nyugdíj- és egészségpénztár küldöttértekezletéről, a kollektív szerződés helyi függelék megkötésének nehézségeiről, a tagkártya előnyeiről, és természetesen bemutattuk az új SUZUKI IGNIS 1,3-as teljes felszereltségű változatát.

A második napon Vámosgyörk-Jászárokszállás-Jászapáti-Jászkisér-Kál-Kápolna-Füzesabony-Nyékládháza-Miskolc Dominó zárta a sort. Nagyon sok új élménnyel gazdagodtam, a tájékoztató végén több helyen kértek belépési nyilatkozatot. Jó érzés, hogy ezek közben be is érkeztek. Köszönjük a bizalmat!

A harmadik napon Szerencs-Sátoraljaújhely állomásain távközlő, blokkmesteri és pályamesteri szakaszon tartottunk rövid tájékoztatókat, válaszoltunk a felvetődő kérdésekre.

Természetesen itt is nagy sikere volt az új IGNIS-nek.

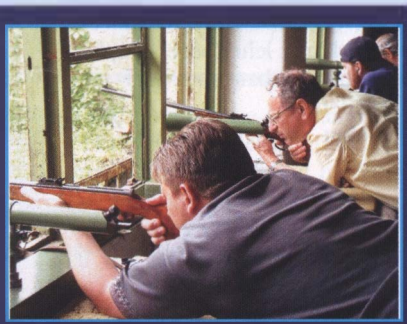
A hét utolsó napján a Bodva völgyében jártunk, s a szendrői ismertető után felkerestük a polgármesteri hivatalt, ahol vasúti érdekekért lobbiztunk.

Összesítve tapasztalatainkat megállapíthatjuk, hogy igény van az ilyen jellegű közvetlen találkozásokra, melynek kapcsán többen csatlakoztak a Vasutasok Szakszervezetéhez, valamint jelezték autóvásárlási szándékukat. Reméljük, a SZABÓ SUZUKIVAL kötött szerződés mindkét fél megelégedésére szolgál. Egyre nyilvánvalóbbá válik, hogy az érdekvédelmi tevékenységen túl olyan szolgáltatásokat nyújt szakszervezetünk, amely a tagok számára „kifizetődő", azaz az érdekvédelem mellett anyagilag is „megéri" befizetni a tagdíjat.

Érvényesülhet a CSATLAKOZZ HOZZÁNK MEGÉRI! jelmondat.

Bodnár József
szb-titkár, Miskolc

Ismét a VSZ tagok lőttek a legjobban



Immár hagyományosan, vasutasnap alkalmából lövészversenyt rendeztek a Miskolci Vasutas Sportlövő Egylet lőterén a miskolci vasutasok. Az idei ünnepen sem volt ez másként, és több, mint 120 résztvevővel, nagy érdeklődés mellett zajlott le az idei rendezvény. Az egyéni megmérettetés mellett csapatküzdelem is folyt, melyből a Vasutasok Szakszervezetének csapata került ki győztesen, megelőzve a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a Vasútőr Kft. csapatát.

AZ EREDMÉNYEK:

Kispuska:

Nők: 1. Jónyer Béláné (Forg)
2. Szilágyi Istvánné (BOM)
3. Németh Lászlóné (ÁFU)

Kiemelt női kategória:
1. Rózsásné Darmos Ildikó
2. Gáll Nikoletta
3. Román Vanda

Férfiak:
1. Majorcsik József (MOSZ, MÜT)
2. Bodnár József (VSZ, BOM)
3. Szilas Imre (VDSZSZ, GF)

Kiemelt férfi kategória:
1. Bényei Ferenc (MOSZ, MÜT)
2. Tarpai Tamás (VSZ, BOM)
3. Illés Tibor

Pisztoly:

Nők: 1. Román Vanda
2. Rózsásné Darmos Ildikó
3. Gáll Nikoletta

Férfiak:
1. Farkas János (BOM)
2. Bús Gábor Olivér
3. Mátyus Attila (VSZ, TOM)

Családias Juniális Várpalotán

Készül a sült hal (fotó: Kondor Norbert)

A Vasutasok Szakszervezete Várpalotai Szakszervezeti Bizottságának hosszú évekre visszanyúló hagyománya – az alapszervezet legnagyobb éves rendezvénye –, hogy a nyár elején vendégül látja tagjait egy családi napon. Ez az idén sem volt másképp, csak a helyszín és a résztvevők köre változott egy kicsit.

Az alapszervezet június 19-re tagjainak meghívásán kívül kezdeményezte, hogy a helyi főpályamesteri szakasz VSZ-es, és az állomásfőnökség másik – VDSZSZ-es – alapszervezete is vegyen részt a rendezvényen. A megjelentek száma igazolta a kezdeményezés helyességét, több, mint százan jöttek el a hívó szóra.

A helyszín a városhoz közeli lendületesen fejlődő horgászparadicsom volt, ahol a focin, dartson és természetesen a pecázáson kívül különböző szervezett gyerekjátékok és megannyi programlehetőség várta a megjelenteket. Ezeket természetesen jól ki is használták a résztvevők.

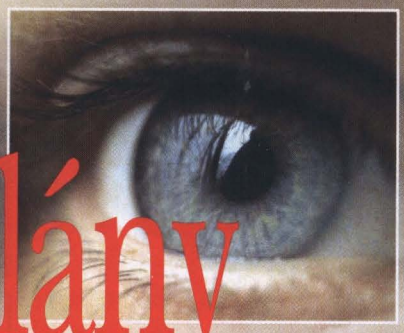
A gyerekek a játékos feladatok jutalmaként sok-sok kalóriabombával és ajándékokkal lettek gazdagabbak. A pecások néhány szerelékkel szegényebbek lettek, nagy fogásról nem érkezett jelentés. De nem ez volt a lényeg. Nagy beszélgetésekkel, sörözgetéssel, egész nap kellemes zene mellett folyt a mulatság.

Persze mindenkinek másként. Az egész éves kemény munka után most sokan lazíthattak egy kicsit, és akiknek a munkahelyi dolguk sem elég, azok itt is serénykedtek a közösség jó hangulatáért. Nekik az elő- és utómunka mellett elsősorban a „szokásos" (ez dicséret!) napi étrendet köszönhettük: zsírosdeszka, bográcsgulyás, sült hal.

Örülünk a lehetőségnek, melyet azzal teremtettünk és teremtünk a jövőben is magunknak, hogy tagjai vagyunk és leszünk a szakszervezetnek.

Zlati Róbert

Gazdag lány Szegény fiú



„LÁSS, NE CSAK NÉZZ!”

A munkaadók a kapitalizmus kezdetei óta arról próbálják meggyőzni a munkavállalókat, hogy kizsákmányolásuk a saját és a közjó érdekét szolgálja. Hiszen mindig a munkaadók voltak erőfölényben. A munkás meg úgy járt, mint a szegény fiú, aki gazdag lányt vett feleségül, az apósa halálra dolgoztatta, a menyecske inkább elhúzódott előle, a baba hét hónapra született, és nagyon hasonlított valamelyik környékbeli úri ficsúrra, de a legénynek csak egyre mondogatták, micsoda szerencse, hogy egy ilyen szép, fiatal és tehetős családból való felesége van. Aztán a kizsákmányolásnak egyre újabb és újabb neveket adtak, a manipuláció eszközei is sokat fejlődtek, de az emberek ma is érzik, hogy itt valami botrány van.

A kizsákmányolás új neve a globalizáció. Ez persze nem önmagában rossz. Az egész Földet behálózó termelési és pénzügyi szervezettség hatalmas tartalékokat képes mozgósítani. A lyoni gépromboló takácsok esetében sem az új szövőgépben volt a hiba, hanem annak társadalmi felhasználásában. Ez igaz a globalizációra is, amely ugyan szolgálhatná a globális felemelkedést, de egyelőre csak a globális felmelegedést szolgálja, előrevetítve a globális környezeti katasztrófát. Az egyeduralkodó nagyhatalommá vált USA nem hajlandó aláírni egyetlen fontos környezetvédelmi megállapodást sem, miközben a demokrácia apostolának hirdeti magát, de milyen működő demokrácia lesz majd a túlélésért küszködő, katasztrófasújtotta Földön. A tőke és a munka szabad áramlása akár az elmaradt térségek gyors felzárkóztatásának eszköze lehetne, ha volna valami egyetemes, emberi és emberséges célja is, nem csak az extraprofit hajszolása. De most a kínai fogolytáborok termelésre fogott rabjait, és a fejletlen országok gyermekmunkásainak kiszolgáltatott tömegét „versenyeztetik” a valamiféle kölcsönösség alapján dolgozó, s jogait okkal féltő európai munkással. A tőke oda megy, ahol olcsóbb a munkaerő, kevesebb az adó, a munkás éhbérért dolgozik, és adóbevételek híján az államtól sem számíthat szociális segítségre.

A tudásalapú, globalizált társadalom képét nagyon nehéz összeegyeztetni a valóságshow-k néphülyítő álvilágával. Ez is csak újabb megosztást hoz létre, a szinte semmiért dolgozóknak meg a lecsúszottaknak a kábító szórakoztatást kínálják, az elit pedig egyre embertelenebb tudásgyárakban, egyre hosszabb ideig tanul valamit, amiről a jövő kiszámíthatatlan piaca dönti majd el, hogy eladható vagy „értéktelen”.

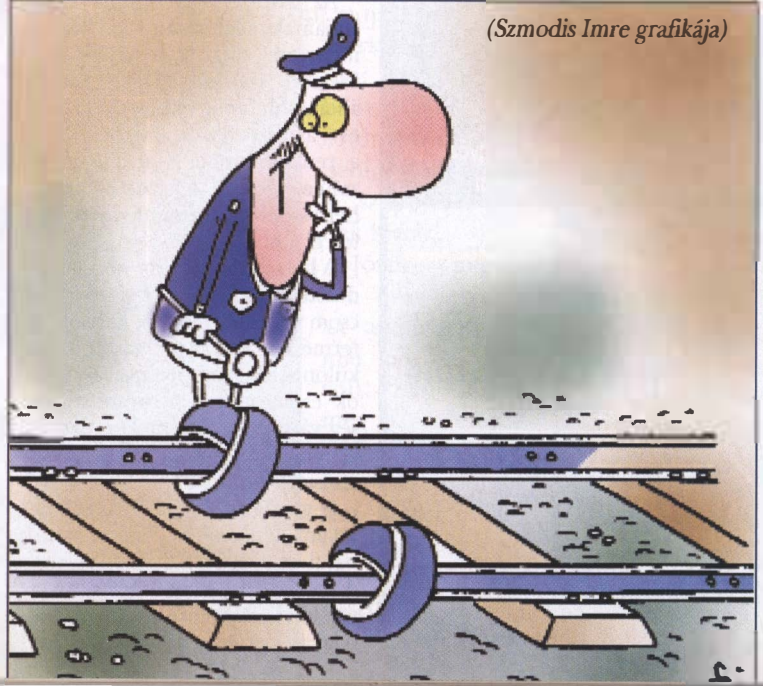
Mi itt Közép-Európában, a rendszerváltás idején voltunk olyan naívak, hogy azt hittük, a szociális piacgazdaság, a mély szolidaritást és a kíméletlen versenyt összeegyeztető jóléti állam fog globalizálódni, s ennek a világnak lehetünk a részesei. Ehhez képest sajátosan magyar vadkapitalizmust kaptunk. Maradt, sőt tovább nőtt az iszonyatosan rosszul működő állami bürokrácia, csökkent a munkások bére, tömegeknek kellett megismerni a munkanélküliség reménytelenségét vagy a tőkehiányos kényszervállalkozás teljes kiszolgáltatottságát. Az EU, mint globálisan versenyképes szervezet valamennyi védelmet és felzárkózási lehetőséget nyújthat, de önmagában nem old meg mindent.

Most a nyugati béreket élvező „bölcs” közgazdászok magyarázzák nekünk, hogy ne is álmodozzunk semmiféle jóléti államról, mert azt Nyugaton is csak a szocialista világ fenyegetésétől tartó politikai akarat hozta létre, és a fenyegetettség megszűntével ott is gőzerővel folyik a jóléti kiadások lefaragása, az új isten, a versenyképesség és hatékonyság jegyében. Németországban például nemhogy csökkenne, de ugyanazért a fizetésért nő a munkaidő. Az emberi élet minőségéről már senki sem beszél. Ez egy kegyetlen világ, s megszelídítésére, a verseny kordában tartására nincsen sehol valódi politikai akarat. S a derék és igen jólszituált közgazdászok még örülnek is ennek. Örülnek, hogy a világ termelésének túlnyomó része néhány cég, néhány család kezében összpontosul. Ha bármi áron nő a hatékonyság, a versenyképesség, akkor előre halad a világ, örömködnek a derék közgazdászok, s a magyar politikai-gazdasági gondolkodók, esetleg éppen egykori mestereik, Bibó István, Donáth Ferenc, Liska Tibor meg foroghatnak a sírjukban.

A kulcsszó ebben a gyalázatos gondolatmenetben a politikai akarat hiánya, s hogy az a szovjet fenyegetéssel együtt szűnt meg. Ami így nem is igaz. Svédországban aligha a szovjet fenyegetés miatt valósult meg a legrokonszenvesebb szociális állam. Sokkal inkább azért, mert a szolidaritás kultúrája a szakszervezeti harcokban megerősödve politikaformáló nemzeti akarattá vált. A piacgazdaságot működtető államtól persze nem várhatjuk, hogy önként és dalolva megnehezítse a saját dolgát. A honi pártrendszerben, bal- és jobboldalon egyaránt ellentétes érdekeket tömörítő, és ezek között kompromisszumot kereső tömegpártok állnak. A munkásérdekeket politikai súllyal és következetesen csak a szakszervezetek képviselhetik.

Ezért fontos a Vasutasnap méltó megünneplése és minden más szimbólum. De sokkal fontosabb a tagtoborzás, a szervezettség. A magyar politika most az elitek játéka, hol a kormány négyévenkénti bosszúbuktatása az egyetlen kiszámítható, de aligha megfontolt népképviseleti cselekedet. Ebből a zsákutcából az egész társadalmat csak az erős szakszervezetek vezethetik ki.

Mező Ferenc



(Szmodis Imre grafikája)

Érdekes hírek a világ vasútjairól

A német vasút (DB Rt.) vissza akar térni a 40 órás munkahétre

Fogadják el a 38,5-ről a 40 órás munkahétre való áttérést ugyanazért a bérért, gazdasági okokból történő felmondás nélkül 2008-ig – hangzott el a javaslat a DB Rt. személyzeti főnökének részéről a szakszervezetek felé.

A személyzeti vezető a munkaerő növekvő költségeivel indokolta ezt a javaslatot, melyek szerinte 20%-kal magasabbak a vasútnál, mint a konkurens közlekedési vállalatoknál. A versenytársak jelenleg a piaci részesedésnek csak 8%-ával rendelkeznek Németországban és a DB Rt., amely elvesztett bizonyos részesedést az utóbbi 12 hónapban a túl magas ajánlatok miatt, mégis lábon tudott maradni. A személyzeti vezető védelmébe vette az ágazati bértáblázat létrehozását, amelyet valamennyi közlekedési vállalat alkalmazhat Németországban.

A javaslat felháborította a Transnet Közlekedési Szakszervezetet. Szerintük ez több munkaidőt jelent, de emellett előidézi a pótlékok csökkenését, állandó kedvezőtlenebb elszámolását, valamint a munkaidő rugalmasságát, amely kb. 10%-kal ingadozhat. A teljesítmény nagyobb lesz ugyanazért a bérért? – teszi fel a kérdést a szakszervezet.

A 242000 alkalmazott közül hányat érint ez az intézkedés? A szakszervezet szerint ez még nem világos, ezért erre is választ várnak a vasút vezetőitől. Több, mint 50000 fő tartozik olyan alkalmazotti státuszba a DB Rt. 1994. évi megalakulása óta, akiket ez nem érint. A szakszervezet további tárgyalásokat vár a vezetőségtől. *(Rail et Transports, 2004. május 26.)*

Az UITP (Közúti Fuvarozók Nemzetközi Szövetsége) és az UIC elkötelezik magukat a terrorizmus elleni harcra

Az UITP szervezésében a tömegközlekedés biztonságáról tartott konferencia keretében június 4-én Genfben közös nyilatkozatot írtak alá a terrorizmus elleni harcról a két nemzetközi szervezet képviselői. Az UITP és az UIC felhívja valamennyi közlekedési vállalat figyelmét arra, hogy elemezzék hálózatuk sebezhető pontjait és a hatóságokkal együtt biztosítsák a hatékony és azonnali beavatkozást esetleges vészhelyzetben. Az UITP vállalja egy szakértői csoport létrehozását a biztonsági kérdések vizsgálatára, az UIC pedig műszaki elgondolásokat dolgoz ki különböző eszközök telepítésére megelőzés és riasztás céljából. *(Rail et Transports, 2004. június 9.)*

A szocialista kormány privatizálni fogja a spanyol vasutakat?

„Nem kell lemondani a RENFE privatizálásának lehetőségéről. A légi közlekedés miért van magánkézben és a vasúti közlekedés miért nincs"? – jelentette ki a pénzügyminisztérium államtitkára. A spanyol szocialisták amikor még ellenzékben voltak, állandóan támadtak egy törvényt, amely május 18-án lépett életbe, és ez előirányozta az infrastruktúra különválasztását, állami tulajdonban hagyva azt és az üzemeltetést, amely megnyílna a versenytársak részére. A törvény szövegének alkalmazását akkor egy évvel elhalasztották. Azóta a spanyol államvasutak 7,2 milliárd adósságot halmozott fel. *(Rail et Transports, 2004. május 19.)*

A cseh vasút 20 mozdonyt rendel a Skoda Művektől

A cseh vasút a Skoda Műveket bízta meg 20 db három áramrendszerű mozdony szállítására. Ezeket a mozdonyokat a nemzetközi vonalakon kívánják felhasználni (Szlovákia, Magyarország, Ausztria, Németország és Lengyelország felé). A megrendelés értéke 80 millió Eurót tesz ki, amely a cseh iparvállalat számlájára kerül, így az országon belül marad. A gyártáshoz szükséges részmunkákat szintén cseh beszállítók végzik majd. *(Rail et Transports, 2004. május 12.)*

Hajós Béla

Aki tud, segítsen!

Fiam, ifjú Szekeres László, 1988. február 25-i születésétől fogva igen súlyos betegségben, az úgynevezett izomsorvadásban szenved. Ennek is a súlyosabbik válfaja, a Duchenne- típusú kór támadta meg a szervezetét. A betegség sajnos itthon nem kezelhető. Amikor ezelőtt hat évvel Memphisben voltunk, kaptunk egy időpontot a műtétre, amelyet Szöulban végeztek volna, ám a pénz sajnos nem gyűlt össze, így a tervünk nem valósulhatott meg akkor. Pedig sürget az idő, az egészségi állapota csak tovább romlott, már teljesen mozgásképtelen, a nyolc általánost még-is kitűnővel végezte el tanárai segítségével, akik eljöttek hozzánk, hogy tanítsák. Jó lenne, ha legalább ülni tudna valaha speciális szék nélkül, vagy el tudná magát látni. E szerény kérés neki az életet jelentené.

Az orvosi kezelés összege dollárban 150000 US$, ehhez hozzá kell még számítani a kiutazás, és az állandó kísérő költségét, hiszen a gyermek önállóan képtelen mozogni, bármit cselekedni. A magyar OEP a kezelést egyetlen fillérrel sem támogatja, ezért a pénzt nekünk kellene előteremteni, a társadalom jóindulatában bízva fogunk neki a gyűjtésnek. Reményekkel telve és hálás szívvel kérjük, segítsenek!

A kisfiunknak van egy saját számlája, amely csak az övé, és csak rá lehet költeni.

Számlaszám:
11773456-06275763
Tisztelettel: idős Szekeres László
és családja Zagyvarékas

Levélcím:
5051, Zagyvarékas, Egység út 40.
Telefon:
06/56+490256, 06/20/5867239

Nyaralni menni.... még nem késő!!!

A MÁV Hotels kedvezményes árakon várja a vasutasokat az alábbi üdülőkbe:

		Felnőtt ár naponta, teljes ellátással	Gyerek ár naponta, teljes ellátással
BALATONBOGLÁR, BALATONFENYVES BALATONKENESE, GÁRDONY, VONYARCVASHEGY MEZŐKÖVESD Zsóry-fürdő	I. Oszt.	4 025 Ft*	2 875 Ft*
	II. Oszt.	2 875 Ft*	2 070 Ft*
BALATONSZÉPLAK, ZÁNKA	II. Oszt	4 000 Ft	3 200 Ft

Gyermeküdülés - Balatonkenese
Napi négyszeri étkezéssel **1 150 Ft**

.....és nyaralókba:

Tokaj Rákóczi vár, Tokaj Vendégház	I. Kat.	2 300 Ft
Gyomaendrőd, Gyula, Mályi üdülő I, Mártraderecske, Mónosbél	II. Kat.	1 840 Ft
Gergelyiugornya Nyíregyháza - Sóstó Szarvaskő	III. Kat.	1 380 Ft

Megrendelés: Farkas Józsefné - Mezőkövesd
Tel: 06 49 313 037 Üzemi: 04 3725 Mobil: 06 309 838 438

Balatonszemes	II.kat.	1 840 Ft
Balatonföldvár, Siófok Rigó Villa, Siófok Szoc. épület	II. Kat.	1 840 Ft
Harkány, Balatonboglár, Fonyód, Balatonszárszó	III. Kat.	1 380 Ft

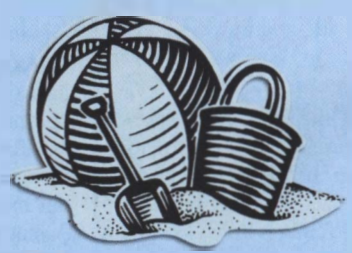
Megrendelés: Betlehem István - Balatonboglár
TEL: 06 85 350 634 / 353 956 Üzemi: 05 5614/ 5618 Mobil: 06 209 352 512

Dobogókő	I. Kat.	2 300 Ft
Budapest Római part	II. Kat.	1 840 Ft

Megrendelés: Soóki János - Budapest
Tel. Mobil: 06 205 377 532

Keszthely - Napsugár üdülő, Balatonszabadi - Sóstó - Gamásza	I. Kat.	2 300 Ft
Sárvár - Bajti, Komárom -Fürdő	II. Kat.	1 840 Ft

Megrendelés: Hudvágner István - Balatonkenese
TEL: 06 88 481 377 Üzemi: 07 8165 Mobil: 06 309 690 444



Érdeklődés és szállásfoglalás a megadott telefonszámokon, valamint a MÁV Rt. Üdülési osztályán. Tel: (1) 222 2240

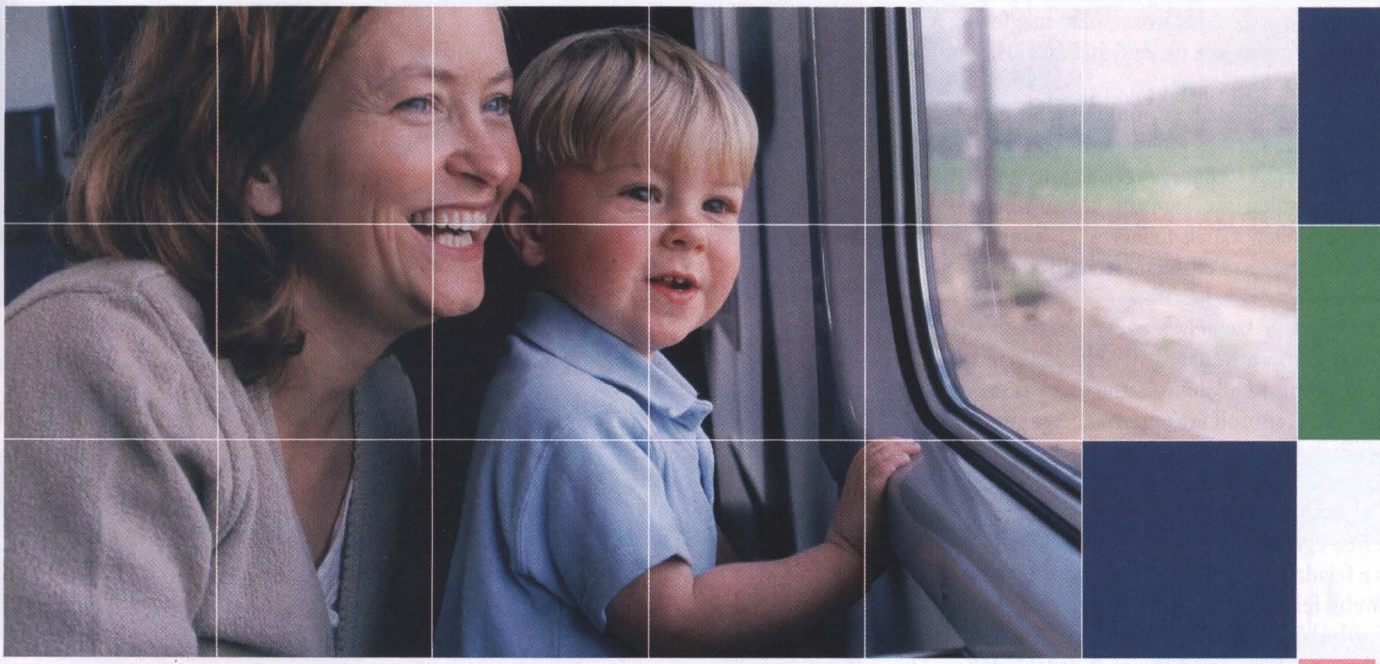
(A megadott árak személyenként és naponta érvényesek,)

* Csak 2004. augusztus 24-ig érvényes!

MÁV Hotels Rt.
1142 Budapest Teleki Blanka u, 15-17.

Ha van mire, de nincs miből...

Személyi kölcsön a VSZ tagjai számára



Hívja a Beneficial Rt. ügyfélszolgálatát és igényeljen most személyi kölcsönt!

(06 40) 41-41-41

A pénznek mindig megvan a helye, csak legyen belőle elég. Mostantól nem lehet akadály, ha éppen elfogyott, mert a Vasutasok Szakszervezetének tagjaként Ön **650 000 Ft** összegű személyi kölcsönt már havi **18 294 Ft** törlesztő részlettel felvehet. Valósítsa meg könnyedén kisebb terveit vagy akár legmerészebb álmait a **150 000 Ft**-tól **2 000 000 Ft**-ig gyorsan és kényelmesen igényelhető személyi kölcsönnel.

Gyorsan, mert:

- A hitelbírálat **30 percen** belül megtörténik.
- A jóváhagyott hitelösszeget **2 munkanapon belül** a bankszámlájára utaljuk.

Kényelmesen, mert:

- **Megválaszthatja** a havi törlesztőrészlet nagyságát 12 és 60 hónap közötti futamidővel.
- **Meghatározhatja** a törlesztési napot.
- Banki átutalással **vagy** csekken keresztül törlesztheti hitelét.
- Hitelfedezeti **életbiztosítást** is igényelhet.

Példa az igényelhető hitelösszegre	Kezelési költség	Futamidő	Havi törlesztőrészlet
300 000 Ft	0 Ft	60 hónap	8989 Ft
650 000 Ft	0 Ft	60 hónap	18 294 Ft
1 200 000 Ft	0 Ft	60 hónap	31 579 Ft

Beneficial Rt.

Minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 55 000 Ft, adóstárssal 85 000 ft. A hitel nyújtója a Beneficial Rt. (East-West Business Center, 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3.). A jelen tájékoztató nem minősül nyilvános ajánlattételnek a Beneficial Rt. részéről. A kölcsön minden esetben a Beneficial Rt. által végzett hitelbírálat függvénye. A hitelbírálat eredményét a Beneficial Rt. semmilyen esetben sem köteles megindokolni. A kölcsön nem vehető igénybe üzleti célra. A további kondíciókról érdeklődjön a fenti telefonszámon. **A THM értéke 21,56% és 29,38% között változik.** A fenti példát 60 hónapos futamidőre számítottuk.

Köszönjük, hogy az egészséget választotta!

Tájékoztatjuk tagjainkat, hogy a Vasutas Egészségpénztár Küldöttközgyűlés határozatának megfelelően az egyéni egészségszámlára történő átállás 2004. június elsejével megtörtént.

A szolgáltatási szabályzat június 1-jétől életbelépett változása tartalmazza személyes egészségterv készítésének lehetőségét. A személyes egészségterv a pénztártag, illetve a szolgáltatásra jogosult közeli hozzátartozók egészségügyi állapotának felmérésére irányul, kétéves időtartamra szól és a Pénztárral szerződött egészségügyi szolgáltató szakorvosa készíti.

Pénztárunk a személyes egészségterv elkészítésére szerződést kötött a Budai MÁV Kórházzal, a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézettel és a Vasútegészségügyi Kht.-val. A felsorolt intézményekben az egészségterv készítésének díja 2500 Ft. A Pénztár lehetőséget teremt tagjai részére, hogy éljenek a szabad orvosválasztás jogával és az általuk kiválasztott orvossal készíttessék el saját személyes egészségtervüket. Ennek feltétele, hogy az orvos e feladatra szerződést kössön a pénztárral.

Bővebb felvilágosítást www.epenztar.hu címen, a 01-41-36, 01-41-79, 06-1-373-1522, 06-1-373-1578 telefonszámokon kaphatnak tagjaink és az érdeklődők.

12%-kal csökkentett percdíjak!

A Voda-pályákon száguldó vasutasok* még alacsonyabb percdíjakkal mobilozhatnak, lebeszélhetik a havi 2000 Ft + áfa előfizetési díjat, és akár 3 db SIM-kártyát is vásárolhatnak. A vasutas tarifát 2004. április 1-től a nyugdíjas tagok is igénybe vehetik.

másodperc alapú számlázás

csúcsidőben, hálózaton belül:	26,4 Ft/perc
csúcsidőben, hálózaton kívül:	39,6 Ft/perc
csúcsidőn kívül, hálózaton belül:	13,2 Ft/perc
csúcsidőn és hálózaton kívül:	26,4 Ft/perc
hangposta:	10,5 Ft/perc
SMS (20 ingyenes után) :	26,4 Ft/db
GPRS alap-havidíj (2 MB-ig) :	375 Ft

vodafone

Magyarország legnépszerűbb mobilszolgáltatója mindig többet ad

További feltételek [illegible]

*A fenti ajánlat igénybe[illegible] egyes tagkártyával rendelkező tagjai jogosultak [illegible] alapján Magyarország [illegible]

SIGNAL BIZTOSÍTÓ

Signal Biztosító Rt. kedvezménye a VSZ-tagoknak

A VASUTASOK Szakszervezete tagjai részére 2003. októberétől balesetbiztosítást kötött a SIGNAL Biztosító Rt-vel.

A SIGNAL Biztosító Rt. a VASUTASOK Szakszervezetével történő együttműködésének további lépéseként lakásbiztosításait (HÁZ-TARTÁS, BÁSTYA) ajánlja szakszervezetük tagjainak.

Lakásbiztosításainak díjából a SIGNAL Biztosító Rt. a szakszervezeti kártyával rendelkező tagok részére (az általánosan adható engedményeken felül) további 10%-os kedvezményt ad.

Képviselőnk az Önnel egyeztetett időpontban felkeresi Önt és családját, hogy az igényeiknek legmegfelelőbb biztosítási védelmet ajánlják fel. Természetesen tanácsot adunk a lakásuk vagyonvédelmének javítására is.

Biztosítási fedezetünk – feltételeink szerint – kiterjed az Önök lakására, családi házára és a benne foglalt ingóságokra, tűz, robbanás, elemi károk, vezetékes víz, betöréses lopás és rablás károk esetén.

Ha a fentiek felkeltették érdeklődését, biztosítási kérdéseikkel forduljanak bizalommal Reményi Zsuzsánna szakszervezeti referenshez. Nevének és telefonszámának megadása után (1121 Budapest, Alkotás u. 50., telefon: 06-1-458-42-06, remenyi.zsuzsanna@signal.hu) Társaságunk képviselője hamarosan felkeresi Önt.

Elcserélném Szolnok-Ugaron, csendes környezetben fekvő nagyméretű MÁV vállalati bérházamat, amelyhez két szoba, konyha, kamra, pince, melléképület, valamint állattartásra alkalmas porta tartozik, Budapesthez közel fekvő egy szoba konyhás lakásra, MÁV dolgozóval. Jelentkezni lehet: Teknős Imréné, Dunakeszi-Gyártelep, Sétány u. 4. és vasúti telefonon: 64-57 15.00 óráig, vagy a 06/20/535-1507 mobilszámon egész nap.

Szabó és Fia Kft.

Szabó és Fia Szolgáltató Kft.

MSZ EN ISO 9001/2001

Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.

Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.

BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT

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

E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net

www.szaboesfia.hu

2004. SZEPTEMBER

Megjelenik: 12 000 példányban

Magyar Vasutas

1896

ALAPÍTVA: 1904-BEN

XLVIII/9

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

LAPZÁRTA UTÁN

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGE 2004. SZEPTEMBER 24-ÉRE ÖSSZEHÍVTA A VSZ VÁLASZTMÁNYÁT.

A MUNKAHARC AKCIÓK MEGHIRDETÉSÉRE JOGOSULT TESTÜLET ÜLÉSÉRE MEGHÍVTA GYURCSÁNY FERENC MINISZTERELNÖK JELÖLTET. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE A TALÁLKOZÓTÓL A KORMÁNY JELENLEGI VASÚTPOLITIKÁJÁNAK MEGVÁLTOZÁSÁT REMÉLI.

A vízszintes sorok megfejtése:
Ezt várja el a Vasutasok Szakszervezete az új kormánytól!

		u	n	k	á	t	!									
		s	é	l	y	e	g	y	e	n	l	ő	s	é	g	e	t	!
I		a	z	i		r	e	f	o	r	m	o	t	!				
		l	l	í	t	s	a		m	e	g		v	a	s	ú	t	
		e	é	p	ü	l	é	s	é	t	!							
		e	g	y	e	n		f	e	j	l	ő	d	é	s	!		
		ö	v	ő	k	é	p	e	t	!								
	!																	

A függőleges sor megfejtése:

...Nem csökkenhet tovább a vasúti szolgáltatás színvonala!

(További információ a 3-4-5. oldalon olvasható)

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/

ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812

mtu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

MVJ a MÁV Rt.-vel együtt,
egy magas színvonalú vasúti
szolgáltatás megvalósításáért!

Még nem vette ki nyári szabadságát?!

...akkor tekintse meg a MÁV Hotels vasutasoknak szóló őszi-téli ajánlatát!

Üdülő neve	Szolgáltatások	Szabadidő-eltöltési lehetőségek, programok
Balatonboglár *I. osztály* ***06 85/350-634***	étterem, büfé, szauna, szolárium, masszázs, minigolf, zárt parkoló, programszervezés, saját part, üzenetközvetítés, ébresztés, vendégszolgálat, 24 órás portaszolgálat	Hévíz, Zalakaros termálfürdői, borkóstolás, lovasbemutató, kulturális programok, -kiállítások, várrom (Fonyód), horgászat
Balatonkenese *I-II. osztály* ***06 88/481-377***	zárt parkoló, étterem, drinkbár, kondicionáló terem, szauna, szolárium, saját part, sportpályák, üzenetközvetítés, ébresztés, vendégszolgálat, értékmegőrzés, 24 órás portaszolgálat	Veszprémi Állatkert, gyalogtúra a Sós hegyre, Hotel Marina Port sportcentrum és uszoda, Club Aliga (bowling, uszoda, sportcentrum), horgászat
Gárdony *I. osztály* ***06 22/370-875***	zárt parkoló, étterem, kávézó, programszervezés, szauna, nyitott gyerekmedence, saját part, üzenetközvetítés, ébresztés, vendégszolgálat, 24 órás portaszolgálat	Agárdi Termálfürdő, Dinnyési Madárrezervátum, horgászat, kulturális rendezvények, múzeumok, Arborétum, gyalogtúra útvonalak, borkóstoló, Székesfehérvár közelsége, horgászat
Vonyarcvashegy *I-II. osztály* ***06 83/348-035***	zárt parkoló, étterem, drinkbár, 24 órás portaszolgálat, saját part, értékmegőrzési lehetőség, üzenetközvetítés, ébresztés, programszervezés, vendégszolgálat	Keszthely (Festetics kastély, kulturális programok), Hévíz, Tapolca, Kehidakustány (termálfürdő) közelsége, Balatonfelvidéki Nemzeti Park
Mezőkövesd *II. osztály* ***06 49/313-037***	büfé, étterem, játszótér, zárt parkoló, programszervezés, mosatás, üzenetközvetítés, ébresztés, vendégszolgálat, 24 órás portaszolgálat	Zsóry – Gyógy- és Strandfürdő, Matyó Múzeum, Fazekas műhely, Hadas városrész (skanzen jellegű), Mezőgazdasági Gépmúzeum, Eger és a Tisza-tó közelsége

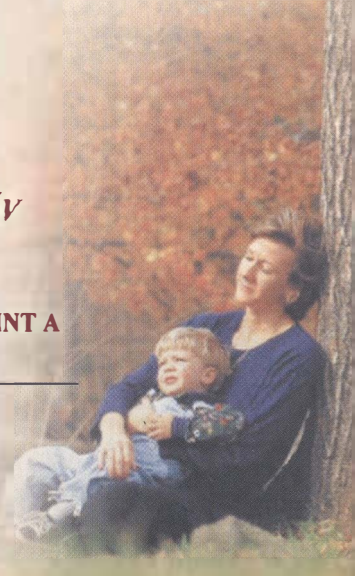
Az I. osztályú üdülőkben minden szoba illetve apartman televízióval, telefonnal, hűtővel, zuhanyzóval és WC-vel rendelkezik.

Áraink:

A megadott árak 2004.08.31-2004.12.20-ig érvényesek	*szállás ára, teljes ellátással 2 ágyas szobában (Ft/fő/éj)*		
	felnőtt	*gyermek*	*nyugdíjas*
I. osztály	**4500**	**3500**	**1800**
II. osztály	**4000**	**3200**	**1425**

Áraink tartalmazzák az ÁFA és az IFA összegét is. NÜSZ üdülési csekket elfogadunk!
Egyágyas felár a szállásdíj 50%-a.
Kérjük, hogy a MÁV aktív dolgozók a tervezett indulás előtt legalább 4 héttel jelezzék a MÁV Üdülési Osztályán üdülési igényüket!

INFORMÁCIÓ ÉS SZÁLLÁSFOGLALÁS A MEGADOTT TELEFONSZÁMOKON, VALAMINT A MÁV RT. ÜDÜLÉSI OSZTÁLYÁN. (TEL.: 06 1/222-2240)



MÁV HOTELS

MÁV HOTELS RT. BA.
1142 Budapest, Teleki Blanka u. 15-17.
Tel.: 273 0090 Fax: 221 1482

ÍGY IS LEHET

Kronológia

A Budapesti MAV Kórházban történt

■ A munkáltató **2004. június 30-ával** felmondta a Kollektív Szerződést.

■ Az érintett reprezentatív szakszervezetek **május 28-án megkapták a munkáltatótól az új KSZ tervezetét.**

■ **Június 10-én** valamennyi érintett fél **megbeszélésen vett részt** a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban az **új KSZ alapelveiről.**

■ **Június 15-ig** az érintett szakszervezetek véleményezték a **KSZ munkáltatói tervezetét.**

■ **Június 17-én** a munkáltató felszólította a szakszervezeteket, hogy **egyeztessék módosító javaslataikat,** ami szakértő közreműködésével megtörtént.

■ **Június 25-én** a három szakszervezet **közös** írásos **javaslatot** adott át a munkáltatónak.

■ **Június 29-én** történt első egyeztetésen **kérték a felek** a régi **KSZ meghosszabbítását.** A munkáltató ettől elzárkózott. A KSZ felmondási ideje alatt a feleknek nem sikerült új KSZ-t létrehozni

■ **Július 9-én** az Önálló Szakszervezet **kétórás figyelmeztető sztrájkot tartott,** amelyről a társszakszervezeteket időben nem értesítette.

■ Az **Önálló Szakszervezet Kollektív Munkaügyi vitát kezdeményezett** 2004. július 6-án 14 órakor.

■ **Július 12-én** dolgozói fórum keretében a kórház vezetése és a szakszervezetek szóltak a KSZ aláírásáról és illetménykiegészítésről.

■ **Július 12-én** a tárgyalás a **Kollektív Munkaügyi vita keretében** folytatódott.

■ **Július 15-i** tárgyalás során a **felek álláspontja közeledett** a korábban vitatott kérdésekben.

■ **Július 15-én, 16-án** történt egyeztetés során **megegyezés-közeli helyzet alakult ki.**

■ **Július 16-án az ÖSZ újabb javaslatokat fogalmazott meg,** amelyeket a többi tárgyaló fél **elutasított.** Ilyenek: beteghordozók 120%-os illetmény kiegészítése, a KSZ augusztus 31-ig történő megkötése.

■ **A KSZ-t július 16-án a felek, a VSZ, a VEDOSZ és a munkáltató aláírták.**

Az aláírás célja, hogy **legyen a kórháznak Kollektív Szerződése,** amely működését lehetővé teszi, és feleljen meg **a jogszabályi követelményeknek, a munkavállalói elvárásoknak, a kórház lehetőségeinek.** Mivel az ÖSZ a hosszú tárgyalási folyamat során a KSZ V. változatát nem írta alá, így az **nem vált kollektív erejű megállapodássá,** ezért a dolgozók illetménykiegészítésére, a **pótlékok emelésére, kifizetésére nem kerülhetett sor** 81 munkatárs részére annak ellenére, hogy a munkáltató ezt ígérte. A munkáltató ezt a későbbiekben visszamenőleg kifizette.

A szeptember 2-i tárgyaláson az álláspontok csak kismértékben közeledtek. A KSZ-tárgyalások lapzártánkkor folytatódtak.

Megállj!

Munkát! Esélyegyenlőséget!

Karácsony Szilárd a Vasutasok Szakszervezete alelnöke

Az országban nyugalom, gazdasági fejlődés van, és jól alakul a munkaerőpiac. Az országban minden rendben van, nyilatkozta szeptember elején az új miniszterelnök-jelölt. Kell a kincstári optimizmus, de a politikai vakságot büntetni szokták a választók.

A Vasutasok Szakszervezete több, mint egy éve szinte minden csatornát felhasznált arra, hogy jelezze: a kormányhatározat következtében a vasúti szolgáltatás színvonala csökkenni fog, ettől a vasúton utazó, a kamionok által tönkretett és veszélyeztetett utakon autózó és a környezeti ártalmaktól szenvedő adót fizető választópolgárok érzik majd rosszabbul magukat.

Rá lehet kenni a vasutasokra, hogy a miattuk elavult, koszos, zsúfolt, a kirakatpolitika miatt kiemelt vonalakon kívül ritkulnak és rövidülnek vonatok, de senki sem gondolhatja, hogy csak a szemléletük miatt van mindez.

A POLITIKAI VAKSÁGOT BÜNTETNI SZOKTÁK A VÁLASZTÓK

Az elmúlt tizenöt évben lecserélődött a hazai személygépkocsi park. Kíváncsi lennék, mit szólnának a politikusok, ha még mindig Ladával, vagy más keleti márkával kellene róniuk az utakat. Mi vonaton utazók azonban tizenöt évvel öregebb szolgáltatást kapunk, mai áron. Sőt, álnok módon *„a fejlődés jegyében”* ezt is megvonnák tőlünk.

A vasutasok nem ilyen közlekedéspolitikához adták a szakértelmüket és támogatásukat. Mert a 2002-es kormányváltáskor a jelenlegi nagyobbik kormányzópárt még kérte segítségünket, aztán leadta a közlekedést a szabadelvűeknek, akik szerint mindenki utazzon azzal, amivel akar, vagy tud, hiszen ez egy szabad ország.

Rendben van-e az ország, ha települések gyűjtenek aláírásokat a vonatok megmaradása érdekében, mert mással sem iskolába, sem dolgozni nem lehet bejárni? Rendben van-e az ország, ha megszűnés fenyegeti járműipa-runkat? Rendben van-e az ország, ha a vasutas nyugdíjasoknak egyre messzebb kell utazniuk, ha az évszázados szolgáltatásokat igénybe akarják venni? Rendben van-e az ország, ha fiatal vasutasok az elbocsátás félelme miatt nem mernek gyermeket vállalni?

Nincs pénz, mondják a döntéshozók. Nincs akarat, mondjuk mi, vasutasok.

Nem magunkért, pontosabban nem csak magunkért emelünk szót.

Azon szemlélet ellen tiltakozunk, amely szerint aki nem képes havi negyvenezret lepengetni egy kocsiért, nemhogy még tankolni is bele, az vesztes, azzal nem kell foglalkozni, maradjon otthon.

A vasút háttérbeszorítása ennek a szemléletnek a megnyilvánulása. A miniszterelnök-jelölt első nyilatkozataiban a kisemberek segítését ígérte. Rajta! Kezdje a vasúttal! Száz kilométernyi autópálya árát fordítsa vasútfejlesztésre. Az egyik legsikeresebb döntése lehetne, amely 2006-ban nagyban hozzájárulhatna az általa célként kitűzött győzelemhez. És ami ennél is fontosabb: munkát, esélyegyenlőséget adna százezreknek, és jövőképet a vasutasoknak.

Mi vasutasok pedig ne csak várjuk a *„csodát”*. E célok érdekében bátran emeljük fel a hangunkat. Tegyük ki a *„Megállj!”* táblát, mert most ezzel jó ügyet, az utazóközönséget, és az ország gazdaságát szolgáljuk!

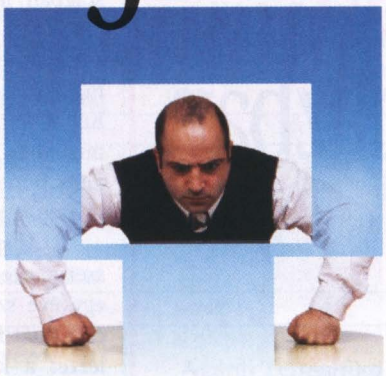
Karácsony Szilárd

Jövő?

Cselekedj, a jövőd a tét!

Kotter József

A legutóbbi vasutas sztrájk óta négy év telt el. 2002-ben a vasútnál működő reprezentatív szakszervezetek egy négy évre szóló megállapodást írtak alá, a MÁV Rt. akkor frissen kinevezett vezetésével. Akkor a menedzsment a vasút megújulását, reformját helyezte kilátásba a munkabéket kérve cserébe.



Hétköznapi valóság

Szeptember elsejétől módosított menetrendben a gyorsvonatok legtöbbjéből kivették az elsőosztályú kocsikat, így az utazóközönség (ha még vonatra vágyik), akarja, nem akarja, a korszerűtlen, ráadásul koszos, mocskos másodosztályt kapja.

A távolsági vonatokban egyre apad a kocsik száma, ennek indoklása pedig nem más, mint az a tény, hogy a kocsikat átcsoportosították a budapesti elővárosi közlekedésre. Feltehető a kérdés az esélyegyenlőségi miniszternek, hogy miért csak a főváros körzetében kell a munkába- és az iskolába járást biztosítani? Az *„egyszerű vidéki”* embereknek miért kell hátrányt elszenvedniük? A pályákat csak elenyésző mértékben korszerűsítik, egyre több a lassújel, és ezzel együtt a 90-es évek végén elég pontos menetrendszerűséggel közlekedő vasút egyre többet késik. A MÁV vezetésének javaslom, vegye át a repülőtársaságok fapados megoldását, így talán az utazni vágyókat meg lehet őrizni.

Elmaradt reform

Mit ér az a megállapodás, amely a tavalyi év elejétől naponta megkérdőjelezhető, hiszen a MÁV Rt. vezetése által garantált, az állam által támogatott és finanszírozott vasúti reform teljes egészében elmaradt.

Ma a vasút megújulását 11000 vasutas munkavállaló leépítésében látja, mondván, hogy a költségeket le kell faragni, illetve a bér és egyéb költség arányát a kívánatos 30-70%-os arányba kell eltolni.

A Vasutasok Szakszervezete sohasem tagadta, hogy szükség van változásokra, amelyek a technológiában és a szervezeti átalakításban megvalósulhatnak, létszámleépítéssel is járnak. Az átgondolatlan, minden gazdaságossági, gazdasági és technológiai felmérést nélkülöző változtatások nem alapozzák meg a vasúttársaság és a vasutasok jövőjét, ezért azokat a VSZ ellenzi.

Változások mindenáron?

A MÁV vezetése kommunikációjában azt hangoztatja, hogy nem mind a 11000 vasutas kerül utcára, mert egy részüket tevékenység-kihelyezéssel továbbfoglalkoztatnak. De miféle tevékenység-kihelyezés az, ahol a jogutód munkáltató csak a tevékenységre tart igényt, de a munkavállalókra már nem, mondván, hogy ő azt külső piacról szerzi be.

A pályavasúti üzletágnál valakinek nagyon fontos, hogy a távközlési és erősáramú munkavállalóktól megszabaduljon, még akkor is, ha a MÁV által végzett gazdaságossági számítások további ötmilliárd forintos veszteséget mutatnak ki 2006-ra a MÁV Rt. gazdálkodásában.

A MÁV vezetése TEB szakszolgálat területén végrehajtandó tevékenység végrehajtása során úgy gondolja, hogy a jogutódlás során az új munkáltatóhoz kerülő munkavállalóknak nem jár a vasúti kedvezmény, illetve az ez évben bevezetett VBKJ.

Az év elején még tárgyalások folytak a MÁV vezetése és a szakszervezet között a tevékenység kihelyezés szabályairól, de ezek a MÁV hibájából megszakadtak, mondván, hogy a szakszervezetek (és itt kihangsúlyoznám, hogy elsősorban a Vasutasok Szakszervezete) sokat akartak. A VSZ természetesen nem akart mást, csak a foglalkoztatás garanciáját és azt, hogy az érintett munkavállaló jövedelme és szociális juttatásai ne változzanak.

Hogyan tovább?

A Vasutasok Szakszervezete másfél év óta hangoztatja, hogy folyamatosan folyik a vasút leépülése, s ez nem változtat azon a tényen, hogy emellett már sem a társadalom, sem pedig a vasutasság nem mehet el szó nélkül.

A Vasutasok Szakszervezete az elmúlt időszakban több fórumot és nagygyűlést rendezett a vasút helyzetével kapcsolatban. Az a 20000 aláírás, melyet május 20-án adtunk át a miniszter megbízottjának, a mai napig megválaszolatlan maradt. A különböző érdekegyeztető fórumokon feltett szakmai kérdéseinkre rendszeresen nem kapunk választ.

A Vasutasok Szakszervezete tagsága a vasutassággal együtt felteheti azt a kérdést, hogyan tovább? Ahogy eddig, úgy biztosan nem! Nem lehetünk közömbösek és megosztottak csak azért, mert éppen minket nem érint a létszámleépítés és a tevékenység-kihelyezés. Azt sem fogadhatjuk el, hogy a legvégső tartalékok felélésével a vasút tovább süllyedjen, a szolgáltatás színvonala pedig tovább csökkenjen, többek között azzal is, hogy a menetrendből hétszáz személyvonatot töröljenek.

Néhányan úgy gondolhatják, hogy előbbi szavaimmal a négyéves megállapodásban foglaltak felrúgását kezdeményezem, és erre buzdítom a vasutas kollégákat is. Nem így van, hiszen a négyéves megállapodást a szakszervezetek a vasút fellendítése érdekében írták alá. A munkáltató azt a látszatot keltette, hogy a vasúti reform, amit az állam támogat és finanszíroz, a vasutasság jövőjét jelenti. A reform elmaradása és ezzel együtt a finanszírozás hiánya miatt a magyar vasút soha nem látott mélységekbe süllyedt.

A munkavállalóknak kell dönteni, harcolni önmagukért, társaikért és a Magyar Nemzeti Vasút megmentéséért, hogy megakadályozzák a vasút esztelen privatizációját, és azt, hogy profitisztítás nevében ne kerüljenek utcára a járműjavítók, vagy más, a MÁV vállalat-csoporthoz tartozó munkavállalók.

Megálj!

A magyar vasút eladósodása napjainkra elérte a 150 milliárd forintot. Miközben további elvonások várhatóak, a vasút létének szempontjából szakértői számítások szerint a fejlesztésekre évente legalább 100 milliárd forintra lenne szükség, és ezen felül kellene biztosítani a vasút működésének költségeit.

Természetesen a magyar kormánynak és a jelenlegi MÁV vezetésnek van egy lehetősége, leállítani a jelenlegi folyamatokat mindaddig, amíg a vasút megújulásához szükséges szellemi- és pénzeszközök nem állnak rendelkezésre. Ezzel ugyan a jelenlegi helyzetet stabilizáljuk, de legalább további károkat nem okozunk.

-kotter-

Egyoldalúan szerződést bontott a MÁV Rt.

Privatizációs előkészületek?

A MÁV Rt. 2004. szeptember 15-i hatállyal egyoldalúan felmondta a MÁV Rt. és a Vasutasok Szakszervezete által a MÁV Rt. tulajdonú gazdasági társaságok üzletrészei értékesítése tárgyában 1997. augusztus 18-án kötött megállapodást.

A Megállapodást azért kötöttük, hogy a MÁV átalakítása ill. a MÁV által alapított társaságok, mint üzletrészek értékesítése rendezetten történjen. Ezzel összefüggésben többek között a MÁV Rt. vállalta, hogy privatizáció esetén a jövőben valamennyi pályázati kiírásban feltételként szerepelteti, és megfelelő biztosítékot köt a szakmai fő profil minimum három évig történő megtartására, valamint a megállapodás hatálybalépésekor meglévő jogi létszám továbbfoglalkoztatására minimum három évig.

Az esetleges értékesítést követően szabályozták az adásvételt követő három évben a foglalkoztatási problémák megoldásának módszereit is, ugyanakkor a VSZ vállalta, hogy amennyiben a megállapodásban szereplő módszerek a foglalkoztatási problémák megoldására nem elégségesek, úgy kész azonnali tárgyalásokat folytatni a megállapodás szándékával. Emellett lehetőséget kaptak a Társaságok MRP szervezetei arra, hogy az általuk megvásárolni kívánt üzletrész vételárhátralékának futamidejét, a lehetőségek keretei között maguk határozzák meg.

A Megállapodás tartalmazta még, hogy az 1993. január 7-én megkötött MÁV-VSZ Megállapodás módosítása érdekében haladéktalanul tárgyalásokat kezdenek. Mint ismeretes, utóbbi Megállapodást a MÁV Rt. 2000. április 17-én egyoldalúan felmondta.

Elvett garanciák

A MÁV Rt. 2004. december 31-ével felmondta a Vasutasok Szakszervezete, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a Mérnökök Technikusok Szabad Szakszervezete között a gazdasági társaságok létrehozásával kapcsolatban 1996. november 11-én létrejött Megállapodást.

A Megállapodás szabályozta a gazdasági társaságok alapításával összefüggően:

- A szakszervezeteket megillető véleményezési jog kikéréséhez szükséges információk átadását.
- A munkavállalókat érintő tájékoztatás témaköreit.
- A társaságba át nem kerülő munkavállalókról való gondoskodást.
- Az alapításkor a társaságba közvetlenül átkerülő munkavállalók munkajogi helyzetét, a MÁV Rt. KSz hatályát, új KSz-kötés elősegítését, valamint az egyéb kedvezmények biztosításának módját (pl.: vasúti menetkedvezmény, bérlakás, lakáskölcsön, kamatmentes kölcsön, üdülőhasználat, munkabér-előleg, tanulmányi szerződés, nyugdíjpénztári tagság, MÁV Rt. munkaerő-piaci szolgálat működése, stb.).

A MÁV Rt. vállalta, hogy a Megállapodásban foglaltak tárgyuk szerint beépülnek a Szindikátusi Szerződésbe illetve a munkavállaló munkaszerződésének részét képezi.

A Vasutasok Szakszervezete elfogadhatatlannak tartja a Megállapodások felmondását. Tekintettel arra, hogy – információink szerint – küszöbön áll a privatizáció folytatása, érdekeltek vagyunk a keletkezett konfliktusok tárgyalásos rendezésében. Emellett mindent meg fogunk tenni annak érdekében, hogy a munkavállalói érdekek ne sérüljenek.

Kis Tamás – érdekvédelmi alelnök

MVJ

MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Telefon/Fax: 94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu
http://www.mvj.hu

mtu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

ISO 9001:2000 DIN-EN 729-2 DIN 6700-2 ÖNORM M 7812

Tevékenységeink:

- dízelmozdonyok (M43; M47), motorvonatok (Bz-mot), személykocsik, teherkocsik **javítása, korszerűsítése, átépítése;**
- speciális vasúti jármű gyártás;
- vasúti nosztalgia járművek **felújítása, újjáépítése;**
- jármű fő- és részegységek gyártása (Power Pack);
- MTU és BEHR **szakszervíz tevékenység.**

MÁV Vasjármű Járműjavító Kft. és gyártó

MVJ a korszerű vasúti járműparkért!

42 év egy munkahelyen

JÚLIUSI MELEGRE ÉBREDTÜNK A HÓNAP KÖZEPÉN, DE A MUNKATÁRSAKRA MÉGIS IZGATOTT SÜRGÉS-FORGÁS VOLT JELLEMZŐ. – MI EZ A NAGY KÉSZÜLŐDÉS? – KÉRDEZTE A SZABADSÁGÁRÓL BEJÖTT MOZDONYLAKATOS.

A VÁLASZ EGYSZERŰ: NAGYGYŰLÉS KERETÉBEN ADNAK SZÁMOT VEZETŐINK AZ ELTELT TERMELÉSI IDŐSZAKRÓL, EGYBEN KÖSZÖNTIK A NYUGDÍJAZOTT SOÓS ENDRE IGAZGATÓ URAT.

A JÓK KÖZÖTT IS VANNAK LEGJOBBAK

A nagy tiszteletnek és népszerűségnek örvendő igazgató klasszikus életutat járt be az Északi Járműjavítóban.

A műszaki egyetem elvégzése után, mint kezdő mérnök ismerkedett a dízel motorok javításával. A reszortvezetői beosztást az osztályvezető helyettesi, majd osztályvezetői és a gyárrészleg vezetői beosztás követte.

Jöttek a kihívások: a villamosítás a villanymozdonyok javítását hozta előtérbe, melyet az irányításával kellett szakszerűen elvégezni.

Ebben az időben is „Mérnök úr" volt, de barátságos mérnök úr!

1984-ben tehetsége és szorgalma alapján kinevezték főmérnöknek a gyár élére. Ekkor kezdődött az igazi kihívás. Közel hatvan mozdony forgóváza hibásodott meg olyan mértékben, hogy a csapágybesülés miatt a kerékpárok nem forogtak el. Munkatársaival megoldotta.

1992-ben megpályázta az igazgatói beosztást, és nyert. Mindenki szereti következetességéért, szigoráért, de főleg jóindulatáért. Tőle még a megszorításokat is elfogadták az emberek.

Vezetésével az Északi – a sűrűn adódó nehézségek ellenére – minden évben nyereséges volt, eredményesen gazdálkodott, sikeresen oldotta meg a vasút által előírt feladatokat.

Mindezt Dr. Márkus Imre Miniszteri Biztos, a MÁV Felügyelő Bizottság Elnöke mondta el a munkásgyűlésen, ahol megjelent Dr. Tömpe István vezérigazgató helyettes is, és tájékoztatta a hallgatóságot a gyár várható feladatairól.

A Kft. megbízott igazgatója, Novák József megköszönte minden munkatársnak, dolgozónak az eddigi munkáját, egyben kérte támogatásukat az elkövetkező feladatok elvégzéséhez.

Kiemelte, hogy a jók között is vannak még jobbak, és a KSZ szellemében húsz munkatársnak adta át a „Kiváló Munkáért" kitüntetést és jutalmat a 2004. évi Vasutasnap alkalmából.

Sokak véleménye szerint az év leghangulatosabb napja kezdődött július 16-án, reggel 8 órakor.

Németh Tibor elnökségi tag

Vasutas Sportnap Komáromban

Komáromban, a Czibor Zoltán Városi Sporttelepen rendezték meg augusztus 14-én, már hatodik alkalommal a Vasutasok Nemzetközi Sportnapját. A Vasutasok Szakszervezete Komárom Gépészeti Főnökség Szakszervezeti Bizottságának titkára Hauser László, és a vezetés, köztük Tóth Ferenc, Komárom VSZ sportfelelőse – Czibor Zoltánnak volt barátja – a szlovák és a magyar vasutasok kispályás tornájának lebonyolításához kitűnő pályát találtak.

A megnyitón megkoszorúzták a vasutas csapatból indult, világhírű labdarúgó, Czibor Zoltán emlékművét. A kispályás focitornán Komárom kupájáért körmérkőzést játszottak a csapatok. Délután a női futball hívei foglalták el a pályát, nekik szurkoltak a résztvevők. Az eredményhirdetésen a díjakat Czibor Zoltán testvére, valamint Király Károlyné, a Vasutasok Szakszervezetének Budapesti Területi Titkára adta át Hauser László SZB titkár és Szabados Sándor szervező társaságában.

Az idén a tatabányai Pályavasút csapata nyerte el a vándorkupát, melyért a szervezők döntése alapján jövőre Czibor Zoltán Kupaként a Vasutasnap keretében lehet versenyezni.

Második helyezett Hegyeshalom Gépészet csapata lett. Harmadik Komárom Gépészet csapata, negyedik Párkány (Szlovák Vasutas csapat), ötödik Dorog Pályavasút csapata lett.

A gólkirály, Stafankovics Sándor is Hegyeshalomból jött, míg a legjobb kapus a tatabányai Éles Zoltán lett.

A legsportszerűbb csapat díját a játékvezetők, Kovács István és Kajtár Béla döntése alapján a párkányi Szlovák Csapat kapta.

Vendégként részt vettek a komáromi Vasutas Sportnapon Érsekújvár (Szlovák) vasúti vezetői is.

A szervezők délelőtt főtt kolbásszal, üdítővel kínálták a résztvevőket, a verseny végén Bibók István, komáromi mozdonyvezető bográcsban főzött pörköltjét ehették a kifáradt sportolók.

Köszönet a résztvevőknek és a szervezőknek, Boldog István titkár-helyettesnek és Kockás Tiborné Marika gazdasági felelősnek, hogy szabadidejüket áldozták a torna sikeres megrendezéséért.

Király Károlyné
VSZ Bp. TK vezető

Szervezeti hírek

MÁV Rt. KÜT hírlevél

A MÁV Rt-nél működő üzemi tanácsok képviselői és az üzemi megbízottak 2004. július 22-én a nyári szabadságolások ellenére 288-an jelentek meg a BEIG konferenciatermében, hogy delegálják a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanács 13 fős testületét.

Az Országos Üzemi Tanácsi és Üzemi Megbízotti értekezleten mandátummal rendelkezők a delegáltak többes jelölése miatt, titkos szavazással döntöttek az új testület összetételéről.

A MÁV Rt. KÜT delegált tagjai:

Baranyai Imre, Bodnár József, Cseh Béla, Fábián Kálmán, Horváth István, Klupta István, Károlyi Csaba, Nagy Róbert, Szabó Ilona, Szónok József, Vadkerti Zsolt, Veréb Győzőné, Zubály Bertalan üzemi tanácsnokok.

A Központi Üzemi Tanács első ülésén Horváth Istvánt elnöknek, Fábián Kálmánt társelnöknek választotta.

A MÁV Rt. KÜT elfogadta ügyrendjét és létrehozta a működéshez szükséges munkabizottságokat, megválasztotta a szakmai és területi referenseket.

Szociális és Jóléti Munkabizottság:

Vezető: Szabó Ilona
Tagjai: Veréb Győzőné, Baranyai Imre, Nagy Róbert

Közgazdasági jogi és foglalkoztatási munkabizottság:

Vezető: Károlyi Csaba
Tagjai: Klupta István, Cseh Béla, Vadkerti Zsolt, Nagy Róbert

Szakmai referensek:

Irányítás–Háttérszolgáltatás: Veréb Győzőné, **ÁFU Üzletág:** Szónok József, **SZESZA Üzletág:** Klupta István, **Gépészeti Üzletág:** Zubály Bertalan, **Pályavasúti Üzletág:** Bodnár József, Forgalmi Igazgatóság: Baranyai Imre, **TEB Igazgatóság:** Bodnár József, **PML Igazgatóság:** Vadkerti Zsolt

Területi referensek: Budapest: Horváth István, **Miskolc:** Cseh Béla, **Záhony:** Szónok József, **Debrecen:** Baranyai Imre, **Szeged:** Veréb Győzőné, **Pécs:** Nagy Róbert, **Szombathely:** Fábián Kálmán

A MÁV Rt. KÜT Sajtóreferense: Bodnár József

A MÁV Rt. KÜT elérhetősége: Telefon: 01/35-77, Fax: 01/37-75

A peron új,

A mentalitás már nem annyira

Még nincs kész, de az utasnak jó lesz! A vasutasnak meg különösen! Így is jellemezhetnénk a Rákosrendezőn tapasztaltakat. Az új menetrendre ugyanis megpróbálta a MÁV kicsinosítani az állomási peront, de sajnos ez nem sikerült kifogástalanul.

...Nem tudom, mikorra sikerül megszerettetni az utasokkal a vasutasokat (állítólag a vasút elé kitűzött cél!),

A területen az új menetrend életbelépése után is dolgozott még a kivitelező, az utasoknak anyaghalmok között kellett közlekedniük, az ütemes menetrendben közlekedő vonatok között, ugyanis aluljáró nem épült a nagy forgalmat lebonyolító állomáson.

Ha valahol emelni próbálja a MÁV a szolgáltatási színvonalát, az csak ilyen felemásra sikeredik. Mondhatnánk: ez legyen a MÁV gondja, csakhogy a vasutas találkozik nap mint nap az utasok panaszaival (de finoman fogalmaztam!), és ő lesz az, aki – remélhetőleg – holnap is ott fog dolgozni.

Persze, ha kedve is lesz! Hogy a vasutas mit kapott a százmilliós beruházásból?

A peron közepére az évtizedek során már kábé hatszor lelakott konténert egy, a lakótelep felé néző ablakkal (hátha ott történik valami, a vasúttal meg ne is foglalkozzatok), benne egy szék és egy asztal (a megelőző századok valamelyikéből). Mosdó nagyjából 350 méterre.

Nem tudom, mikorra sikerül megszerettetni az utasokkal a vasutasokat (állítólag a vasút elé kitűzött cél!), de sajnáltatni talán már sikerült.

Mi az apró sikereknek is tudunk örülni!

Hálóz//ati

Miénk

SPORTNAP

A Vasutasok Szakszervezete 2004. szeptember 4-én tartotta meg VII. Országos Sportnapját a BVSC központi stadionjában. Többszáz sportbarát VSZ tag mérte össze tudását és ügyességét labdarúgásban, asztaliteniszben, sakkban és ultiban. A csapatbajnokság eredményébe beszámított az augusztus 28-án Nyírszőllősön, a Verba-tanyán megrendezett horgászverseny eredménye is.

A kitűnő időben megtartott versenynapon a VSZ központ gondnoksága és szervezési munkacsoportja munkatársai és az Ifjúsági Tagozat önkéntesei gondoskodtak a vendéglátásról. A versenyek előkészítése és lebonyolítása a VSZ Sportbizottsága tagjainak munkáját dicséri.

A horgászverseny eredményei

Csapatversenyben első Záhony (16,64 kg), második Debrecen (13,40 kg), harmadik Budapest II (9,97 kg), negyedik Miskolc (8,97 kg), ötödik Nyíregyháza II (5,90 kg), hatodik az Országos Nyugdíjas Szervezet (4,31 kg) lett.

Egyéniben Koi Béla (Záhony) nyert (13,34 kg), a második helyen Kovács József (Budapest II, 9,97 kg), a harmadik helyen Bakos Marcell (Debrecen, 7,3 kg), a negyediken Kovács Attila (Miskolc, 5,15 kg), az ötödiken Seres István (ONYSZ, 4,31 kg), a hatodikon Petrus István (Debrecen, 3,80 kg) végzett.

A legnagyobb halat (6,13 kg) Kovács József fogta.

Ezúton fejezzük ki köszönetünket Verba Sándornak, aki tulajdonosként vállalta a verseny lebonyolítását.

Labdarúgás

Az induló öt csapat közül Budapest I. nyerte a tornát, mögötte Debrecen végzett. A harmadik helyet Szombathely, a negyediket Pécs, az ötödiket pedig a KHI csapata tudhatja magáénak.

A gólkirályi címet Maticza Katalin, a legjobb kapusét pedig Németh Erika érdemelte ki. Mindketten a Budapest I. csapatában játszottak.

A férfiak focirangadóján a Debreceni Járműjavító csapata diadalmaskodott, másodikként a Debrecen TK végzett, a harmadik helyet pedig Pécs csapata érdemelte ki. Kemény küzdelemben negyedikek lettek a vasútegészségügyisek, ötödikként a Budapest II, hatodik helyen pedig Záhony fejezte be a tornát.

A gólkirály Weisz Gyula (VEÜ), a legjobb kapus Szabó Csaba (Debrecen) lett.

Asztalitenisz

A nők csatáját Rada Lászlóné (Szeged) nyerte. További helyezések: második Lengyel Istvánné (JJÜ), harmadik Topa Tímea (Pécs), negyedik Eiben Istvánné (Budapest I), ötödik Nagy Melinda (Budapest I), hatodik Veréb Gabriella (KHI).

A férfiak közül Papp Endre (Pécs) bizonyult a legjobbnak, a második Kecskés Róbert (Szeged), harmadik Kristóf

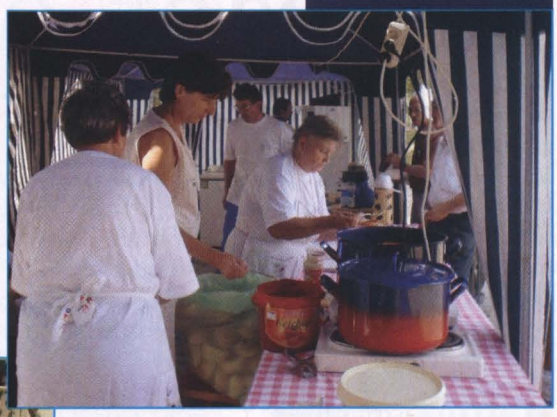
Károly (Debrecen), negyedik Nagy Zsolt (Debrecen), ötödik Misák Károly (Debrecen), hatodik Kasza Miklós (Budapest I) lett.

Sakk

A női sakkozók versenyét Elek Julianna (Debrecen) nyerte, a képzeletbeli dobogó második fokára Perszlényi Gabriella (Pécs) léphetett, a harmadik helyet Fodor András (Debrecen) érdemelte ki. A negyedik helyen

SPORTNAP

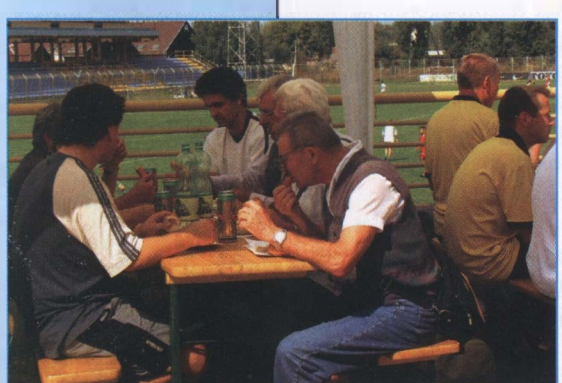
volt a pálya...



Tápai Gáborné (Szeged) végzett.

A férfiaknál egyéniben tizenhét induló közül Szécsényi Mihály (Szeged) bizonyult a legjobbnak, Tóth Mihály (Debrecen) lett a második, harmadikként Békési János (Debrecen) végzett, negyedik id. Dankó Sándor (Budapest I), ötödik Dudás Kálmán (Budapest I), hatodik Orbán István (Debrecen JJÛ) lett.

A férfi sakkozók csapatversenyét a debreceniek nyerték, őket követte a szegediek, majd a Budapest I. csapata.



Ulti

Az egyéni ultiversenyt Sipkovits Sándor (Miskolc) nyerte. A második helyen Lajtos János (Budapest I), a harmadikon Dóczi György (Szeged), a negyediken Dömötör István (Pécs), az ötödiken Kocsis Péter (ONYSZ), a hatodikon Orosz Tamás (Miskolc) végzett. Csapatban Miskolc, ONYSZ, Szeged, Pécs, Debrecen, Budapest I lett a végső sorrend.

Csapatverseny

Az összesített csapatversenyt tizenhárom induló közösség közül az idén a Debreceni Területi Képviselet csapata nyerte, így ők őrizhetik egy évig a vándorkupát.

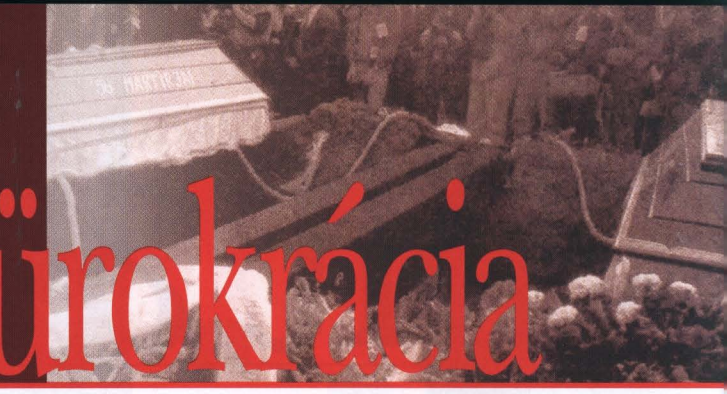
Leszorult az első helyről a Szegedi TK csapata, velük azonos ponttal, de kevesebb győzelemmel szoros versenyben harmadikok lettek a Pécsi Területi Képviselet csapatának tagjai. A negyedik helyen Budapest TK. I.-es csapata végzett, az ötödiken Miskolc, a hatodik helyen Záhony zárta a csapattornát. Valamennyi helyezett oklevelet vehetett át Simon Dezsőtől, a VSZ elnökétől, a dobogósok pedig serleggel térhettek haza.

A kitűnő időben megtartott versenynapon a VSZ központ gondnoksága és szervezési munkacsoportja munkatársai és az Ifjúsági Tagozat önkéntesei gondoskodtak a vendéglátásról. A versenyek előkészítése és lebonyolítása a VSZ Sportbizottsága tagjainak munkáját dicséri. Valamennyi szervezőnek és közreműködőnek köszönjük a segítségét.

Gratulálunk a nyerteseknek és valamennyi résztvevőnek!

Gratulálunk

Amikor a bürokrácia kincset ér



Kálmánczhey Csaba kezére – úgy ahogy mondják – rájátszott a szerencse. A MÁV debreceni igazgatóságának titkára általában végigizgulja a szokásos selejtezést, főleg amikor az irattárból a kutyanyelv folyóméterekben lóg ki, s majdnem az ajtóig ér.

A főtanácsos szeme rátévedt egy sárga papírhalomra.

– Kihajításra ítélve tornyosult előttem, amikor belenyúltam – emlékszik vissza ragyogó szemmel. – Igaz – teszi hozzá –, én vadászok is az érdekességekre, akárcsak a válogató idős, de szakavatott nyugdíjasaink. Ők maguk is számtalan ügyiratot gyártottak annak idején. Rögtön észreveszik a különleges jelzéseket. Tudják, hogy mi küldhető a zúzdába, s mi a levéltárba. A levéltáriak aztán eldöntik, hogy elviszik-e tőlünk, vagy sem. Az öregurak elém tolják – mert ez is íratlan szokás – ezt vagy azt a paksamétát, aminek aztán mindig az a vége, hogy különböző történetek támadnak föl a papírsírból:

– Nézd már! Ez úgy volt? Hát igen! – mondogatják, s bólogatnak. S mit ad isten! Ebből a véletlenül kimustrált csomóból az 1944. június 2-i bombázás teljes dokumentációját sikerült mozaikszerűen összeraknom.

– Milyen jó! – vetem közbe –, hogy nincs precízebb a MÁV bürokráciájánál.

– Ha nem láttam volna, nem is hinném – nyitja föl egy doboz tetejét Kálmánczhey Csaba.

Tanulmányozom a pecsétes, vastag jelzetű irományokat. Való igaz, a szolgálati helyekről, a főnökségekről lelkiismeretes aprólékossággal rendszerezték a mérhetetlen károkat, de mindenekelőtt az elhunyt vasutasok neveit. Külön felszólításokat küldtek ki, hogy az özvegyi járandóságot a családok mielőbb megkaphassák. Számomra ma is fölfoghatatlan, hogy ennyi borzalom után működött a MÁV adminisztráció belső rendje, hogy az áldozatok iránt érzett felelőssége nem puszta részvétnyilvánításokban merült ki. A sokat emlegetett *„síncsata”* nem őrölte fel az igazgatóság gépezetét, mert bár sokszor kézzel körmölték le a tragikus kimutatásokat, már akkor egységesen hősi halottá nyilvánították a munka frontján meggyilkoltakat, az elesett dolgozókat. Van köztük pályamunkás, műszaki altiszt, kisegítő fékező, raktáros, fiúmunkás, málházó, irodatiszt, intéző, ólmozó, mozdonyfűtő, kovács, géplakatos, kocsitisztító. Szomorú, de minden foglalkozási ágban aratott a halál, többnyire a vágányok mellett.

Mit bizonyít ez? Talán azt, hogy mégsem verték szét a MÁV-ot egyszuszra a szmokingban érkező szövetségesek úgy, ahogy azt szerették volna. A csomópontot (Debrecent) csak 48 órára kapcsolták ki a forgalomból, s a fővágányokon már indultak is a vonatok. Az észak-erdélyi frontot Püspökladányon át simán megközelítette a magyar hadvezetőség, Kárpát-alját pedig Miskolc-Királyháza irányából. Ha Szolnok *„kap”* annyit, mint Debrecen, úgy Budapest többé már nem érhető el. Ám a szolnoki Tisza-híd Bofors légvédelmi ütegeivel nem tudtak elbánni.

Újabb sárguló köteget bontunk ki. Számláljuk, hány vasutas halt hősi halált június 2-án.

– A négy postai dolgozót is hozzászámítva – mondja a főtanácsos –, 99-en nem tértek haza soha többé. Nagyon sokak sírját a Nagyállomás régi épülete előtt épült mély és biztonságosnak hitt óvóhelyen *„ásta meg”* egy 500 fontos (nem kilogrammos!) bomba. Állítólag összeláncolták egy másikkal, átszakította a födémet, de leszakadhatott volna egy kisebb súlyú légiaknától is. Sajnos a második világháború előtt (s közben sem!) gondoltak arra a légoltalom felelősei, hogy minden eddigi romboló erőt felülmúlnak a nappali B-17-esek és az éjszakai Liberátorok. Ráadásul – hogy tetőzve legyen a baj – a hivatal nem érzékelte a veszélyt igazából. S attól még, hogy vasúti síneket raktak a mennyezetbe, nem vált biztonságosabbá, szilárdabbá az óvóhely. Ez a szakszerűtlenség a mai napig meglátszik az MÁV üzletigazgatóság *„sínezett”* pincéjén, mert olyan tömegű vasat dolgoztak bele, hogy már ettől a súlytól összeroskadhatott volna.

Lezárjuk az iratköteg fedeles dobozát, s viszem a leletet CD lemezre másoltatni. Innen a múlt tanújaként bármikor elővehető, hiánytalanul.

Szomorú, de minden foglalkozási ágban aratott a halál, többnyire a vágányok mellett

Szalai Csaba

1904. szeptember 15.

A szervezkedés kérdéséhez

Olvasói javaslatra indított rovatunkban rendszeresen idézünk a 100 évvel ezelőtt megjelent Magyar Vasutasból.

Bármelyik szakszervezetet vesszük zsinór-mértékül a vasutas szervezkedés megindításánál, sehol sem találunk oly nehezen művelhető talajt, mint éppen a mi sorainkban. Minden más szakmában sokkal hamarább értik meg egymást az érdekelt munkások, sokkal gyorsabban terjed köztük az osztálytudat, mint közöttünk, de csak nálunk, Magyarországon. És ezen alapjában véve nem is igen lehet csodálkoznunk. Nem azért, mintha a máv. szolgálatában álló munkások és egyéb kisjavadalmazású alkalmazottak szolgálati és munkaviszonyában, illetve a létért való küzdelmükben nem volnának meg mindazon előfeltételek, melyek a szervezkedés szükségességét napnál világosabban igazolnák, hanem azért, mert a vasutasok évtizedeken körösztül nem törődtek önmagukkal.

A szolgálati fegyelem valóságos rabszolgákká idomította őket. A vasutas, akár a műhelyben, akár a vonalon, akár a pályatesteken keresi kenyerét, nem törődött eddig mással, mint kötelességének hü teljesítésével. Ez a magatartás és tegyük hozzá: ez a becsületes törekvés lekötve tartotta évtizedeken körösztül egész gondolkodását, egész eszményi világát és egész emberi mivoltát. Nem vett magának időt a gondolkodásra, néha-néha a saját helyzetével való törődésre. Átengedte magát, sorsát és életfönntartásának megállapítását a máv. intézőségének.

Ne felejtsük el azonban, hogy hivatásunk becsületes betöltése mellett, amivel a belénk helyezett bizalmat emberileg igyekszünk igazolni, nem süllyeszthetjük le magunkat rabszolgákká.

A mai kor emberei vagyunk. Az újabb kor eszméi, melyek nemcsak minket munkásokat, hanem az egész emberiséget ébresztik fel álmából és kiszólítják a tespedésből, nem vonulhatnak el fejünk fölött minden nyom nélkül. Nem maradhatunk többé közönyösek, mert alámerülünk.

A kötelesség hü teljesítése, a reánk bízott teendők becsületes elvégzése nem tételezi fel, hogy egyszersmind rabszolgák is legyünk. A fegyelem csak hivatásunkra, de nem egyéniségünkre vonatkozik. Egyéniségünk szabad és független. Azt nem adtuk el a mávnak. A máv. csak a munkánkat, munkaerőnket vette bérbe; de emberi lényünket sem nem vette bérbe, sem nem adtuk bérbe. Ebben a tekintetben függetlenek vagyunk egymással szemben. Erre nem terjed ki a munka- és szolgálati viszony.

Másrészt az is hátráltatta eddig szervezkedésünket, mert eddig azon balhiedelemben éltünk, hogy a többi munkások közül mi vasutasok kiváltságos helyzetben vagyunk, kik a munkakínálat és kereslet hullámzásainak nem vagyunk kitéve, hogy munkaviszonyunk bizonyos állandóságot képez és ennélfogva nekünk nincs bajunk.

Tehát be kell vallanunk, hogy hátramaradtunk. Ezt a mulasztást azonban pótolni lehet és pótolni kell. Ezzel tartozunk önmagunknak. Ezzel tartozunk annak a missziónak, amit a modern munkásmozgalom, mint az egésznek egyik alkatrészétül, tőlünk kivár.

Külföldi munkástársaink nemzetközi szervezetekben egyesülnek és mi nem volnánk képesek hazai szervezetet létesíteni? Dehogynem! Csak akarnunk kell és meglesz. *„Akarni"* pedig kötelességünk, mert emberi jogainkat, megélhetésünk biztosítását és jövőnk rendezését kiküzdeni akarjuk; kiküzdenünk kell. Ha magunk nem törődünk magunkkal, ugyan, mondjátok meg szaktársak, ki törődik velünk?

> „Ki kell tehát bontakoznunk az évtizedes nemtörődömségből és szervezkednünk kell! A szervezkedés alapfeltételét saját lapunk terjesztése képezi"

Ki kell tehát bontakoznunk az évtizedes nemtörődömségből és szervezkednünk kell! A szervezkedés alapfeltételét saját lapunk terjesztése képezi. A lapot kell elsősorban felkarolnunk, mert egyelőre csak a lap utján érintkezhetünk egymással. A lapban mondhatjuk el sérelmeinket, a lap utján beszélhetünk egymással. A lapban hívhatjuk fel a mérvadó körök figyelmét egyik-másik visszás és tarthatatlan állapotra és abban kérhetjük a bajok orvoslását.

Meg fogjuk alkotni a magyar vasúti munkások és egyéb alkalmazottak szervezetét, mely nekünk védőbástyánk lesz, mely magába foglalja a magán- és államvasutak összes alkalmazottait, munkásait és forgalmi személyzetét. És ha a nyúlszívűek, a félénkek felvetik a kérdést, hogy hát mit fog szólni a felsőbbség? Vajon tetszik-e nekik a vasutasok szervezkedése, stb.?

Hát tisztelt munkástársak, erre csak az lehet a feleletünk, hogy mi azzal nem törődhetünk. A szolgálat pontos és hű teljesítése egy hajszálnyival sem szenved hátrányt, hanem inkább ellenkezőleg, arra törekszünk, hogy a ránk bízott teendők lebonyolítását, úgy a vasúti intézet, mint az állam, mint pedig az országunk érdekében becsületes munkával végezzük és amellett jusson nekünk az, amihez jussunk, jogunk van! Más országokban is nehézségekbe ütközött a vasutasok szervezkedése.

Eleinte mindenütt idegenkedtek a vasutasok szervezkedésétől. Maga a nagyközönség is lehetetlennek, feleslegesnek találta. Mert mindenki mintegy kiváltságos, boldog és megelégedett osztálynak tartotta a vasutasokat és a műhelybeli munkásokat. Csak maguk a vasutasok és a műhelybeli munkások voltak és vannak máskép meggyőződve, mert csakis ők ismerték és ismerik helyzetüket és csak ők maguk illetékesek annak elbírálására, kell-e és mit kell tenniük helyzetük javítására.

Ne nézzünk tehát se jobbra, se balra, ne várjunk segítséget se felülről, se alulról; hanem saját erőnkre támaszkodjunk, amely kifejezést nyer szervezkedésünkben és lapunkban:

A Magyar Vasutasban!

Ki a dugóból

A piros 173-as lépésben ment a Thököly úton a Keletitől a Hungáriáig. Az egyetlen megállót bő félóra alatt tette meg. A buszban tombolt a szeptemberi hőség. Péntek délután az utasok izzadtak, türelmetlenek és fáradtak voltak. Valakinél már az út felénél elszakadt a cérna, és a vészcsengő nyomogatásával vélte gyorsabb haladásra ösztökélni a buszvezetőt. Az első ajtó mellett álltam, beláttam a nyitott ajtóval „légkondicionált" fülkéjébe. A fegyelmezett fiatalember az előírásos sötét szövetnadrágban, fehér ingben még az egyen nyakkendőjét sem lazította meg, csak a feje lett egyre vörösebb, ahogy az autók közé centiméterekre beszorulva próbált araszolni előre, de nem volt hová. Aztán a cél előtt száz méterrel végképp megálltunk. Már be lehetett látni a kereszteződést, melyet egy az átlagosnál is hosszabb platós kamion torlaszolt el. A csengős ember most már folyamatosan nyomta a gombot, a kocsiba ennek ellenére behallatszott a környező autókban ordíttatott más-más „Dum-dum" zene. A nyitott ablakokon ömlött be a kipufogógáz, a kamion meg csak állt keresztben a kereszteződésben, mi meg az úton, a megálló előtt. A céltalan düh a vétlen buszvezető ellen irányult, hogy miért nem engedi már leszállni az utasokat, de ehhez előbb még el kellett haladnia egy jobboldali mellékutca torkolata mellett és megkerülnie egy szabálytalanul parkoló hússzállító teherautót. Az iszonyúan lassú forgalom „sodrását" kihasználva hibátlanul végrehajtotta a kicentizett manővert. Előírásszerűen figyelmeztetett a balesetveszélyre, és a megálló előtt húsz méterrel megkönnyebbülten kinyitotta az ajtót.

Az utcai zaj és bűz hirtelen csendnek és jó levegőnek tűnt a buszozás után. De ahogy az 1-es villamos megállójában acsorogtam (persze csak jó tíz perc múlva jött), látnom kellett, hogy a Hungárián közlekedő minden második-harmadik jármű kamion. Ha pirosat kaptak, üvöltve túráztatták a motort, közben megfigyelhettem a vezetők arcát, s mivel nem kívánok sajtópert, előre-bocsátom, hogy ezen urak bizonnyal szabálytisztelő, kedves emberek, de az arcukon valami olyan iszonyú düh és idegesség tükröződött, hogy ha este ezzel az arckifejezéssel jönnek velem szembe az utcán, biztosan átmegyek a másik oldalra, még ha kétszer háromsávos út is, tele száguldó kamionokkal. S ahogy meglódult a forgalom, ki is élték agresszivitásukat. Nyolcvannal, kilencvennel erőszakosan sávot váltva próbálták behozni a késést. Ahogy (még mindig a villamosra várva), elnéztem ezt az elvadult, fékevesztetten dübörgő motorizált bölénycsordát, bennem is felforrt a düh. Egy bizonyos, kis társadalmi megbecsülésnek örvendő női foglalkozással kapcsolatba hozva hangosan kezdtem emlegetni minden illetékesnek, közlekedési szakembernek a felmenőit, akik a városra péntek délután, és egyáltalán bármikor ráengedik ezt a környezettüdő- és útburkolatpusztító, s minden józan mérlegelés szerint közúti közlekedésre teljesen alkalmatlan kamionhordát. Vasutat akarok, és a pályaudvarokról szállító furgonokat, maximum kisteherautókat, kiabáltam egyedül a járdaszigeten, mint Jónás Ninivében. Vicces lehettem. Végre kivénhedt csehszlovák kocsijaival megérkezett az 1-es, felszálltam, és huss, haladtunk megállótól megállóig szépen előre, s most ennyi is elég volt, hogy először érezzem régi, kissé nagyzoló nevéhez méltóan „gyors villamos"-nak.

Ez a történet mai és tegnapi társadalmi közérzetünket, ha ironikusan is, de „görbetükrözi". Politikai hovatartozástól függetlenül sokan érezhettük már egy bő éve, hogy bár a közéletben nincs karambol, nem történt baleset, de mégis egy nehezen elviselhető „dugóban" vesztegelünk. Az új helyzet most jogosan felébreszthetni bennünk a régi reményeket. Ahogy Tamás Gáspár mondta, a munkásoknak, munkavállalóknak nem kell „munkás-polgári köröket" szervezni, mert a szervezett munkásság érdekvédelmi és közösségi, közös kulturális élményeket szervező és megvalósító kis köreit (az alapszervezeteket), már egy évszázada összefogja és integrálja a szakszervezet. Az új kormánytól azt várjuk, hogy számítson erre az erőre. S hogy legyen mire és legyen erő, támogassa és működjön együtt a szakszervezetekkel. Velünk összefogva könnyebb lesz megvalósítania a környezet- és felhasználóbarát, de legalábbis elviselhető, költségkímélő és már régen kidolgozott, unásig emlegetett és agyontárgyalt, korszerű, a kötöttpályának és a tömegközlekedésnek elsőbbséget biztosító közlekedési koncepciót. A költségvetési megszorítások mellett különösen indokolt lenne, hogy az elkövetkező két évben ne a hosszú és költséges, a megnövekedett forgalmat meggondolatlanul a városokra zúdító autópályák épüljenek tovább, hanem az elkerülő szakaszok kapjanak elsőbbséget. S végre megtörténhetne a MÁV adósságállományának szanálása, amely a banki kamatokat megspórolva, szintén költségkímélő befektetés. S persze folytatni kell a fejlesztéseket, ami csak egy nagyon különös logika szerint egyenlő a leépítéssel, vagyonvesztéssel. Az olaj- és útépítőlobby befolyásáról már e hasábokon is éppen eleget beszéltünk. A velük szembeni nyílt vitára, társadalmi és munkavállalói „harcra" biztosan mozgósíthatók a vasutas szakszervezetek, ha a kormány nem mutyizik, az érvek és ellenérvek nyilvánosságát, egyszóval az egyenlő esélyeket biztosítja. Az új miniszterelnök jelölt (?) nyíltságot ígért, és ezt is várjuk tőle.

Mező Ferenc

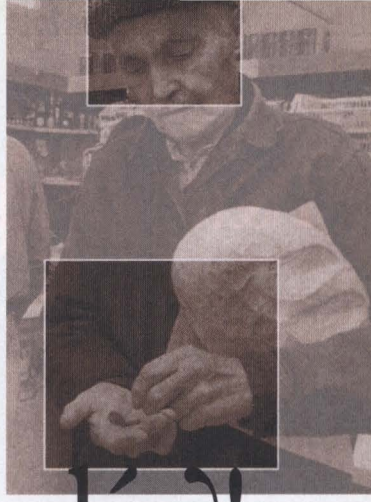
...NYÍLT VITÁRA, TÁRSADALMI ÉS MUNKAVÁLLALÓI „HARCRA" BIZTOSAN MOZGOSÍTHATÓK A VASUTAS SZAKSZERVEZETEK

Kedvezmények VSZ tagoknak

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE TAGJAI RÉSZÉRE ZÁHONYBAN A **BOZSÉR BARKÁCSBOLT** ÁRUVÁLASZTÉKÁBÓL **ÖT SZÁZALÉK KEDVEZMÉNYT** NYÚJT.

A kedvezményt kizárólag névre szóló, a Vasutasok Szakszervezete által tagjainak biztosított érvényes tagkártyával lehet igénybe venni. A tagkártya át nem ruházható. Vállalkozó jogosult a tagkártya alapján személyi azonosságot igazoló okmány bemutatását kérni az azonosítás érdekében.

Novemberben 1% nyugdíjemelés?!



EGY SZÁZALÉK, EZ FELHÁBORÍTÓ, MEGALÁZÓ! ILYEN MEGNYILVÁNULÁSOKAT LEHET HALLANI ELSŐSORBAN AZOKTÓL, AKIK 1999-BEN – TÖRVÉNYMÓDOSÍTÁSSAL – 7%-KAL KEVESEBB NYUGDÍJEMELÉST *„ADTAK"* A TÖRVÉNYESNÉL, SEMMIBEVÉVE A NYUGDÍJASOK TÖBBSÉGÉT ÉS AZ ADDIG ÉRVÉNYES TÖRVÉNYT.

...KIBICNEK SEMMI SEM DRÁGA...

Most javaslataik vannak: adjon a kormány azonnal minden nyugdíjasnak 10 000 Ft emelést, zárkóztassa fel a nyugdíjakat az EU-s átlaghoz, stb. Ezek az 1%-os nyugdíjemeléshez képest tényleg jól hangzó javaslatoknak tűnnek. Ugye ebből is látszik, hogy mennyire szeretnek bennünket, nyugdíjasokat. Vagy talán az is lehet, hogy a *„kibicnek semmi sem drága"*?

Év elején 6,3%-os nyugdíjemelést kaptunk. Ez az emelés a tervezett éves infláció (5,8%) és a tervezett nettó keresetnövekedés (6,8%) átlagaként adódott. Ezt a számítást – a svájci vagy vegyes indexálást – az 1997. évi *„nyugdíjtörvény"* írja elő. Ha csupán ezeket a számokat nézzük, megállapítható, hogy a nyugdíjak reálértékét (vásárlóerejét) fél százalékponttal, a nettó keresetek reálértékét pedig egy százalékponttal tervezték növelni. Mondhatnánk, és egyesek mondják is, mi ez a fél százalék. Tényleg, mi is ez a fél százalék a nyugdíjak vásárlóértékének előző két év alatt bekövetkezett 17%-os növekedéséhez képest. Az ez évi fél százalékkal együtt – az 54. heti nyugdíj kifizetés és az özvegyi nyugdíj kiegészítés további növelése nélkül is – három év alatt a nyugdíjak növekedése évente átlagosan 5,5%-kal haladta meg az inflációt. Ilyen mértékű nyugdíj reálérték növekedésre még a legidősebb nyugdíjasok sem emlékezhetnek.

Eddigi fejtegetéseimet és számításaimat követve joggal mondhatnák: *„álljon meg a menet"*, ez csak akkor lenne igaz, ha a 2004. évi infláció nem haladná meg a tervezett 5,8%-os mértéket és nem emelkedtek volna az átlagosnál is jobban a nyugdíjasokat jelentősen érintő gyógyszerárak, energia-rezsi, stb költségek.

Mindez látszólag igaz! Ha az első héthavi inflációs adatokat vizsgáljuk, akkor láthatjuk, hogy az infláció 5,8% helyett 7,1%-kal, a nyugdíjas fogyasztói árindex pedig 7,9%-kal emelkedett. A nyugdíjasokra nézve a különbség a tervhez képest 2,1 százalékpont. Azonban ennek átmeneti kompenzálására a kormány – az MSZOSZ javaslatára – az 53. és 54. heti (évvégén esedékes) nyugdíjkifizetés felét egy héttel előrehozta, melyet májusban kifizettek. A kifizetett egy heti nyugdíj éves szinten 2,1% nyugdíjtöbbletnek felel meg. Tehát az inflációt meghaladó tervezett fél százalék nyugdíjtöbblet nem veszett el.

Az előzőekből következik viszont az is, hogy a májusban kifizetett egyheti nyugdíj nem szolgálhatja a plusz 2,1% többletinfláció végleges kompenzálását, mert ebben az esetben elveszítenénk a plusz egyheti (2,1%) nyugdíjtöbbletet. Ezért novemberben újból kiszámítják a várható éves nyugdíjas fogyasztói árindex szerinti inflációt, valamint az éves szinten várható nettó keresetnövekedést.

A jelenlegi tendenciákat alapul véve, a becslések szerint a tervezett 5,8%-os infláció helyett a várható éves infláció 6,5%, a *„nyugdíjas infláció"* pedig 7% lesz, a nettó keresetnövekedés pedig a tervezett 6,8% helyett várhatóan 7,6% lesz. Ennek alapján – ha az akkori számítások is ezt támasztják alá – az év elejei 6,3%-os nyugdíjemelés mértékét – január 1-jei visszamenőleges hatállyal – 7,3%-ra kell módosítani, azaz visszamenőlegesen 1%-os nyugdíjemelést kell biztosítani.

Ez az 1% egy átlagos (55000 Ft-os) nyugdíjra számítva éves szinten 6600 Ft többletet jelent, mely bázisul szolgál a már kifizetett 53. heti nyugdíj korrekciójához, a novemberi 54. heti nyugdíj kiszámításához, az özvegyi nyugdíjpótlék 30%-ra emeléséhez, valamint a 2005. évi nyugdíjemeléshez is. Tehát novemberben 1% emelést (átlagosan 6600 Ft-ot), az 54. heti nyugdíjat (átlagosan 13764 Ft-ot), összesen 20364 Ft többletnyugdíjat kapunk. Így 2004-ben nyugdíjunk vásárlóértéke több, mint 2,5%-kal fog növekedni. Reméljük, az elkövetkezendő években a nyugdíjak emelkedése lesz még több is, de addig is soha roszszabbat. Ez a *„felháborító, megalázó"* 1% valóságos története.

Matlák József
MSZOSZ Nyugdíjas Választmánya
Közgazdasági Bizottságának
vezetője

Újabb reform a Brit Vasútnál

Tíz évvel a brit Vasút privatizációja után új vasúti reform készül az Egyesült Királyságban. A közlekedési minisztérium elhatározta, hogy megszünteti a négy évvel ezelőtt létrehozott stratégiai vasúti hatóságot, amelynek mentességek adása, a magánhasználók Ellenőrzése és a beruházások irányítása volt a feladata.

A kormány ezeket a funkciókat beolvasztja a közlekedési minisztérium megfelelő részlegébe. A közlekedési miniszter szerint az új reform megvalósítja a mentességadás csökkenését és egyes területi hatáskörök összehangolását.

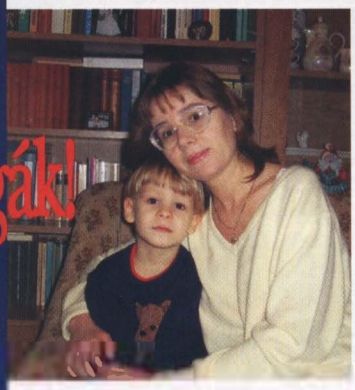
A vonatok pontossága (főleg a csatorna alatti alagútban közlekedő vonatoknál) fokozatosan javult a többi vonalon is. A vasutat igénybevevő utasok száma az elmúlt évben több, mint egy milliárdot tett ki. Még ha az 1997 májusa óta hatalmon lévő Munkáspárt idegenkedett is attól, hogy az újraállomosítás szót használja, a vasút teljesítnénye elnyerte a közvélemény elismerését. Alig egy éve a pályafenntartási tevékenység egészét – amelyet 1994-től kezdve magánvállalatnak adtak át – beolvasztották a felig közületi Network Rail vasúttársaságba. Csupán a vonatok üzemeltetése, bérbeadása és fenntartása maradt magánkézben. Mindezen reformoknak van egy másik célja is: megpuhítani a szakszervezeteket olyan időszakban, amikor közülük néhány azzal fenyegetőzik, hogy elhagyja a Munkáspártot. Ez számukra azért fontos, mert ők finanszírozzák a pártot.

A vasutas szakszervezetek mindig is védelmezték a vasút újraállamosításának gondolatát. A kormány meg akarja mutatni, hogy kész meghallgatni őket. Valószínűleg egy éven belül idő előtti választások lesznek akkor, amikor Tony Blair népszerűsége mélypontján lesz az iraki háború miatt, ezért a Munkáspárt nem engedheti meg magának, hogy elveszítse bázisát.

(Rail et Ttransports, 2004. július 21.)

Hajós Béla

Tisztelt Kollégák!



„SEGÍTS MAGADON” AZ IZOMSORVADÁSOS BETEGEKÉRT ALAPÍTVÁNY
5940 TÓTKOMLÓS
GÖRGEY U. 5.
TEL: 06-68-462-263
06-30-228-1636

A Gépészeti Üzletág szegedi Területi Gépészeti Központ Fenntartási Osztályán vagyok személy-és teherkocsi karbantartási előadó.

Segítségkéréssel fordulok a Magyar Vasutas szerkesztőségéhez. Feleségem súlyos betegségben szenved, amely Magyarországon nem gyógyítható. A külföldi kezelés gyógyulást hozna, de az OEP nem támogatja. A műtét nagyon sokba kerül, ezért kérem levelem közzétételét, hogy a vasutas társadalom segítségében bízva előteremthessük az életmentő sejtkultúra beültetéshez szükséges összeget.

A feleségem Szélesné Dékány Magdolna, angol-magyar szakos nyelvtanár, 31 éves, két éve szenved súlyos izomsorvadásban. Így neveljük négyéves gyermekünket. 2003.novembere óta van táppénzes állományban, mindkét kezét csak minimális mértékben képes használni.

A hazai orvosok már lemondtak gyógykezeléséről. A feleségem szüleink segítségével kiutazott az Egyesült Államokba, egy speciális, izomsorvadásos betegek gyógyítására szakosodott központba. Itt állapították meg, hogy a kilátástalannak tűnő kór, sejtátültetéssel gyógyítható, és az orvoscsoport elvállalta feleségem kezelését. Az életmentő sejtkultúra beültetésének határidejét ez év szeptemberéig állapították meg. A Szöulban elvégzendő műtét 75.000 USD-be kerül, de az Országos Egészségbiztosítási Pénztár erre nem ad támogatást.

Az eddigi kezelések, a kiutazás költségei családunk anyagi tartalékát felemésztették, teljesen reményvesztettek vagyunk, mivel ekkora összeget nem tudunk előteremteni.

Családunkkal és barátainkkal egy alapítványt hoztunk létre, „SEGÍTS MAGADON” Izomsorvadásos Betegekért Alapítvány néven.

Együttérző vasutastársaim segítségében bízva kérem, támogatásukat az alapítvány **53300074-11046116** számú számlájára utalják.

Tisztelettel köszönjük minden vasutas segítségét.

Széles András
[Telefon:06/13-92]

Kisvasúti nap Pálházán

A második vonat érkezését várják a résztvevők Pálháza-Ipartelepen. A mozdony körbejár Rostallón.

A **„Mentsük meg a kisvasutakat”** mozgalom keretében augusztus 14 -én tartották meg a Pálházi Kisvasút napját. A felújított sátoraljaújhelyi vasútállomásról autóbusz vitte a résztvevőket Pálháza-Ipartelepre, ahol *Cserép János*, az Északerdő Rt. vezérigazgatója mondott köszöntőt. Kiemelte, hogy területükön három, egyre népszerűbb kisvasút működik, kibővítve az idegenforgalmi kínálatot. Ezek a Mátra, a lillafüredi és a pálházi kisvasutak.

A környéket és az erdőgazdálkodást bemutató múzeum megtekintése után két emléktáblát koszorúztak meg, majd *Szojonovszki Bertalan* rangidős mozdonyvezetőt ajándékozták meg, a kisvasútért végzett áldozatos munkájának elismeréseként.

Ezt követően indult a két vonat, a közel 10 km-es, festői környezetben kanyargó útjára. Az 1980-89 közötti üzemszünet után, összefogással sikerült a működés feltételeit biztosítani. Ennek köszönhetően közel 50 ezer utas veszi igénybe a pálházi kisvasutat az idén is, ahol három mozdony áll rendelkezésre a forgalom lebonyolításához. A Károlyi család által építtetett vadászkastély és a közelében kialakított tó kellemes kirándulóhely, és gyalogtúrák kiindulópontja a Zemplénben.

A nagyszámú budapesti résztvevő mellett kizárólag erre a rendezvényre például Prágából és Ostravából is érkeztek vasútbarátok.

Seress István

Kérés!

Szűkös körülmények között, három gyermekét egyedül nevelő vasutas édesanya kéri a kollégák segítségét kivételes tehetségű, 17 éves lánya számára tanulmányai folytatásához nélkülözhetetlen hangszer vásárlásához. Fogjunk össze, hogy mindannyian büszkék lehessünk rá!!! A közalapítvány számlaszáma: [illegible] „Szuda Mónika gitárja” megjelöléssel.

Pillanatképek a vasútról

Irodalmi és fotó bemutató Nyíregyházán

Idén első alkalommal, országos fotó- és irodalmi pályázatot hirdetett „Pillanatképek a vasútról” címmel a Nyíregyházi Vasutas Művelődési Ház. A felhívásra közel százan jelentkeztek, nem csak a vasútnál dolgozók, hanem kívülállók is.

A vasutasnap alkalmából megnyitott fotókiállításon és felolvasó napon jelentős érdeklődés kísérte a bemutatót. Ennek keretében három művész közel fél napig olvasott fel a beküldött versekből, novellákból és drámákból részleteket.

Az alkotók közül sokan családostól vettek részt az eseményen, egybekötve az ország keleti részének megismerését célzó kirándulásokkal, a látnivalókban bővelkedő Nyíregyháza és környékének bebarangolásával.

Így jöttek például Celldömölkről, Nagykanizsáról, Pécsről, Tatabányáról, hogy csak a távolabbi helyeket említsem.

Az irodalmi szakmai zsűri döntése alapján a Művelődési Ház kollektívája az arra érdemes művekből a későbbiekben kiadványt tervez megjelentetni.

a felolvasás és kiállítás résztvevői

Seress István
Debrecen

Ha van mire, de nincs miből...

Személyi kölcsön a VSZ tagjai számára

Hívja a Beneficial Rt. ügyfélszolgálatát és igényeljen most személyi kölcsönt!

(06 40) 41-41-41

A pénznek mindig megvan a helye, csak legyen belőle elég. Mostantól nem lehet akadály, ha éppen elfogyott, mert a Vasutasok Szakszervezetének tagjaként Ön **650 000 Ft** összegű személyi kölcsönt már havi **18 294 Ft** törlesztő részlettel felvehet. Valósítsa meg könnyedén kisebb terveit vagy akár legmerészebb álmait a **150 000 Ft**-tól **2 000 000 Ft**-ig gyorsan és kényelmesen igényelhető személyi kölcsönnel.

Gyorsan, mert:

- A hitelbírálat **30 percen** belül megtörténik.
- A jóváhagyott hitelösszeget **2 munkanapon belül** a bankszámlájára utaljuk.

Kényelmesen, mert:

- **Megválaszthatja** a havi törlesztőrészlet nagyságát 12 és 60 hónap közötti futamidővel.
- **Meghatározhatja** a törlesztési napot.
- Banki átutalással **vagy** csekken keresztül törlesztheti hitelét.
- Hitelfedezeti **életbiztosítást** is igényelhet.

Példa az igényelhető hitelösszegre	Kezelési költség	Futamidő	Havi törlesztőrészlet
300 000 Ft	0 Ft	60 hónap	8989 Ft
650 000 Ft	0 Ft	60 hónap	18 294 Ft
1 200 000 Ft	0 Ft	60 hónap	31 579 Ft

Beneficial Rt.

Minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 55 000 Ft, adóstárssal 85 000 ft. A hitel nyújtója a Beneficial Rt. (East-West Business Center, 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3.). A jelen tájékoztató nem minősül nyilvános ajánlattételnek a Beneficial Rt. részéről. A kölcsön minden esetben a Beneficial Rt. által végzett hitelbírálat függvénye. A hitelbírálat eredményét a Beneficial Rt. semmilyen esetben sem köteles megindokolni. A kölcsön nem vehető igénybe üzleti célra. A további kondíciókról érdeklődjön a fenti telefonszámon. **A THM értéke 21,56% és 29,38% között változik.** A fenti példát 60 hónapos futamidőre számítottuk.

HIRDETÉS

Rendkívüli szélessávú internet lehetőség

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ÉS A TVNET SZÁMÍTÁSTECHNIKAI KFT. 2004. SZEPTEMBER 8-ÁN KÉTOLDALÚ MEGÁLLAPODÁST ÍRT ALÁ, MELY SZERINT A SZAKSZERVEZETI TAGOK RÉSZÉRE A PIACI ÁR ALATT,

500-1500 Ft-tal olcsóbb havi díjon!

belépési díj nélkül!

BIZTOSÍT SZÉLESSÁVÚ INTERNET SZOLGÁLTATÁST. A 2004. SZEPTEMBER 30-IG MEGKÖTÖTT SZERZŐDÉSEK MELLÉ + 1 ÉVES INGYENES NATIONAL GEOGRAPHIC ELŐFIZETÉST AD AJÁNDÉKBA A SZOLGÁLTATÓ.

A szélessávú internet hozzáférés lehetőséget biztosít a korlátlan idejű használatra, nem képez telefonköltséget, időben és adatforgalomban egyaránt korlátlan, folyamatos elérést biztosít.

Lehetőséget ad az állandó és folyamatos e-mailben (elektronikus levélben) történő kapcsolattartásra a nap bármely szakában. Az információk másodpercek alatt jutnak el az ismerősökhöz, ügyfelekhez és a szakszervezeti tagokhoz.

Az interneten keresztül könnyedén intézheti bankügyeit, pénzügyi kifizetéseit, napi kapcsolatot tarthat fenn ismerőseivel, barátaival, családtagjaival.

Naponta friss információkkal rendelkezhet a Vasutas Szakszervezet életéről, látogathatja a www.vsz.hu internetes oldalt, a friss és aktuális változásokról, akciókról, módosításokról azonnal információt kaphat.

A megrendeléshez nem kell mást tennie, mint felvenni a kapcsolatot a Vasutasok Szakszervezete központjával (elérhetőséget lásd alább), ahol részletesen tájékoztatják a teendőkről.

Vasutasok Szakszervezete
1023 Budapest, Ürömi út 8.
Telefon: 06/1-326-1594
Üzemi telefon: (01) 21-52

TVNET Számítástechnikai Kft.
1134 Budapest, Lehel u. 11.
Telefon: 06/1-288-6300
Internet elérés: www.tvnet.hu
E-mail: vasutasok@mail.tvnet.hu

A TVNET KFT. RÖVID BEMUTATÁSA:

A TVNET Kft. Magyarország első szélessávú internet szolgáltatója, amely 1994-es megalakulása óta rohamos fejlődésen ment keresztül. A cég 100%-os magyar tulajdonú. Jelenleg Magyarország egyik piacvezető szélessávú ADSL és Kábeltévés internet szolgáltatója. Fiatalos lendület, rugalmasság, precizitás és gyors feladatmegoldás jellemzi. Nem ismer korlátokat és megoldatlan feladatokat, az ügyfelek érdekeit szem előtt tartva biztosítja magas színvonalon az internet hozzáférést.

A TVNET Kft. nem rendelkezik saját hálózattal, hanem hasonlóan a többi szolgáltatóhoz, egy már meglévő infrastruktúrán szolgáltat. Jelenleg Magyarország vezető alaphálózati szolgáltatójával áll szoros kapcsolatban (Matáv Rt.). Folyamatos tárgyalásban állunk a Matáv Rt. részéről le nem fedett területek tulajdonosaival is, hogy az ország szinte teljes területén biztosíthassuk a szélessávú internet elérést.

Köszönjük, hogy megtisztelt minket figyelmével és reméljük, hogy hamarosan a „nagy csapatban" köszönthetjük.

TVNET Számítástechnikai Kft.

Magyar Vasutas
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete
www.vsz.hu E-mail: vsz@axelero.hu
Felelős kiadó: Simon Dezső a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: Haracsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke
Művészeti vezető: Károlyi Marianna
Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8.
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622
Nyomdai előkészítés és nyomás: Tizpont Bt.
Tel.: 06/30/315-7815, E-mail: karolyi@mail.datanet.hu
ISSN 0460-6008
Egyéni előfizetési díj: 180 Ft/év

Szabó és Fia Kft.
Szabó és Fia Szolgáltató Kft.
MSZ EN ISO 9001/2001
Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.
Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.
BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net
www.szaboesfia.hu

2004. OKTÓBER

Megjelenik: 12 000 példányban

Magyar Vasutas

1896

ALAPITVA: 1904-BEN

XLVIII/10

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Létszámcsökkentés
Tevékenység-kihelyezés
Privatizáció
Ingatlan-értékesítés
FELFÜGGESZTVE!

(További információ a 3-5-7. oldalon olvasható)

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812

nitu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

MVJ a MÁV Rt.-vel együtt,
egy magas színvonalú vasúti
szolgáltatás megvalósításáért!

Köszöntsük együtt az új esztendőt a MÁV Hotels Rt. üdülőiben!

Balatonboglár

Karácsonyi programcsomag
Dec. 21-27. (7 nap/6 éjszaka)
29.900 Ft/fő (gyerekeknek **23.600 Ft/fő**)

Szilveszteri programcsomag
Dec. 28-jan. 2. (6 nap/5 éjszaka)
28.800 Ft/fő (gyerekeknek **23.700 Ft/fő**)

Balatonkenese

Szilveszteri programcsomag
Dec.28-jan 2. (6 nap/5 éjszaka)
I. osztály: **31.900 Ft/fő** (gyerekeknek **26.700 Ft/fő**)
II. osztály: **27.900 Ft/fő** (gyerekeknek **23.500 Ft/fő**)

Mezőkövesd—Zsóry

Karácsonyi programcsomag:
Dec.21-27. (7 nap/6 éjszaka)
I. osztály: **33.800 Ft/fő** (gyerekeknek **26.200 Ft/fő**)
II. osztály: **27.900 Ft/fő** (gyerekeknek **23.100 Ft/fő**)

Szilveszteri programcsomag
Dec. 28-jan. 2. (6 nap/5 éjszaka)
I. osztály **29.900 Ft/fő** (gyerekeknek **26.500 Ft/fő**)
II. osztály **26.900 Ft/fő** (gyerekeknek **23.000 Ft/**

Vonyarcvashegy

Karácsonyi programcsomag
Dec. 21-27. (7 nap/6 éjszaka)
34.700 Ft/fő (gyerekeknek **26.900 Ft/fő**)

Szilveszteri programcsomag
Dec. 28-jan. 2. (6 nap/5 éjszaka)
29.700 Ft/fő (gyerekeknek **23.100 Ft/fő**)

Gárdony

Karácsonyi programcsomag
Dec. 21-27. (7 nap/6 éjszaka)
32.800 Ft/fő (gyerekeknek **26.800 Ft/fő**)

Szilveszteri programcsomag
Dec. 28-jan. 2. (6 nap/5 éjszaka)
28.900 Ft/fő (gyerekeknek **23.400 Ft/fő**)

Minden üdülőben ismerkedési esttel, játékos programokkal, szilveszteri műsorral, valamint igény szerint fakultatív programokkal várjuk kedves vendégeinket!
Kérjük, hogy a MÁV aktív dolgozói november 15-ig jelezzék üdülési igényüket a MÁV Rt. Üdülési Osztályán (Tel.: 1/222-2240)!

Áraink a MÁV Rt. dolgozóira vonatkoznak, valamint tartalmazzák a teljes ellátást, az ÁFÁ-t és az IFÁ-t. Szolgáltatásaink Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Egészségpénztárból és NÜSZ Üdülési Csekkel is téríthetőek!

MÁV Hotels Rt. Bp.
1142 Budapest, Teleki Blanka u. 15-17.
Tel.: 1/273-0090 Fax: 1/221-1482

MÁV Hotels

A Vasútért

A nemzeti vasútért!

Az európai szintű vasúti közlekedésért!

A vasútrombolás megállításáért!

A Vasutasok Szakszervezete a versenyképes korszerű vasút kialakítása érdekében kötött négyéves megállapodást a MÁV Rt. vezetésével 2002-ben.

Ma a nemzeti vasúttársaság krízishelyzetben van, nincs jövőkép, nincs holnap. A MÁV Rt. egyre mélyülő társadalmi és gazdasági válságát a rossz kormányzati és vállalati döntések sorozata idézte elő.

Megkezdődtek az átgondolatlan létszámleépítések és tevékenység-kihelyezések. A kedvezőtlen folyamatot tapasztalva a Vasutasok Szakszervezete a Gazdasági és Közlekedési miniszterhez fordult. Állásfoglalásunkban követeltük, hogy a magyar vasút fennmaradása érdekében a kormányzat tegye meg a szükséges politikai és pénzügyi intézkedéseket. Az ügyben a miniszterelnök úr segítségét is kértük.

A tárgyalások és az egyeztetések sorra elmaradtak, leveleinkre választ nem kaptunk.

A vasúti korszerűsítés helyett vasútleépítés, szervezés helyett szétszervezés, forgalom-racionalizálás helyett járatszám csökkentés zajlik. Az európai színvonalú vasút megteremtésének esélye folyamatosan csökken. Szakszervezetünk a tarthatatlan helyzet miatt 20 ezer fő aláírásával Csillag István miniszter úrnak petíciót adott át 2004. május 20-án, melyre a miniszter úr a mai napig nem válaszolt, szakszervezetünk tárgyalási készségét a demokráciában nem jellemző módon utasította el. A MÁV Rt. és a Kormányzat között a közszolgáltatási szerződés a mai napig nem született meg.

Gyurcsány Ferenc miniszterelnök-jelölt urat 2004. szeptember 10-én kelt levélben tájékoztattuk a magyar vasút kritikus helyzetéről és meghívtuk 2004. szeptember 24-i választmányi ülésünkre.

A magyar nemzeti vasút további rombolását a társadalom érdekében, a vasúti szolgáltatást igénybevevő utazóközönség és a 45 millió árutonnát fuvaroztatók széles köre miatt nem nézhetjük tétlenül.

A Vasutasok Szakszervezete Választmánya követeléseink érvényesítése érdekében demonstrációra szólítja fel tagjait, a vasutas munkavállalókat és mindazokat, akik a magyar nemzeti vasútért tenni akarnak. Találkozunk 2004. október 13-án 11.00 órakor a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium előtt!

Követeléseink:

- Követeljük, hogy a Kormány hozzon létre önálló közlekedési tárcát.
- A Vasutasok Szakszervezete követeli a Kormánytól, a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumtól, hogy a nemzeti vasúttársaság jövőjét hosszú távon meghatározó, átfogó közlekedéspolitikai koncepció megszületéséig függesszen fel minden olyan intézkedést, amely a vasúti szolgáltatás színvonalának további csökkenéséhez, a közlekedésbiztonság romlásához vezet.
- Követeljük, hogy a MÁV Rt-nél állítsák le a 2004. évre tervezett létszámcsökkentés végrehajtását, a fenntartási tevékenység kihelyezését, a gazdasági társaságok privatizációját, a vasúti ingatlanok értékesítését.
- Követeljük, hogy a közszolgáltatási szerződés megkötése során a társadalom érdekét is vegyék figyelembe, akik vonattal járnak munkába, iskolába, orvoshoz, vagy éppen művelődni, akik adójukkal hozzájárulnak a közjó megteremtéséhez.
- A szabad mozgásban is esélyegyenlőséget az ország különböző pontjain élőknek.
- A Vasutasok Szakszervezete felszólítja a Kormányt, hogy pénzügyi szerepvállalásával tegye lehetővé a vasúti reformot, amely a magyar vasút fennmaradásának alapfeltétele.
- Felkérjük tagjainkat és tisztségviselőinket, hogy ismertessék a VSZ követeléseit munkatársaikkal, kérjék fel őket a felsorolt követelések támogatására, a Vasutasok Szakszervezetéhez való csatlakozásra.
- A Választmány felhatalmazza a VSZ Sztrájkbizottságát, hogy kövesse figyelemmel a tárgyalásokat és hozza meg a szükséges döntéseket.
- Kérjük és várjuk a magyar társadalom támogatását követeléseink megvalósításához.

Budapest, 2004. szeptember 24.

Vasutasok Szakszervezete
Választmánya

Demonstráció felfüggesztve!

A Vasutasok Szakszervezete Választmánya szeptember 24-én nem látott más lehetőséget a hazai vasút és a tagok jövőjéről az érdemi tárgyalások kikényszerítésére, ezért október 13-ára demonstrációt hirdetett a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) elé. Az erről szóló határozatot ezen az oldalon olvashatják.

Mint közismert, a demonstráció elmaradt, mert a GKM új vezetője 2004. október 8-án személyesen adta át Simon Dezsőnek, a Vasutasok Szakszervezete elnökének azt a levelet (az 5. oldalon közöljük), amelyben dr. Kóka János tájékozódási türelmet kért, és jószándéka jeléül a tárgyalások idejére felfüggesztette a MÁV Rt.-nél minden olyan intézkedést, amelyet a VSZ petíciójában kifogásolt. Azaz a létszámcsökkentést, a tevékenység-kihelyezést, a privatizációt és az ingatlanok értékesítését. A Választmányunk október 11-i határozatát is ezen az oldalon olvashatják.

A tárgyalások október 15-én – e sorok írásakor – megkezdődtek a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek között. A minisztérium és a VSZ közötti tárgyalások időpontjának kijelölését megkértük. A tárgyalások állásáról a Magyar Vasutas következő számában, illetve a www.vsz.hu internetes honlapon folyamatosan tájékoztatjuk az érdeklődőket.

Vasutasok Szakszervezete Választmányának
Határozata
2004. október 11.

A Vasutasok Szakszervezete megkapta a Gazdasági és Közlekedési miniszter válaszát, melyet a VSZ demonstrációs felhívására adott. (A levél ezen határozat melléklete.)

A Választmány megállapította, hogy a demonstráció meghirdetésével és előkészítésével a VSZ céljait részben elérte, azaz a létszámleépítést, tevékenység-kihelyezést és privatizáció végrehajtását az érdemi tárgyalások lezárásáig felfüggesztették. A Választmány a 2004. október 13-ra meghirdetett demonstráció megtartását az érdemi tárgyalások idejére felfüggesztette.

A Választmány felkéri az Elnökséget, hogy kísérje figyelemmel a GKM-mel és a MÁV Rt.-vel folytatott tárgyalásokat, és gondoskodjon arról, hogy a Választmány értékelhesse a tárgyalások alakulását a további döntések meghozatala érdekében.

Budapest, 2004. október 11.

VSZ VÁLASZTMÁNYA

Tízéves együttműködés

Nemzetközi együttműködés és összefogás

Tíz évvel ezelőtt a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére jött létre a Közép-kelet európai térség országai vasutas szakszervezeteinek részvételével az Európai Vasutas Szakszervezetek Állandó Konferenciája.

Az évforduló alkalmából Magyarországon találkoztak Bulgária, Csehország, Horvátország, Macedónia, Lengyelország, Szlovákia, Szerbia, Ukrajna vasutas képviselői. A házigazda természetesen a Vasutasok Szakszervezete volt. A háromnapos rendezvényen két napirend szerepelt. Egyrészt a résztvevők értékelték az elmúlt tíz esztendő munkáját és meghatározták a közeljövő feladatait, másrészt a vasutak liberalizációjának munkavállalókra gyakorolt hatásáról cserélték ki tapasztalataikat.

A konferencián meghívottként részt vett és felszólalt Dr. Udvari László, a MÁV Rt. elnöke, Mándoki Zoltán, a MÁV Rt. vezérigazgatója, Dr. Márkus Imre miniszteri biztos, Gaskó István, a VDSZSZ elnöke és Németh Edit, a Friedrich Ebert Stiftung munkatársa is.

A múltról és jövőről

Az Állandó Konferencia résztvevői áttekintették az elmúlt tíz év együttműködésének eredményeit, és megállapították, hogy az elmúlt tizenöt találkozó elérte célját. Az Állandó Konferencia tagjai rendszeresen – eleinte évente, majd 1999-től félévente – üléseztek. Ez alatt a tíz év alatt számos érdekvédelmi és szervezetpolitikai kérdésről cserélték ki információikat és tapasztalataikat. A XVI. Állandó Konferencia résztvevői megerősítik az eddigi együttműködés eredményeit és kiállnak annak folytatása mellett. Ezt erősítik az egyes országokban hasonló módon elindított és folyamatban lévő vasút-átalakításból eredő foglalkoztatási és szociális gondok, és azok feloldására született megoldások kölcsönös megismerése. A Konferencia tagjai hangsúlyozzák, hogy együttműködésüket szervezeteik és tagjaik szolidaritása jegyében végzik.

Az Európai Vasutas Szakszervezetek XVI. Állandó Konferenciájának tagjai a tagszervezetek közötti rendszeres ismeretcsere folytatása mellett kötelezik el magukat, és a közös akcióképességük megteremtését tűzik ki együttműködésük céljaként.

A vasúti liberalizációról

Az Állandó Konferencia második témakörének tárgyalása során a delegációk az alábbi megállapításokat tették:

1. A vasutak liberalizációja, a vasúti tevékenységek önálló társaságokba való szervezése, privatizációja veszélyezteti a munkavállalók foglalkoztatás-biztonságát és szerzett jogait.

2. A vasúti szabad pályahasználattal szemben a konferencia a sok országra jellemző előkészítetlenség és a várható negatív hatás miatt emeli fel szavát. A liberalizációt differenciáltan, a nemzetek felkészültsége függvényében lehet csak alkalmazni, mert ellenkező esetben a nemzeti vasúttársaságok ellehetetlenüléséhez, megszűnéséhez vezethet. Az erőltetett, gyors liberalizáció a versenybe szálló tőke érdeke, a közérdeket háttérbe szorítja.

3. A munkavállalókkal szembeni képzettségi igény növekszik, a foglalkoztatási biztonságuk csökken.

4. A liberalizáció biztonsági kérdéseket és korrupciós kockázatokat jelent.

5. Az Állandó Konferencia tagjai készen állnak az együttműködésre, hogy védjék magukat a korlátlan liberalizációval szemben, amely veszélyeztetheti a vasút működését és a munkavállalók egzisztenciáját az érintett országokban. A liberalizáció következményeként az érintett országok hátrányos helyzetbe kerülhetnek a fejlettebb országokkal szemben.

Meg kell teremteni a közlekedési ágazat és vasúttársaság közti esélyegyenlőséget

A liberalizációval együtt járó hátrányok kivédésére és késleltetésére az alábbi követelésekben kell hangot adni, érvényt szerezni:

a) A tőke, az áru, a munkaerő és a szolgáltatások szabad áramlása nem veszélyeztetheti a mindenkori társadalmi közjót.

b) A nemzeti közlekedési politikát össze kell hangolni a nemzetközi fejlődési irányokkal.

c) A nemzeti vasúttársaságok védelmében alaptéziseket kell megfogalmazni

d) A vasúti közszolgáltatás minimum feltételei – állami szerepvállalás mellett – kerüljenek rögzítésre.

e) Meg kell teremteni a közlekedési ágazatok és a vasúttársaságok közötti esélyegyenlőséget.

f) A vasutak átszervezése, esetleges liberalizációja, privatizációja fokozott szociális dialógus és megegyezés mellett történhet.

g) Meg kell állítani az állam kivonulását a vasúti közszolgáltatásból, mely a környezetbarát, energiatakarékos közlekedési alágazat, a vasút térvesztéséhez vezet.

h) A vasutak liberalizációja, a vasúti tevékenységek önálló társaságokba való szervezése, privatizációja nem veszélyeztetheti a munkavállalók foglalkoztatás-biztonságát és szerzett jogait.

i) A vasúti liberalizációval összefüggésben munkaügyi szabályokat kell kialakítani, életbeléptetni.

j) A közérdekű szolgáltatásokról szóló 1191/69 EK, 1893/91 EGK rendelet kerüljön felülvizsgálatra.

k) A versenynek kitett munkaerő nyelvi és informatikai képzését és szükség esetén átképzését biztosítani kell, melynek költségeit a munkáltató viselje.

l) A szakmai továbbképzéseket előtérbe kell helyezni, vállalati költségviselés mellett.

m) A szabad munkaerőáramlás nem jelenthet olcsóbb foglalkoztatást.

n) A liberalizáció és privatizáció ne érintse a meglévő menetkedvezményeket.

Az Európai Vasutas Szakszervezetek soronkövetkező, XVII. Állandó Konferenciáját 2005. április végén-május elején tartjuk meg Bulgáriában, amelyen a szakszervezetek a vasutak fejlesztésében és a vasutasok átképzésében betöltött szerepéről, valamint a tagszakszervezetek további együttműködési lehetőségeiről és fejlesztésének irányairól folytatnak megbeszélést.

AZ EURÓPAI VASUTAS SZAKSZERVEZETEK XVI. ÁLLANDÓ KONFERENCIÁJÁNAK RÉSZTVEVŐI – BULGÁRIA, CSEHORSZÁG, HORVÁTORSZÁG, MACEDÓNIA, LENGYELORSZÁG, SZERBIA, SZLOVÁKIA, UKRAJNA, MAGYARORSZÁG VASUTAS SZAKSZERVEZETEI – BUDAPESTEN 2004. OKTÓBER 11-E ÉS 13-A KÖZÖTT MEGTARTOTT RENDEZVÉNYEN RÉSZLETESEN MEGISMERKEDTEK A MAGYAR ÁLLAMVASUTAKNÁL TÖRTÉNŐ ÁTALAKÍTÁSI FOLYAMATTAL ÉS ANNAK KÖVETKEZMÉNYEKÉNT FELMERÜLT FOGLALKOZTATÁSI ÉS SZOCIÁLIS GONDOKKAL.

AZ EURÓPAI VASUTAS SZAKSZERVEZETEK XVI. Állandó Konferenciájának ÁLLÁSFOGLALÁSA

Miniszter

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

I-191/1/2004.

Simon Dezső úr
Vasutasok Szakszervezet Elnöke részére

Budapest, Ürömi u. 8.

Tisztelt Elnök Úr!

Az Ön által Medgyessy és Gyurcsány miniszterelnök urakkal és Csillag miniszter úrral folytatott levelezést áttekintettem, azonban az adott tárgykörben miniszterré történő kinevezésemtől eltelt idő rövidsége miatt minden részletre kiterjedően mindezidáig tájékozódni nem volt módom.

Mindösszesen egy hete hivatalban lévő miniszterként az a célom, hogy elősegítsem, hogy az érdemi tárgyalások folytatódjanak a reprezentatív szakszervezetekkel.

Felkérem a GKM és a MÁV illetékeseit, hogy haladéktalanul kezdődjenek tárgyalások a GKM és a Vasutasok Szakszervezete között a 2003. december 8-i VSZ Állásfoglalásban, és a 2004. május 20-án átadott húszezer aláírással támogatott Petícióban foglaltakról.

Utasítom a MÁV Rt. menedzsmentjét, hogy az érdemi tárgyalások idejére függessze fel a vasúttársaságnál azon döntések végrehajtását, amelyek a petícióban megfogalmazásra kerültek. Kérem, hogy a tárgyalások lehetőség szerint október hó folyamán kerüljenek lezárásra.

Tisztelt Elnök Úr!

Az Önök felvetései a MÁV Rt. egészét érintik. Erre tekintettel elengedhetetlennek tartom, hogy a tárgyalásokra a MÁV Rt-nél működő többi reprezentatív szakszervezet is kapjon meghívást, éppen ezért jelen levelemet tájékoztatásul nekik is megküldöm.
A tárgyalások MÁV Rt. szinten történő lezárását követően tájékoztatást kérek azok eredményéről.

Bízom abban, hogy Ön és a Vasutasok Szakszervezete is partner lesz a vitatott kérdések tárgyalásos úton történő, mielőbbi rendezésében.

Budapest, 2004. október 11.

Dr. Kóka János
miniszter

GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTÉRIUM

1055 Budapest, Honvéd u. 13-15.
postacím: 1880 Budapest, Pf. 111.

telefon: +36 1 374 2840, +36 1 374 2880
telefax: +36 1 269 3485

ELFOGADHATATLAN, HOGY NEM EGYEZTETTEK A SZAKSZERVEZETEKKEL...

Az Állandó Konferencia tagszervezetei megismerve a magyarországi Vasutasok Szakszervezetének vasúti reformmal és a MÁV Rt.-nél, valamint gazdasági társaságainál folyamatban lévő változásokkal kapcsolatos álláspontját, támogatja a szakszervezeti tagság gazdasági és szociális érdekében kifejtett törekvéseit.

Jelen nyilatkozat aláírói elfogadhatatlannak tartják, hogy a magyar vasút és háttériparának átalakításáról döntéshozói szinten nem egyeztettek a szakszervezetekkel. A Vasutasok Szakszervezete többszöri tárgyalási készségét a korábbi Gazdasági és Közlekedési Miniszter folyamatosan – a demokráciában nem jellemző módon – elutasította.

Az Európai Vasutas Szakszervezetek XVI. Állandó Konferenciájának tagjai az általuk képviselt országokban elvárják, hogy a nemzeti vasúttársaságok átalakításáról a tulajdonos államok a közszolgáltatás biztosítását, a közlekedés biztonságát, valamint energiagazdálkodási és környezetvédelmi szempontokat szem előtt tartva, a vasúti szolgáltatásokat igénybevevő utasok, fuvaroztatók és a vasúthoz kötődő munkavállalók és nyugdíjasok érdekeit figyelembe véve döntsenek.

Budapest, 2004. október 12.

„A jó pap is holtig tanul...”

A JELEN KOR KÖVETELMÉNYE A TUDÁSALAPÚ TÁRSADALOM. EZZEL A NYUGDÍJASOK EGYETÉRTENEK ÉS TÁMOGATJÁK IS. EZT BIZONYÍTJA, HOGY A VSZ ORSZÁGOS NYUGDÍJAS SZERVEZETE 2004. SZEPTEMBER 20-22-ÉN BALATONBOGLÁRON, HÁROMNAPOS TOVÁBBKÉPZÉST RENDEZETT TISZTSÉGVISELŐINEK ÉS ALAPSZERVEZETI ELNÖKEINEK, AMELYEN SZÁZÖTEN VETTEK RÉSZT.

A tanfolyam során a megjelentek tájékoztatást kaptak a MÁV Rt.-nél zajló szervezeti változásokról, a szociális és jóléti rendszer módosításáról, valamint az időszerű nyugdíjas érdekvédelmi és szakszervezeti kérdésekről.

Az előadásokat a MÁV Rt., az ÖTA, a Vasútegészségügyi Szolgálat, a nyugdíjigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete vezetői és szakértői tartották.

Apavári József, a MÁV Rt. Kompenzációs Főosztályának vezetője a MÁV jelenlegi helyzetét ismertette, *Tivald Attiláné* ügyvezető elnök az ÖTA-nál történő változásokat tárta a hallgatók elé. *Dr. Tallósi Imre,* a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet megbízott igazgatója az önálló MÁV egészségügy jelenlegi helyzetéről adott tájékoztatót. *Dr. Záhonyi Zsolt,* a MÁV Nyugdíjigazgatóság vezetője a 124622 fős vasutas nyugdíjasság ellátásainak ügyintézéséről beszélt. *Simon Dezső* elnök a Vasutasok Szakszervezete időszerű kérdéseire hívta fel a nyugdíjas vasutas tisztségviselők figyelmét.

A MÁV Rt.-nél tapasztalható pénzhiány a létszámleépítéseket, a szociális juttatások csökkenését, az egészségügy és kultúra színvonalának lepülését eredményezi, jóllehet ezek jelentős részét a volt és aktív vasutas dolgozók önkéntes adományaiból hozta létre a vállalat. Erre példa a Vasutas Önkéntes Támogatási Alap 1930-ban történő létrehozása, melyet a vasutas tagok és családtagjaik tagdíjaiból fejlesztettek napjainkra olyan színvonalra, hogy segélyeket (intézményes és méltányossági), egészségügyi és rehabilitációs ellátást, a vasútegészségügyi intézményeknek műszerellátást tud nyújtani. Ennek technikai lebonyolításában a vállalat is részt vállalt. Sajnos a munkaerő csökkentése miatt ezt a segítséget 2005. január 1-jétől megszüntette a MÁV Rt.

A vállalat rendkívüli helyzete ellenére még próbálja fenntartani a sajátos jóléti és szociális vívmányait: az 1891 óta létező MÁV egészségügyi intézményeit és azok ellátásait, szolgáltatásait, az 1870-ben alakult önálló MÁV Nyugdíj Intézetet, amely a nagyszámú vasutas nyugdíjasság legnagyobb megelégedésére jól működik. Azonban jelen gazdasági és politikai intézkedések az említett szolgáltatásokat és intézményeik működését bizonytalanná teszik. *Simon Dezső,* a VSZ elnöke előadásában e helyzet megszüntetéséért, a vasutas dolgozók jövőjének biztonságáért, munkalehetőségekért, a szociális vívmányok megtartásáért való érdekvédelmi munkára szólítja fel a legnagyobb létszámú érdekképviseleti szervezet – a Vasutas Szakszervezet – aktív és nyugdíjas tagságát.

Dr. Huszti Rezsőné,
az ONYSZ Elnökségének tagja

MVJ
MÁV Vasjármű Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Telefon/Fax: 94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu
http://www.mvj.hu
MTU FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer
BEHR INDUSTRIETECHNIK Service
ISO 9001:2000 DIN-EN 729-2 DIN 6700-2 ÖNORM M 7812
Tevékenységeink:
MÁV Vasjármű Járműjavító Kft. és gyártó
dízelmozdonyok (M43; M47),
motorvonatok (Bz-mot), személykocsik, teherkocsik
javítása, korszerűsítése, átépítése;
speciális vasúti jármű gyártás;
vasúti nosztalgia járművek felújítása, újjáépítése;
jármű fő- és részegységek gyártása (Power Pack);
MTU és BEHR szakszervíz tevékenység.
MVJ a korszerű vasúti járműparkért!

Veszteség, vagy megrendelés?

A lakosság által igénybe vett vasúti személyszállítási szolgáltatás támogatásáról

Helytelenül az egyedi termelési támogatások között tartja nyilván a PM, illetve a költségvetési törvényjavaslat a vasúti személyszállítás költség-kiegészítését, melynek végső és tényleges kedvezményezettje a lakosság. A vasúti személyszállítás megszüntetésével vállalati szinten a vasút rendkívül nyereséges üzletté válna. (Más kérdés, hogy ennek a politikai, közlekedési, nemzetgazdasági és környezetvédelmi következményei katasztrofálisak lennének.)

A költségvetés a vasúti személyszállítási ágazatban az állam által megrendelt kötelező közszolgáltatás veszteségeinek ellentételezését csak részben biztosítja. (A „veszteség" a tényleges ráfordítások és a hatósági díjszabás alapján keletkező bevétel közötti különbség; az utóbbit viszont a közlekedési szolgáltatásokhoz való jog figyelembevételével kell megállapítani.) Értesüléseink szerint 2004-ben a menetdíjakkal nem fedezett költségeknek csak a 44%-át fizeti az állam. A csatlakozásunk utáni első teljes évben, 2005-ben, az Európai Unió irányelvei szerint százszázalékos költségtérítésre, vagyis 115,0 milliárd forintra jogosan tarthat igényt vasút. A MÁV viszont a 2004. évi 56 milliárd forint után 2005-ben bruttó 76 milliárd forintot kért a személyszállítás finanszírozására.

Ezzel szemben a 2005. évi költségvetési törvényjavaslat szerint a vasút (MÁV Rt. és GySEV Rt.) együttes veszteségtérítése 53,2 milliárd forint lenne, amelyből a GySEV 1,2 milliárd forintot kapna; így a MÁV-ra mindössze 52 milliárd forint jutna.

A vasúti személyszállítási költségtérítés teljes összege 2004-ben 58,8 milliárd Ft volt, melyből a GySEV 1,2 milliárd forintot, a MÁV pedig 57 milliárd forintot kapott. Tehát a MÁV a jogos emelés helyett nominális értékben 5,6 milliárd forinttal, reálértéken pedig 5,9 milliárd forinttal kevesebbet kapna 2005-ben, mint 2004-ben. Tehát a társaság vonatainak alig több, mint felének menetrendben tartására kap pénzt a költségvetéstől. Így elképzelhető, hogy a vasút kénytelen lesz kiterjeszteni a már megkezdett „járat-ésszerűsítési" programot, és jövőre a tervezettnél lényegesen több vonat szűnik majd meg. A tíz százalékot meghaladó járatmegszüntetés egyes vasútvonalakon egyenlő lehet a forgalom teljes leállásával. Korábban azt is bejelentették: bár személyszállító vonataik 35 százalékának közlekedtetésére jövőre sem lesz pénz, a társaság csupán járatai tíz százalékát, azaz mintegy 300 vonatának közlekedtetését vizsgálja felül.

Az összeget annak ellenére csökkentették a bázisév szintje alá, hogy a MÁV vezetése – az EU-előírások hatálybalépésének első évére tekintettel – az EU jogszabálya által megkövetelt összeg szerény részére, mindössze 66 százalékára jelentett be igényt. Ennek megfelelően a MÁV csak 76 milliárd forint költségtérítést igényelt 2005-re.

A 2005. évi költségvetési törvényjavaslat nemcsak a kormányprogramban kiemelten hangsúlyozott szociálisan igazságosabb elosztási elveknek mond ellent, hanem a környezetkímélőbb személyszállítási mód visszaszorításával jelentősen növeli a környezetterhelést.

Fontos szempont az is, hogy a törvény szerint a 65. életévüket betöltött magyar állampolgárok, az Európai Unió más tagállamának állampolgárai és „Magyar igazolvánnyal", illetve „Magyar hozzátartozói igazolvánnyal" rendelkező személyek ingyenes vasúti utazását (SZJ 60.21.10.9. és 60.10.1., kivéve járműszállítás a 60.10.12.0-ból) kell biztosítani a vasútnak.

Az EU 2004. évi bővítése után tehát további nagymértékű ingyenes vasúti utaztatásra kell pénzügyi fedezetet biztosítani. Csak a 2003. évi statisztikai adatok szerint mintegy 16 millió EU-beli állampolgár látogatott Magyarországra. Ha ezeknek csak 10%-a veszi igénybe a vasút ingyenes szolgáltatását, az azt jelenti, hogy további 1,6 millió fő ingyenes utaztatásával kell számolni. Ugyanakkor a magyar idegenforgalom jelentős bővülését várják a 65 év feletti nem magyar EU-beli állampolgárok ingyenes vasúti és más tömegközlekedési eszközökön biztosított utazási kedvezménye, és az ezzel kapcsolatos erőteljes idegenforgalmi propaganda hatására. Ennek következményeként az ingyenes vasúti utazást 2005-ben mintegy 3 millió nem magyar EU-beli állampolgár veheti igénybe. A 3 millió fő által 2005-ben igénybe vehető vasúti kedvezmény (díjszabási áron számolva) értéke 10-20 milliárd forintra becsülhető. Az ebből származó teljes idegenforgalmi többletbevétel viszont 180-270 milliárd forintot érhet el, amelynek államháztartási többletbevétele (adók, járulékok, stb.) 90-130 milliárd forintra tehető. Tehát a hozam több, mint a vasútra szánt teljes árkiegészítés (valójában az állampolgároknak nyújtott támogatás). Az idegenforgalom bruttó bevétele az egyik legnagyobb hozzáadott értéket termelő tevékenység, különösen annak várható növekménye, mert a kapacitások nagy része már kiépült és rendelkezésre áll. További előny, hogy mivel ez a réteg főleg nyugdíjasokból áll, az idegenforgalmi idény nemcsak nyárra, hanem egész évre tervezhető. Az idegenforgalom növekedése több tízezer új munkahely létesítését biztosítaná, ráadásul a vasút a forgalom növekedése révén nem kényszerülne drasztikus létszámleépítésre.

Az állam a vasút visszafejlesztésével növeli a visszafordíthatatlan környezeti és egészségi károkat, ráadásul jelentős bevételtől esik el, rontja a magyar gazdaság versenyképességét, és csökkenti a foglalkoztatás szintjét!

A Levegő Munkacsoport

Érdekes hírek a világ vasútjairól

Balesetek sorozata a török vasutakon

Fekete sorozata volt a török vasutaknak az Istambul-Ankara vasútvonalon ez év július és augusztusában.

Augusztus 11-én az Istambultól Adaparizába közlekedő személyvonat frontálisan ütközött az Ankarából Istambulba tartó expresszvonattal, amely a szakértői megállapítás szerint 82,5 km/óra sebességgel haladt. Az expresszvonat vezetője nem vette figyelembe a vörös fényjelzést, s ez okozta a balesetet. A tragédia 8 halott és 88 sebesült áldozatot követelt.

teszi lehetővé nagysebességű vonatok közlekedését.

Többen felelőssé tették a vasút vezetőit a balesetek bekövetkeztéért és követelték nemcsak azok, hanem a közlekedési miniszter távozását is.

(Rail et Transports, 2004. augusztus 25.)

A DB Rt. a veszteség növekedésére számít

A német vasút 157 millió eurós újabb veszteségre számít ebben az évben (2003-ban 461 millió volt), amely veszélyezteti a tőzsdére jutás tervét – írta augusztus 17-én a német pénzügyi közlöny. Mivel a német vasúttársaság helyt akart állni a regionális vonalakat üzemeltető magánvasutakkal folyó versenyben, takarékossági intézkedéseket vezetnek be. Így például a heti munkaidőt 38,5-ről 40 órára növelik, amelyet a 243000 dolgozónak többletjuttatás nélkül kell teljesíteni. A DB viszont azt vállalja, hogy 2008-ig valamennyi dolgozó alkalmazását garantálja.

(Rail et Transports, 2004. augusztus 25.)

SMS információs lehetőség az SNCF-nél

A francia vasút új szolgáltatást vezetett be az utasok tájékoztatásának megkönnyítésére. Ezentúl a személyforgalommal kapcsolatos valamennyi tudnivaló telefonon, SMS útján is hozzáférhető lesz. Így például a vonatok indulása, érkezése, esetleges késése illetve járatok kimaradása, továbbá lehetőség van helyfoglalásra, vagy annak lemondására is. A szolgáltatás díja mindössze 35 cent az SMS díján felül.

Az SNCF vezetősége reméli, hogy az utazóközönség megkedveli ezt a tájékoztatási formát, amivel gyors és pontos információt kapnak tervezett utazásukkal kapcsolatban.

(Rail et Transports, 2004. szeptember 1.)

Norvégia megnyitja vasúti személyforgalmát a versenytársak számára

2005-ben a norvég utasoknak alkalmuk lesz összehasonlítani állami vasúttársaságuk teljesítményét egy olyan új társaságéval, amelynek kiválasztása még nem történt meg.

Anglia, Németország, Svédország és Dánia után Norvégia is arra készül, hogy liberalizálja vasúti személyforgalmát. A kormány már megtette az első lépést, miután pályázatot írt ki egy Oslóból kiinduló személyforgalmú vasútvonal üzemeltetésére.

Ez a terv nagy érdeklődést keltett, amit az is bizonyít, hogy tanulmányi irodák és szakszervezetek is nyújtottak be javaslatokat.

A kormány hat vasútvállalatot választott ki, amelyek ez év őszén benyújthatják pályázatukat.

Ezek között van két francia, két brit, egy dán és egy norvég vállalat. Ez a vonal regionális forgalmat bonyolít le, naponta nyolc vonattal oda-vissza. A vonal a fővárost, Oslót köti össze egy 123 km-re fekvő várossal és éves forgalma mintegy 1,4 millió utas. A pályázók számára fontos, hogy ez az utasforgalom meglegyen a jövőben is.

Innen-onnan

A norvég kormány azonban nem akar megállni ennél. Amennyiben az első kísérlet beváltja a hozzá fűzött reményeket, szándékában van újabb ajánlatot tenni két fontos belföldi vonalra is, éspedig az Oslo-Stavanger és Oslo-Bergen közötti vonal üzemeltetésére.

(Rail et Transports, 2004. augusztus 25.)

Kína korszerűsíti vasútvonalait

A kínai kormány három nemzetközi vasútépítő és járműgyártó vállalattal kötött szerződést a kínai városok közötti gyors vasúti összeköttetések (Intercity) létrehozására, a kínai partnervállalatokkal együttműködésben.

A terv kivitelezésének költségét 885 millió dollárra becsülik. Az új vasútvonalakon 200 km/óra sebességgel közlekednek majd a vonatok, a lehető legkorszerűbb biztosítóberendezések védelme mellett.

(Rail et Transports, 2004. szeptember 8.)

Egységes európai vasúthálózat létesítése

Az Európai Unió kibővítésével kapcsolatban felmerült az igény a tagországok vasútjainak egységesítésére, mivel az egyes országok vasútjainak üzemeltetése jelenleg nemzeti alapon történik. Az egységesítésnek két oka van. Egyrészt politikai, vagyis a vasutak szervezeti felépítése nem felel meg az Unióban meglévő rendszernek, másrészt műszaki, mivel a XX. században történt fejlesztéseket a nemzeti igények szerint kivitelezték, így a villamosítás, a jelzőberendezés, az informatika jelentősen eltér egymástól, nincs köztük kompatibilitás. Ezért létre kell hozni a tagországok egyes rendszereinek egységesítését.

A politikai és műszaki feltételek megvalósítására egy európai vasútfejlesztési központ létesült, amelyben a Unió valamennyi tagországa – köztük Magyarország is – részt vesz. Ennek a szervezetnek elnökét júliusban választották meg a finn Reino Lampinen személyében, aki jelenleg Finnország közlekedési minisztériumának igazgatóhelyettese.

A megválasztott elnök kifejezte a vasúti közlekedés biztonságának fontosságát: „Azt akarjuk, hogy a vasúti közlekedés biztonságánál a megelőzés legyen az elsőrendű szempont. Mindent megteszünk azért, hogy a tagországokban közös szabályokat hozzunk létre". Ebben a központban mintegy száz munkatárs dolgozik majd, akiket 2005 és 2006 között fognak toborozni a tagországokból.

A szervezet igazgatótanácsa ez év októberében választja meg elnökét. Az igazgatótanács évente háromszor fog összeülni. A szervezet költségvetését 20 millió euróra becsülik, amelyből 2005-re 12 milliót használnak fel. Tartanak azonban attól, hogy ezt a költségvetést csökkenteni fogják, mivel Franciaország – a szervezet székhelye – azon államok közé tartozik, amelyek csökkenteni akarják az Unió költségvetését.

(Rail et Transports, 2004. július 21.)

Hajós Béla

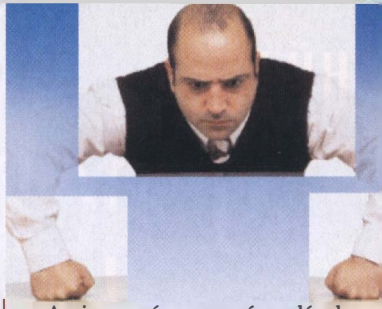
Közérdekű

Kotter József

A Vasutasok Szakszervezete másfél éves kitartó munkájának eredményeként a kormány, a gazdasági és közlekedési miniszter megértette, hogy a magyar nemzeti vasút fennmaradása elsősorban nem a vasutasok érdeke, hanem össztársadalmi érdek.

Lassú víz partot mos

Demonstráció és tárgyalások



Meghirdettünk egy tömegdemonstrációt, a kormányválság és Csillag István leváltása pedig megteremtette annak lehetőségét, hogy megindíthassuk az általunk áhított párbeszédet a vasút és a vasutasok helyzetéről. Az új miniszter egy hét alatt megértette, hogy a Vasutasok Szakszervezete a demonstrációt komolyan gondolja, és nem tágít attól, hogy a tárgyalásokat kikényszerítse.

A tárgyalások megkezdődtek. Gyanítom, a GKM-mel a tárgyalások könnyebbek lesznek, mint a MÁV Rt. vezetésével. Miért? Lássuk az előzményeket!

A MÁV Rt. elnöke 2003. június 4-én a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban a MÁV reform magasztos ecsetelése mellett kijelentette, 2006-ra a vasúttársaság nyereséges lesz.

A mai kétszázmilliárdos adósságból hogyan lesz nyereség? A tizenegyezres létszámcsökkentés a megoldás? Valóban „reform" a vonatok vagy a személyszállító kocsik számának és ezzel a szolgáltatás színvonalának csökkentése? Az utasnak nem kell a fűtött tiszta kocsi vagy a menetrend szerint közlekedő vonat? Vagy nincs szükség megfelelő csatlakozásokra, korrekt információra? Komolyan gondolták, hogy a sarki kocsma a legalkalmasabb a jegyeladásra és az utasok tájékoztatására? Hol marad a műszaki színvonal szintentartása, netán fejlesztése? Tényleg egyszer és mindenkorra megoldja a hatékonyság növekedését a tevékenység-kihelyezés? A hatékonyságnövekedésnél figyelembe vették a költséghatékonyság romlását? Biztosan az a jó, hogy minőségi csere címén nagytapasztalatú vasutasokat tesznek az utcára, és azokat pályakezdőkkel, vagy éppen „olajosokkal" pótolják? A különböző projektek kiírása – ami mellesleg ötmilliárd forintba kerül – oldja meg a vasút problémáját, vagy az ésszerű vasutas gondolkodás?

Amint azt írtam, a tárgyalások még csak most kezdődtek, és igen kemény és hosszú folyamat elé nézünk. Ne ringassa senki magát abban a hitben, hogy most minden végleg megállt és többé már nem lesz tevékenységkihelyezés vagy létszámcsökkentés: A tárgyalások menete és eredménye fogja meghatározni, hogy mennyiben fog a MÁV Rt. álláspontja a vitatott kérdésekben módosulni.

Nem kizárt, hogy az elhalasztott tömegdemonstrációt később meg kell tartanunk, sőt talán még a munkabéke is veszélybe kerülhet, ha a partnerek nem engednek jelenlegi elképzeléseikből. Ők arról vannak meggyőződve, hogy nekik van igazuk, mi pedig kiállunk a magunk igaza mellett. A kérdés az, hogy vajon a politika melyik álláspontjával azonosul.

Bízzunk az erőnkben, hiszen amint a példa mutatja, lassú víz újra partot mos.

kotter

Teljesítettük!?

Zlati Róbert

Hogy mit? Hát a tervet!

Budapest Kelenföld, péntek délután. A gyors hejár, öt kocsi, a másodosztály ajtaja nem nyílik. Nem rossz, csak állnak rajta. Az első osztály ajtaja nyílik, mert ott még volt hely... a kocsi előtérben. Kábé öt percet állt a vonat, amíg a peronról (gondolom) elfogytak a felszállni kívánó utasok. Hogy mindenki felszállt-e, vagy tán eltántorodott az utazástól, azt nem láthattam.

A folyosó dugig volt, a kocsi előtérben meg tizenketten állunk, dülöngélünk. Ja, meg ketten a kézmosóban. Ezek után mégsem volt számomra különleges, hogy az utasok a vasút (Figyelsz? Nem a vasutas!) rövidke szidalmazása után egész úton – legalábbis úgy tűnt – jól érezték magukat..., hiszen fent voltak a vonaton.

Persze biztosan az én arcomra sem ültek ki pontosan az érzelmek. Talán azért, mert vívódtam. Vívódtam, mert nem tudtam eldönteni, hogy melyik arcomat mutassam. Talán azt, amelyik sajnálja, szégyenli, hogy ilyen körülmények között „száguldunk" Európa felé? (A vonat nyugatnak tartott.) Vagy talán azt az ábrázatomat, amelyik azt az elégedettséget tükrözi, hogy teljesítettük a tervet!

Már majdnem ez utóbbi arckifejezést produkáltam, amikor azon kezdtem el gondolkodni, hogy – ebben a szorult helyzetben – nem probléma-e az, ha a tervet túlteljesítjük? Mert bizony úgy tűnt, hogy ez több 100%-nál. Végül is abban biztos voltam, hogy 100-nál több, de valójában mennyi?

Számoljunk! Az ülőhelyek 100%-osan ki voltak használva. A folyosón sem álltak többen, mint ahányan elférnek, és ugyanez volt a helyzet a kocsi előtérrel is. Akkor ez most hány százalék? Lehet, hogy ez így is csak 100%?

Megnyugodtam! Mígnem Tárnok környékén az egyik utas el nem ítélhető, de eléggé kétségbeejtő módon vette a bátorságot, és elindult WC-re. Ez egy kicsit sok volt. No nem nekünk! Neki! Azt nem tudom, rutinból vagy éppen rutintalanságból vállalta, de megküzdött érte, hát megérdemelte.

Aztán elkezdtem gondolkodni, a jövőre nézve hogyan lehetne javítani a helyzeten? Van egy javaslatom: metrófogantyút a kocsi előterekbe!

Hálóz//ati

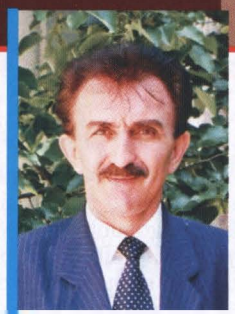
ÁFU-s alapszervezet alakult Debrecenben

Az FÉIB átalakítása során különösen időszerűnek látszik az árufuvarozási szakma önálló érdekeinek megjelenítését elősegítő szakmai képviselet megalakítása, hiszen a MÁV Rt. az Árufuvarozási Üzletág önálló gazdasági társaságba szervezését tervezi. Ennek a hírnek is köszönhetően, de elsősorban az önálló szakmai érdekek erősebb megjelenítésének fontosságát felismerve Debrecen területről kezdeményezés érkezett önálló ÁFU-s alapszervezet létrehozására. Az indítványt a területi, a központi valamint a FÉIB vezetés segítségével tett is követte, és 2004. augusztus 30-án megalakult a Vasutasok Szakszervezete Debreceni Árufuvarozási Szakszervezeti Bizottsága. Az elképzelés helyességét, sikerét a Vasutasok Szakszervezete soraiba újonnan belépők nagy száma jelzi. Ez jelzi, hogy egy jövőbemutató, alulról jövő kezdeményezés egy demokratikus szervezetben – a VSZ-ben – életképes, támogatásra érdemes!

Zlati Róbert

KÜT

Tájékoztató a MÁV Rt. KÜT Központi Üzemi Tanács üléseiről



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2004. szeptember 14.

1. Első napirendként a MÁV Rt. KÜT megtárgyalta és kialakította véleményét a MÁV Rt. Paritásos Munkavédelmi Testület létrehozását kezdeményező munkáltatói javaslatról. Ezzel a KÜT egyetértett és támogatja.

A munkavédelmi képviselői mandátummal rendelkező KÜT tagok kezdeményező indítványt tettek a PMT megválasztása után a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottság delegálására. A testület ezt elfogadta és a sikeres lebonyolítás érdekében munkaprogram elkészítésére kérte fel vezető tisztségviselőit.

2. Második napirendként a KÜT delegálásával kapcsolatos MOSZ, PVDSZ által tett értesítéseket értékelte a testület. A MÁV Rt. KÜT megállapította, hogy a központi üzemi tanács delegálása az üzemi tanácsok feladata, ennek tettek eleget az üzemi tanácsnokok 2004. július 22-én. A MÁV Rt. KÜT az általuk tett felhatalmazás alapján végzi munkáját.

3. A Harmadik napirend témája a novemberben sorra kerülő, soros üzemi tanács választás megtartására készített felhívás elfogadása volt. A KÜT létrehozta a választást elősegítő Információs Központot (tel. 35-77).

4. A negyedik napirend során *dr. Mosóczi László* főigazgató részéről tájékoztató hangzott el a *„Pályavasúti Üzletágnál tervezett tevékenység kihelyezési projektek”* és a *„Javaslat a pályavasúti területi operatív egységek szervezeti módosítására, irányításának korszerűsítésére, az MSZSZ módosítására”* készített munkáltatói elképzelésekről. A főigazgató szóbeli kiegészítésében utalt arra, hogy hatékonyságjavulást kell elérni a pályavasút működtetésének minden területén. Cél a vasúti távközlés nem alapvető berendezéseinek karbantartási, hibaelhárítási tevékenység megszüntetése, kihelyezése és külső piaci megrendelése. Ebbe a körbe tartoznak a vasúti URH rádió berendezések, tájékoztató berendezések, órahálózat, távbeszélő hálózat végkészülékei és a kapcsolt üzemű távgépíró hálózat végkészülékei.

Álláspontja szerint az erősáramú területen a villamos felsővezeték karbantartás és hibaelhárítás szakmailag még elviselhető kockázattal kihelyezhető. A MÁV Rt. szempontjából stratégiai fontosságú középfeszültségű energiaszolgáltatás teljes feladatkörének saját kézben tartását kell megvalósítani.

A kisfeszültségű infrastruktúrával kapcsolatos MÁV Rt.-n belüli tevékenységet fel kell számolni, és azt szolgáltatásként a piacról megrendelni. A tevékenység és a létszám átvételére folynak a tárgyalások az IK. KFT-vel.

A PMLI működési hatókörében kihelyezhető tevékenységek a jól szervezhető karbantartás, felújítás, beruházás, mely mintegy 1100 főt érint. Nem kihelyezhető tevékenység a pályafelügyelet, hiba- és zavarelhárítás, gondozás, kis karbantartás.

A szakterületet képviselő KÜT-tagok a vasútbiztonság biztosítására, mint a tevékenység kihelyezés és a szervezet átalakítás egyik kockázati tényezőjére hívták fel a figyelmet.

5. A különfélék napirend során Horváth István munkavállalói FEB tag adott tájékoztatót a MÁV Rt. FEB üléséről.

A SZAKTERÜLETET KÉPVISELŐ KÜT-TAGOK A VASÚTBIZTONSÁG BIZTOSÍTÁSÁRA, MINT A TEVÉKENYSÉG KIHELYEZÉS ÉS A SZERVEZET ÁTALAKÍTÁS EGYIK KOCKÁZATI TÉNYEZŐJÉRE HÍVTÁK FEL A FIGYELMET.

Soros KÜT ülés: 2004. szeptember 22.

1. A KÜT ülés napirendjeként *Dr. Csiba József* főigazgató adott tájékoztatót a Gépészeti Üzletág szervezetének működéséről, a működés tapasztalatairól, a 2004. évi I-VII. havi teljesítmény mutatóinak alakulásáról, a munkavállalók foglalkoztatására kötött megállapodásokról.

Az üzletág eredményei az első félévben jól alakultak, de a karbantartási bevétel anyaghiány miatt elmaradt. Krónikus anyaghiány felszámolására megtörténtek az egyeztetések a társasági szolgáltatóval. Több energiaköltség merült fel, mert több a vontatási teljesítmény. Nőtt a vonatkilométer a SZESZA-nál és az ÁFU-nál. Az üzleti eredmény a vontatási többletszolgáltatásból ered. A júliusi zárólétszám 16 fővel alacsonyabb a tervezettnél. A kiemelt beruházások – az egyik a járműveknél, a másik a munkafeltételeknél – nem úgy alakultak, ahogy azt szerettük volna. Eredményt jelent a rádiók lecserélése egyes területeken. Fontos a mozdonyok teljesítmény-kihasználása, üzemeltetési és bérköltségek megtakarítása miatt. Javítani kell a munkafeltételeken a külszolgálatoknál. A szervezet módosítását követően is biztosan marad a vontatási, a fenntartási, a kocsivizsgálati tevékenység.

A szakterületet képviselő KÜT-tagok a munkafeltételek biztosítását jelölték meg a következő időszak egyik fontos feladatának.

2. A különfélék napirend keretében az Üzemi Megállapodás tervezetet fogadta el a KÜT és tájékoztató hangzott el a Reform Konzultatív Bizottság üléséről.

Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Emlékezés

Búcsú két barátomtól

Két barátom hirtelen halála nyomja a lelkemet. Mindkettőjüknek lett volna még mit tenni e világon. Mindkettőjük emléke remélem soká él, és hivatkozunk majd egyik-másik mondásukra, cselekedetükre, okítva ezzel a fiatalabb generációt.

Tóth György – nekem csak Gyuri – iskolatársam volt Szegeden, a vasutas középiskolában. Az iskola focicsapatában együtt játszottunk, és gépész lévén, mozdonyvezető lett belőle. Hosszú évekig volt mozdonyfelvigyázó Szolnokon, ahol SZB titkárként is tevékenykedett. Segítőkészsége szókimondással is párosult. Nem engedett sumákolni. Keményen, sokszor kíméletlenül bírált. A VSZ Gépészeti Intéző Bizottságában a titkári testület tagjaként állított engem is nehéz feladatok elé. Balesete után az enyhén bicegő járása is közrejátszott abban, hogy a „kisgonosz" becenevet kapta, valószínűleg a „gonosz manó" kifejezésből eredően.

Kemény szókimondása nem tette mindig népszerűvé, de így szerettem. Kapcsolatunk nem volt mindig felhőtlen, de a közös cél és a szakszervezeti munka rendszeresen összehozott bennünket. 2004. október 4-én temették.

A másik barát nem várt halála csak fokozta Gyuri emléke miatt érzett bánatomat.

Koleszár István színes egyénisége, életrevalósága hihetetlenné teszi, hogy nincs többé. Tudtuk, hogy beteg, de erre senki nem számított.

A Gépészeti Intéző Bizottságban szegény Szabó Sanyi halála után Pista örökölte a „kistorgyán" nevet. Nem akart az igazságtalanságokba belenyugodni. Mindig mindenkin segíteni akart, nem volt olyan kérdés, amelyben ne a segítő szándék vezette volna.

Sokszor erején felül vállalt feladatokat, tennivalókat. A munkakörén túl az egyéni gondok kezelése is kiemelt feladatot jelentett számára, valószínűleg ezért vállalt önkormányzati képviselőséget. Mindig nagyon büszke volt arra, ha a falujáért sikerült tennie valamit. Sok rendezvény – köztük szakszervezetiek is – szervezésében segédkezett. Büszke volt, ha híres és befolyásos embert tudott megnyerni szűkebb pátriája megsegítésére. A stílus maga az ember mondhatnánk, temetése a Vértanúk Napján volt.

Végül álljon itt Pista szavajárása, mely rávilágít egyéniségére: „Gyerünk, haladjunk, mert hazavár Katókám."

Nyugodjatok békében barátaim!

Pszota Árpád

Megalakult a KMVB

Két éven át kellett meglennünk a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága (KMVB) nélkül. A 2004. május 1-jén életbelépett törvényi módosítások azonban arra kötelezték a munkáltatót, hogy létrehozza a Paritásos Munkavédelmi Testületét. Ezt kezdeményező levelében a MÁV Rt. kilátásba helyezte, hogy megfelelő alulról jövő kezdeményezés esetén egyazon napon delegálható lenne a KMVB is.

Erre reagálva 2004. szeptember 10-én *Bartus Sándor, Baráth Enikő, Faragó Józsefné, Gazsó Károly, Horváth István, Majoros Ferenc, Tóth László, Adámi László,* a MÁV Rt-nél mandátummal rendelkező munkavédelmi képviselők felhívásban szólították fel a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottságának delegálására.

A két delegáló értekezletet 2004. szeptember 30-án, a több, mint hétszáz meghívott munkavédelmi képviselő befogadására alkalmas Vasúttörténeti Parkban tartották.

A Paritásos Munkavédelmi Testületbe öt rendes tagot – *Szőllősi Sándor* (SZESZA, Bp. Déli), *Kondor Norbert* (Pályavasút, Várpalota), *Temesvári István* (Gépészet, Miskolc), *Kolonics Kálmán* (ÁFU, Székesfehérvár), *Varga Andrásné* (Irányítás-szolgáltatás, Miskolc) –, öt póttagot – *Gerencsér Lajos* (Pályavasút, Siófok), *Urbánné Ritz Erzsébet* (SZESZA, Kiskunhalas), *Károlyi Lajos* (Gépészet, Püspökladány), *Horváth László* (ÁFU, Zalaegerszeg), *Harkai András Péter* (Irányítás-szolgáltatás, vezérigazgatóság) – választottak meg titkos szavazással. Ezt követően született döntés arról, hogy a már megválasztott tíz képviselő egyben a KMVB tagja is. Majd a még hiányzó három KMVB tagot – *Pék Károly* (Pályavasút, Érd), *Sziráczki Tibor* (Pályavasút, Ferencváros), *Horváth András* (Gépészet, Békéscsaba) – választották meg nyílt szavazással a jelenlévő képviselők.

Gratulálunk mindkét testület megalakulásához, tagjaiknak erőt kívánunk ahhoz, hogy a MÁV Rt. átalakulása során sikeresen vigyázzák a munkavédelmi szabályok betartását.

LÁSS, NE CSAK NÉZZ!

Szégyen, büszkeség, gyász

Furcsa dolog a történelmi idő és az egyéni életidő kapcsolata. Ami nekem ötvenegynehány évesen tapasztalat, vagy apám életének személyes története – az a lábnyomnak vagy annak a két fiatal, udvarias és kedves kalauznak, akik egy őszi balatoni vonaton a jegyemet kezelték, ugyanolyan történelem, mint a tatárjárás vagy az 1848-49-es szabadságharc.

A történelemmel pedig történelmi idők óta hadilábon állunk. A történelemírás története történetek hamisítások története lett. A diktatúrákban – Horthy-t a Rákosi, a Kádár korszakban csak a „hivatalos" történelem, amiről a tapasztalat alapján józan paraszti ésszel gondolkodó emberek többsége tudta, hogy egyszerűen hazugság. Volt persze megtévesztés, porhintés, mai szóval manipuláció akkor is, de a média még nem volt képes „megkettőzni" a világot. Akkor is találkozott a megjátszott vagy valódi ostobaság a mindig valós érdekekkel, a legszörnyűbb mozgalmaknak és akcióknak is voltak hívei, hívói és tettesei, készséges, haszonleső aktivistái és végrehajtói. De a nagy történelmek, az ellenzéki mozgalmak és nem utolsósorban a szakszervezeti olvasókörökben még művelődő munkások a történelmi időkben is legalább az ép öntudat megőrzését segítették.

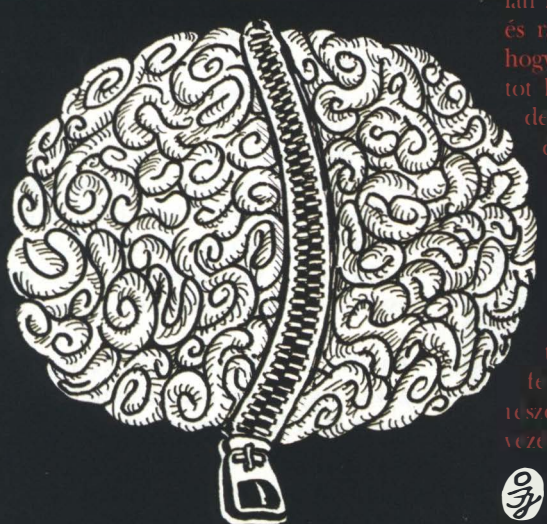
Számomra úgy tűnik, hogy a rendszerváltás óta bármennyi fölösleges és reménytelen zsákutcába, kíméletlenül fáradságos kerülőútra tévedtünk a való élet megszervezésében, a legsúlyosabb, mert hosszútávon a legveszélyesebb lehetőségeket rejtő hiba az, hogy nemhogy nem tettük rendbe, inkább hagytuk teljesen széthullani, a napi politizálás szajhájává zülleni a nemzet történelmi tudatát és öntudatát. S ezért nemcsak az értelmiség tétován nyafogó egyedei, a rutinos hazudozásba belehibbant médiaguruk felelősek, de a szakszervezeti, az üzemi könyvtárak, művelődési házak felszámolói, bezárói, a felvilágosult sajtó nyomorgatói is, az a „kultúrpolitika", amelyik felszámolni látszik a művelt, tájékozott, saját politikai meggyőződéssel és józan ítélőképességgel rendelkező, olcsó reklámtrükkökkel nem befolyásolható ember ideáját.

Látjuk, tapasztalhatjuk, elsősorban a fiatalok vannak kitéve a veszélynek, az ő történelmi tudatuk a bárhogy befolyásolható nem tudás, s a legfurcsább, hogy ebből a szempontból szinte mindegy, hogy szakmunkástanuló vagy történelemszakos egyetemi hallgató az illető. Áltudomány, babona, vallaspotlék lett a történelem a fiatalok számára, s a műveltségi különbségek inkább csak a tévesztések megfogalmazásában, az alapvetően hamis értrendszerek felépítésének „ámosságában" mutatkoznak meg.

Csak a tények és a tények egysége lehet a meggyőződés és a meggyőzés alapja. Ennek hivatkozva szólnék a két aktuális évfordulóról: október 15-étől, a német megszállás és nyilas hatalomátvétel, illetve október 23-ától, a november 4-ig tartó 1956-os forradalom évfordulójáról.

A nyilasok legundorítóbb és ezért talán legtöbbet emlegetett bűne, a gyilkos és rabló zsidóüldözés. De ne feledjük, hogy a magyar holocaust legtöbb áldozatot követelő tragédiája a vidéki zsidók deportálása még Horthy kormányzó utólagos jóváhagyása mellett lezajlott. A gettóba zárással, az éjszakai Dunába lövöldözés „kispani" módszerével a pesti zsidókat a nyilasok már „csak" megtizedelni, meggyötörni és knabolni tudták, megsemmisíteni nem, mert jöttek a szovjet csapatok és a fasisztáktól valóban meg- és felszabadították. Nemzeti tragédiánk része az is, hogy ők később más céloktól vezérelve hasonló bűnöket követtek el.

Szálasi bandája az ország hadszíntérré tételének és lerombolásának következetes támogatásával, az ellenállók likvidálásával, a nemzeti vagyon elhablásával tökélyre vitte a gyilkos nemzetárulást. Aki ma őt, őket tartja követendő példaképnek, meg az általános történelmi tudatzavarban is orvosi esetnek tekinthető. Hogy ezzel a tébollyal egy pár tucat zavarodott ember sztárrá válhatott, nemcsak őket minősíti, hanem a pénzhességtől eláljasult köz- és magánmédiát. Sajnos a két reklám közötti időt ki kell tölteni valamivel, bármivel, de a nézettségen kívül immár senki semmiért nem felelős. Ami történik nemzeti gyászunk és szégyenünk gyalázatos megsértése.



Maradjunk annyiban, hogy ennyi ma is csak két Dianát ismerek. A sósborszeszt, amit gyerekkoromban kockacukorra csepegtetve fogyasztottunk, és a csinos kántorhölgyet a gyülekezetből, ahova vasárnap istentiszteletre jártok.

56 pedig dicsőséges, mai politikai csoportosulások számára kisajátíthatatlan, tipikusan befejezetlen, valódi kibontakozása előtt vérbefojtott forradalom volt. Október 23-án a mai jobb és baloldalnak közösen kellene megünnepelnie a szabadság mámorító pillanatát, november 4-én pedig méltóan meggyászolnia a bukást. Az 56-os általános kommunistázás azért felettébb undorító történelemhamisítás, mert a forradalom előkészítői, vezetői, a mártírhalált kihívók és vállalók többsége kommunista volt, a legtovább ellenálló munkástanácsok pedig a szó nem mai, hanem akkori értelmében baloldali szociáldemokraták.

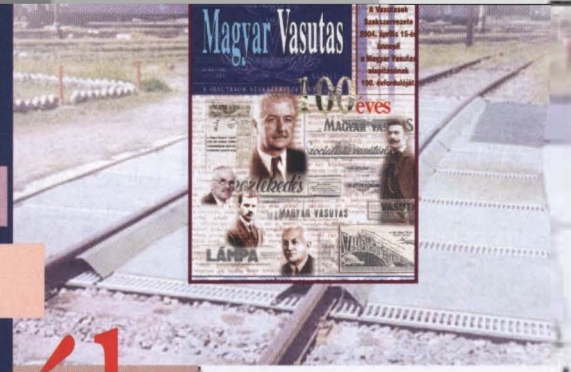
Kívánom, hogy az idén szégyen, büszkeség, gyász a szívünkben legyen a helyén. S a nevezetes napokon helyén legyen a szívünk.

Mező Ferenc

1956

Üzen a múlt

A 100 éves Magyar Vasutasból



Olvasói javaslatra indított rovatunkban rendszeresen idézünk a 100 évvel ezelőtt megjelent Magyar Vasutasból.

Külföld

Osztrák vasutasok drágasági pótléka

Osztrák kartársaink fizetési viszonyai – mint közismeretes – jelentékenyen kedvezőbbek, mint a magyar vasúti alkalmazottaké. Mindazonáltal nem valami kedvező az anyagi helyzetük, főként most, hogy Ausztriában is nyomasztóvá vált az általános drágaság. De osztrák testvéreink czéltudatos és erős szervezettel birnak és nem hajlandók némán elibe nézni a küszöbön álló nyomornak. Az elmult hetekben az egész országban igen jól látogatott vasutas-gyüléseket tartottak, amelyek drágasági pótlékot követeltek a vasuti alkalmazottak számára. A gyülések sorozatát egy Bécsben megtartott nagygyülés fejezte be, amelyen az egész ország vasuti alkalmazottai képviselve voltak. A nagygyülés megbizásából a napokban járt az osztrák vasuti alkalmazottak öttagu küldöttsége a vasuti miniszternél, hogy átadja neki a gyülésnek huszszázalékos drágasági pótlékra vonatkozó követelését. A miniszter nagy jóakarattal fogadta a küldöttséget, de egy „szép" beszédnél és bizonytalan igéretnél egyebet nem adott. Azután Banhaus miniszteri tanácsost kereste föl a küldöttség, aki részletes fölvilágositást kért az egyes kategóriák jövedelmi és életviszonyairól. A kért drágasági pótlékra vonatkozólag megjegyezte a miniszteri tanácsos, hogy az több millió koronára rugna.

Osztrák kartársaink szervezete olyan hatalmas, hogy bizvást remélhető, hogy ugy a miniszter nyájas kétszinüségét, valamint a miniszteri tanácsos aggodalmait a helyes utra fogják terelni.

A magyar vasúti alkalmazottak pedig, akiknek helyzete sokkalta nyomoruságosabb az osztrákokénál, szintén csak erőteljes és imponáló szervezkedéssel lesznek képesek nemcsak drágasági pótlékot, de sok egyéb égetően szükséges reformot is kivivni.

Más kárán tanul az okos. Osztrák testvéreink hatalmas szervezetének tagjai majdnem egyenlőn oszolnak meg a hivatalnokok, altisztek, szolgák és a munkások között. Együtt éreznek és együtt dolgoznak mindnyájan. Kivételt csupán a cseh nemzetiségü vasuti hivatalnokok képeznek, akiknek külön egyletük és külön lapjuk van. A napokban azonban a cseh vasuti hivatalnokok lapja föltünő helyen nyilatkozatot tesz közzé, amelyben, tekintettel a magyar vasuti sztrájkból levont tanulságokra, kimondja a cseh vasúti hivatalnokok egyesülete, hogy belátja az összes vasutasok egyöntetü szervezkedésének szükségét, mert csak ilyen módon lehet anyagi és társadalmi helyzetükön segiteni. Ezzel meg van adva az első lökés ahhoz, hogy az eddig távol állott cseh hivatalnokok is csatlakozzanak az egyetemes nagy vasutas-szervezethez.

A lefolyt magyar vasutas-sztrájkból ugylátszik mindenki inkább tanul, mint a legközvetlenebbül érdekeltek, a magyar vasúti hivatalnokok, altisztek és szolgák, akik annyi csapás és szenvedés után sem látják be, hogy csak akkor érhetnek el eredményeket, ha kilépnek elzárkozottságukból és a munkásokkal együtt segitenek megteremteni az összes vasutasok hatalmas szövetségét.

Aranyjelvény

Egy szakszervezeti életút elismeréseként

Révész Bertalannét 2004. október 1-jén ünnepelték kollégái nyugdíjba vonulása alkalmából. Alapszervezete és a vasutas szakszervezeti nőmozgalom alkotó, tevékeny résztvevőjét közvetlen munkatársai és a VSZ Területi Képviseletének vezetője köszöntötte. A VSZ legmagasabb kitüntetését, az Aranyjelvényt Karácsony Szilárd szervezetpolitikai alelnök nyújtotta át részére az Elnökség nevében.

Idézetek a kitüntetési javaslatból: Révésznő a VSZ záhonyi Gépesített Rakodási Főnökség Szakszervezeti Bizottságának főállású tisztségviselője. A Nőbizottságban betöltött tisztségét is nagy odaadással, rendkívüli szociális elkötelezettséggel végzi.

Az elmúlt években szakszervezetünket ért negatív hatások során kiegyensúlyozott személyisége sokban hozzájárult ahhoz, hogy a tagok nem pártoltak el szakszervezetünktől. Amennyiben röviden kellene jellemezni, úgy mondhatnánk, hogy mindenki nyelvén tud beszélni, mindenkihez van egy jó szava.

Rendkívül jó szervező. Feledhetetlen élményeket nyújtó kirándulások kezdeményezője és kivitelezője, de az ünnepek sem múlhatnak el az általa készített figyelmességek nélkül.

Sok erőt és egészséget, hosszú nyugdíjas éveket kívánunk családja körében! Köszönjük munkáját!

Pöhacker Attila köszönti Révész Bertalannét

Innen-onnan

A Vasutasok Szakszervezete Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottsága 2004. szeptember 5-8. között Zamárdiban, a szakszervezet üdülőjében tartotta árufuvarozási tisztségviselőinek oktatását.

ÁFU-s Tisztségviselők oktatása

Az oktatás anyagában az érdekvédelem gyakorlata, tagszervezés, a VSz szervezeti felépítése, működése, jelenlegi helyzete, az önálló árufuvarozási szakmai képviselet megalakításának legfontosabb feladatai szerepeltek. Az előadók a VSZ vezető tisztségviselői, és más szakszervezet munkatársai voltak. *Kovács Imre*, az Árufuvarozási Üzletág vezetője is tartott előadást és válaszolt a tanfolyam hallgatóinak kérdéseire.

Az oktatás gerincét a VSz Árufuvarozási Szakmai Képviselet megalakításával kapcsolatos feladatok meghatározása alkotta, a résztvevők egyeztették ezzel kapcsolatos tapasztalataikat. Elkötelezték magukat egy menetrend mellett, mely szerint a szakma küldöttértekezlete november közepén ül össze, vezető tisztségviselőinek megválasztására.

-zlati-

Mellékállás! Az Explorer Vasutas Világjáró Klub Magyarország legnagyobb vasutas, turista szervezete felvételt hirdet csoportkísérői mellékállás betöltésére. A mellékállásra jelentkezhetnek házastársak és élettársak is.

Az ideális jelentkező legalább 25 éves, az egyesület profiljának megfelelő európai helyismerettel, utazási gyakorlattal, jó problémamegoldó képességgel rendelkezik. Angol vagy német nyelv alapfokú ismerete szükséges.

Kézzel írott önéletrajzodat: EVVK 6100 Kiskunfélegyháza, Akácfa u. 12/3. címre várjuk.

További információ: 06-30-9634-325-ös telefonszámon kérhető.

Kedvezmények VSZ tagoknak

A Vasutasok Szakszervezete tagjai részére Pécsen, a Bozsér Barkácsbolt áruválasztékából

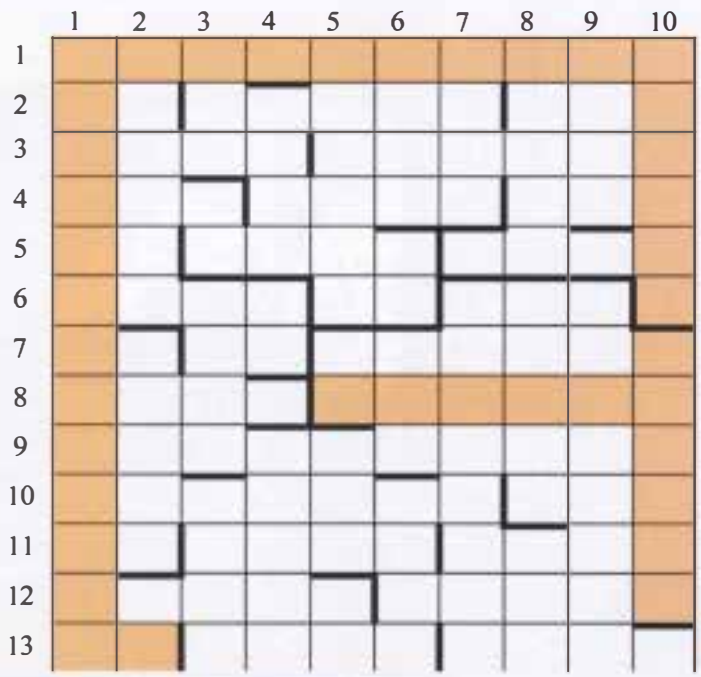
öt százalék kedvezményt nyújt.

A kedvezményt kizárólag névre szóló, a Vasutasok Szakszervezete által tagjainak biztosított és érvényes tagkártya alapján lehet igénybe venni. A tagkártya át nem ruházható. A vállalkozó jogosult a tagkártya alapján más személyi azonosságot igazoló okmány bemutatását kérni.

Vasúttörténeti Alapítvány

A Vasúttörténeti Alapítvány köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át az elmúlt évben is részükre felajánlották. 2003. évben az APEH által átutalt 310583 Ft-ból fedeztük az V. Országos Vasutas Fotópályázat és alkalmi vasúttörténeti kiállításaink, rendezvényeink költségeinek egy részét.

Keresztrejtvény



125 éve született a Hétkrajcár írója (függőleges 1). Debrecenben a Déri Múzeum előtt áll egykori kollégiumi évfolyamtársa (vízszintes 1.) által készített „úgynevezett" (függőleges 10., vízszintes 8.) emlékmű.

Vízszintes: 1.) *Megfejtendő;* 2.) Puha fém – Fejrevaló – Római köszöntés; 3.) Küzdőtér – Beütemez (fr.); 4.) Járom – Mohamedán vallású nép – Vasutas Sport Egyesület; 5.) Római 900 – Férfi név – Angol férfi név; 6.) Házasságon kívüli gyermek – Duplán város – Nagy tároló vég nélkül – Szén vegyjele; 7.) Kettősbetű – Vonatjel – APEH-os szakkifejezés; 8.) Egyik egyetemünk – Megfejtendő; 9.) Átmenetileg; 10.) Kabátot összezáró – Némán tegye!; 11.) Mister – Agya – ....Saki; 12.) Kitüntetés (ném.) – Himlő nyoma (vissza); 13.) 1707-es Országgyűlés helyszíne – Mazsola párja.

Függőleges: 1.) *Megfejtendő;* 2.) Rejtvény (gör.) – Szálat teker – Rúd végei; 3.) Néma adason! – Haver hangzói – Harap (ang.) – Vég nélküli medoc!; 4.) Giga – Vadászeb – Római 99 – Vajon – Nóra írója; 5.) Mustárgáz – Latin elöljáró: óta, -tól – Közepén bogozná – Nobélium vj.; 6.) Szekta része! – Katalin, Anna – Két tagú csoport – Pincébe nyújt; 7.) Gépkocsi márka – János – Drótkötelet; 8.) Üdvözlégy (lat) – Növény szárat – Török rang; 9.) ... Montand – Osztrák gépkocsi jel – Megnyugszik; 10.) *Megfejtendő* – Észak.

Készítette: Bánszegi József

A Magyar Vasutas 2004. július–augusztusi számában megjelent keresztrejtvény megfejtése: Egységes Magyar Munkaügyi Adatbázis. Szabályosan foglalkoztatja-e?

Ha van mire, de nincs miből...

Személyi kölcsön a VSZ tagjai számára

Hívja a Beneficial Rt. ügyfélszolgálatát és igényeljen most személyi kölcsönt!

(06 40) 41-41-41

A pénznek mindig megvan a helye, csak legyen belőle elég. Mostantól nem lehet akadály, ha éppen elfogyott, mert a Vasutasok Szakszervezetének tagjaként Ön **650 000 Ft** összegű személyi kölcsönt már havi **18 294 Ft** törlesztő részlettel felvehet. Valósítsa meg könnyedén kisebb terveit vagy akár legmerészebb álmait a **150 000 Ft**-tól **2 000 000 Ft**-ig gyorsan és kényelmesen igényelhető személyi kölcsönnel.

Gyorsan, mert:

- A hitelbírálat **30 percen** belül megtörténik.
- A jóváhagyott hitelösszeget **2 munkanapon belül** a bankszámlájára utaljuk.

Kényelmesen, mert:

- **Megválaszthatja** a havi törlesztőrészlet nagyságát 12 és 60 hónap közötti futamidővel.
- **Meghatározhatja** a törlesztési napot.
- Banki átutalással **vagy** csekken keresztül törlesztheti hitelét.
- Hitelfedezeti **életbiztosítást** is igényelhet.

Példa az igényelhető hitelösszegre	Kezelési költség	Futamidő	Havi törlesztőrészlet
300 000 Ft	0 Ft	60 hónap	8989 Ft
650 000 Ft	0 Ft	60 hónap	18 294 Ft
1 200 000 Ft	0 Ft	60 hónap	31 579 Ft

Beneficial Rt.

Minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 55 000 Ft, adóstárssal 85 000 ft. A hitel nyújtója a Beneficial Rt. (East-West Business Center, 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3.). A jelen tájékoztató nem minősül nyilvános ajánlattételnek a Beneficial Rt. részéről. A kölcsön minden esetben a Beneficial Rt. által végzett hitelbírálat függvénye. A hitelbírálat eredményét a Beneficial Rt. semmilyen esetben sem köteles megindokolni. A kölcsön nem vehető igénybe üzleti célra. A további kondíciókról érdeklődjön a fenti telefonszámon. **A THM értéke 21,56% és 29,38% között változik.** A fenti példát 60 hónapos futamidőre számítottuk.

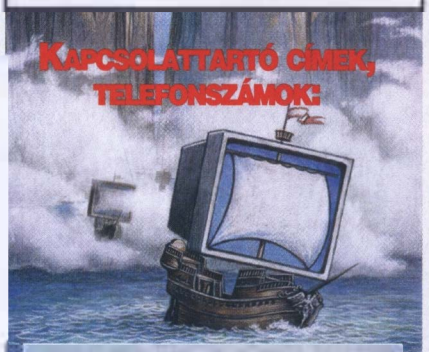
Hirdetés

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ÉS A TVNET SZÁMÍTÁSTECHNIKAI KFT. 2004. SZEPTEMBER 8-ÁN KÉTOLDALÚ MEGÁLLAPODÁST ÍRT ALÁ, MELY SZERINT A SZAKSZERVEZETI TAGOK RÉSZÉRE A PIACI ÁR ALATT,

500-1500 Ft-tal olcsóbb havi díjon! Belépési díj nélkül!

Rendkívüli szélessávú internet lehetőség

TVNET
www.tvnet.hu



biztosít szélessávú Internet szolgáltatást. A 2004. szeptember 30-ig megkötött szerződések mellé + 1 éves ingyenes National Geographic előfizetést ad ajándékba a Szolgáltató.

A szélessávú internet hozzáférés lehetőséget biztosít a korlátlan idejű használatra, nem képez telefonköltséget, időben és adatforgalomban egyaránt korlátlan forgalmú, folyamatos elérést biztosít.

Lehetőséget ad az állandó és folyamatos e-mailben (elektronikus levélben) történő kapcsolattartásra a nap bármely szakában. Az információk másodpercek alatt jutnak el az ismerősökhöz, ügyfelekhez és a szakszervezeti tagokhoz.

Október 1-től 31-ig tartó akciónk:

Az egyszeri díj 0 Ft

Egyéni előfizetőknek. A telefonszám előfizetője magánszemély!

A szolgáltatáscsomag több felhasználó egy időben történő csatlakozását is engedélyezi.

A megrendeléshez nem kell mást tennie, mint felvenni a kapcsolatot a Vasutasok Szakszervezetével, regisztráltatni magát a szakszervezeti tagok közé, amennyiben ezt még nem tette meg. Ezután kapja meg az internet megrendeléshez szükséges internetes bejelentkezési azonosítókat.

■ Vasutasok Szakszervezete
1023 Budapest, Ürömi út 8.
Telefon: 06/1-326-1594
Üzemi telefon: (01) 21-52

■ TVNET Számítástechnikai Kft.
1134 Budapest, Lehel u. 11.
Telefon: 06/1-288-6300
Internet elérés: www.tvnet.hu
E-mail: vasutasok@mail.tvnet.hu

Dinamikus IP cím	ADSL 384/64	ADSL 512/128	ADSL 768/128	ADSL 1500/384
Havi díj (1 év hűség)	6 600 Ft + Áfa	8 000 Ft + Áfa	9 900 Ft + Áfa	25 000 Ft + Áfa
A SZOLGÁLTATÁSCSOMAGOK TARTALMA: *Korlátlan idejű Internet kapcsolat*				
E-mail (...@mail.tvnet.hu)	5 db	5 db	10 db	10 db

SIGNAL Biztosító Rt. kedvezménye VSZ-tagoknak

A VASUTASOK Szakszervezete tagjai részére 2003. októberétől balesetbiztosítást kötött a SIGNAL Biztosító Rt-vel.

2004. október 1-jétől emelkedtek a balesetbiztosítás összegei. Baleseti rokkantság esetén 96 000 forint helyett 120 000 forintot, munkahelyi balesetre járó szolgáltatás esetében a három napot meghaladó táppénzes állománynál 2000 helyett 2500 forintot, a 21 napot meghaladónál 3500 helyett 4500 forintot térít a biztosító. A biztosítás 30 forintos havidíja nem változik.

A SIGNAL Biztosító Rt. a Vasutasok Szakszervezetével történő együttműködés további lépéseként lakásbiztosításait (HÁZ-TARTÁS, BÁSTYA) ajánlja szakszervezetük tagjainak.

Lakásbiztosításainak díjából a SIGNAL Biztosító Rt. a szakszervezeti kártyával rendelkező tagok részére (az általánosan adható engedményeken felül) további 10%-os engedményt ad.

Biztosítási fedezetünk – feltételeink szerint – kiterjed az Önök lakására, családi házára és a benne foglalt ingóságokra, tűz, robbanás, elemi károk, vezetékes víz, betöréses lopás és rablás károk esetén.

Ha a fentiek felkeltették érdeklődését, biztosítási kérdéseikkel forduljanak bizalommal Reményi Zsuzsánna szakszervezeti referenshez. Nevének és telefonszámának megadása után (1121 Budapest, Alkotás u. 50., telefon: 06-1-458-42-06, remenyi.zsuzsanna@signal.hu)

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete
www.vsz.hu E-mail: vsz@axelero.hu
Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke
Művészeti vezető: Károlyi Marianna
Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8.
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622
Nyomdai előkészítés: Tizpont Bt.
és nyomás: Tel.: 06/70/315-7815, E-mail: karolyi...@mail.datanet.hu
ISSN 0460-6000
Egyéni előfizetési díj: 780 Ft/év

Szabó és Fia Kft.

Szabó és Fia Szolgáltató Kft.

MSZ EN ISO 9001/2001

Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.

Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.

BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGERT

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105
E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net
www.szaboesfia.hu

2004. NOVEMBER

Megjelenik: 12 000 példányban

Magyar Vasutas

1896

ALAPÍTVA: 1904-BEN

XLVIII/11

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Köszönjük

a vasutasoknak, szervezőknek és a vasút ügyét támogatóknak, hogy szabadidejüket áldozták rendezvényünkért.

Demonstráció

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/

ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812

nitu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

MVJ a MÁV Rt.-vel együtt, egy magas színvonalú vasúti szolgáltatás megvalósításáért!

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

Együtt erősek vagyunk!

(Fotó Orosz Tamás)

2004. november 10.

Demonstráció a vasútért

Erre a következtetésre jutottak mindazok, akik a Vasutasok Szakszervezete által rendezett demonstráción részt vettek. A 2004. november 10-én a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) előtt megtartott rendezvényt a VSZ Választmánya a Nemzeti Vasútért hirdette meg.

Reggel kilenc órakor állítottuk le színpadként szolgáló kisteherautónkat a GKM Honvéd utcai bejáratával szemben. Ekkor már látszott, hogy az „égiek" is kegyeikbe fogadták a vasutasokat. Kissé hűvös, de november közepéhez képest kellemes, sőt napos időben kezdett gyülekezni a tömeg.

A sárga mellényes rendezők – a VSZ területi és szakmai középszervezeteinek vezetői – folyamatosan osztották a sapkákat és sípokat az érkezőknek. Az emelvényen felszerelt hangszórókból tíz órától szólt a zene, segítve ezzel a környező utcákból érkezők tájékozódását. Nem sokkal később azonban a nyolcszáz kiosztott síp elnyomta a *klaszszikusokat.* Igazi tömeggé fél tizenegy után duzzadt a tiltakozók hada. Ekkor már lezárta az utcát a forgalom elől a rendőrség.

Tizenegy óra három perckor megszólalt a Republik együttes *„Utánam srácok"* című nótája: *„Fogjunk össze! Menjünk az utcára! Fogjuk meg egymás kezét! Egyedül semmit sem érünk, gyere és állj mögénk! A zászlók lobognak még, gyere én így akarom! Várj reánk és mi ott leszünk a barikádokon!"*

A refrént már a tömeg skandálta: *„Ott leszünk, számíthatsz ránk, átmegyünk, tűzön és vízen át!"*

A kívülállók talán e dal miatt minősítették rock-koncertnek az összejövetelt, mások szerint, mintha erre a napra írták volna a számot. Egy a lényeg, a több mint ezerötszáz résztvevőnek tetszett.

Ekkor *Kovács József* színművész lépett a mikrofonhoz. Hámori István Péter *„A néphatalom néhány érve"* című versét adta elő, amit a közönség nagy tapssal fogadott. *Karácsony Szilárd*, a VSZ szervezetpolitikai alelnöke kezdeményezésére a tömeg ovációval köszöntötte a Nemzeti Vasútért meghirdetett demonstráció résztvevőit. Elsőként a Miskolcról, Debrecenből, Záhonyból, Szegedről, Pécsről, Szombathelyről és a Budapesti területi képviseletek szervezésében érkezetteket, majd a Gazdasági Társaságokban és a vasútegészségügyben dolgozó tagjaink képviselőit üdvözölte a tömeg. Nagy tetszésnyilvánítással fogadták a nyugdíjas és fiatal vasutasok a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége tagszervezeteinek képviselőit, a Közlekedési Részszövetség tagjait. A legnagyobb taps azoknak a munkatársainknak szólt, akik nem lehettek ott, mert ekkor is tették a dolgukat!

A résztvevők köszöntötték a vasútért aggódó szimpatizánsainkat, a településekről érkezetteket, a társszakszervezetek és civil szervezetek képviselőit, majd üdvözölték a hazai és nemzetközi szervezetek, települések és civil szervezetek szolidaritási táviratait, a VSZ területi és szakmai képviseletek vezetőit, a *„színpadon"* állókat: Varga Gyulánét, a VSZ MÁV Rt. érdekvédelmi alelnökét, Kis Tamást, a VSZ Gazdasági Társaságokért felelős alelnökét. A demonstrálók nagy tapssal fogadták Simon Dezsőt, a Vasutasok Szakszervezete elnökét, aki ekkor lépett a mikrofonhoz, hogy elmondja beszédét, melyet lapunk 3–4. oldalán olvashatnak. *(Folytatás az 5. oldalon)*

A néphatalom néhány érve

A nép elég bölcs ahhoz is, hogy döntsön
Nincs szüksége a mély statisztikára.
Tudja azt jól, hogy a bizalma kölcsön,
Amely pontos időre visszajárna.

A nép sosem kér más néptől tanácsot,
Nem tétova és nyilvános a titka.
Ítéletét nem kísérik virágok,
És tévedését még nem vonta vissza.

Csalódottságát jó sokáig őrzi,
Türelme nagy, csak néha-néha tüntet.
Vágya nem szárnyal, sokkal inkább földi,
És tudja jól, hogy négyévenként büntet.

A nép hátára vesz közülünk bárkit,
Szerelme gyors és nincs ellene vétó,
Felelősséget másra sose hárít,
De azt tartja meg csak, ki arra méltó.

A nép riszál, mint könnyűvérű céda,
Kihívó-csábosan, áldozat-merész,
Megnyerni őt gyanútlan, könnyű préda,
Ám megtartani iszonytatón nehéz.

Hatalmasok! A gőgötök gyalázat.
Jegyezzétek meg a nép sosem felejt.
Ha nincs bennetek eltökélt alázat.
A csillagokból a józan földre ejt.

A nép nyugalma biztonságot áraszt,
Kétségeit gyorsan rövidre zárja.
És ha haboztok egyszer úgy ad választ,
Hogy kérdéseiteket meg se várja!

Hámori István Péter

Simon Dezső beszéde

...Elvégre tennünk is kellene valami nagyobbszerűt...

Tisztelettel köszöntöm a demonstráció résztvevőit!

Tisztelettel köszöntöm a vasutasokat, a MÁV Rt. gazdasági társaságaiban dolgozókat és mindenkit, aki hívó szavunkat elfogadva, itt és most erőt ad követeléseink megvalósításához.

Tudom, hogy lélekben velünk vannak mindazon vasutas kollégáink, akik nem tudtak eljönni, mert amikor a demonstrációra kellett volna indulniuk, még szolgálatban voltak, és azok is velünk vannak, akik szolgálatba léptek, mert munkájuk nélkülözhetetlen, nélkülük a vasút nem működne.

Sokan feltették a kérdést, miért hirdettünk demonstrációt, mit akarunk, mi a célunk, miért nem a tárgyalóasztalnál állapodunk meg a vitás kérdésekben. Az út, amelyet a tárgyalások és a tárgyalási készségünk visszautasítása során megtettünk, hosszú és mozgalmas volt, de nem várhatunk, nem tűrhetünk tovább.

Az út, amelyet a tárgyalások és a tárgyalási készségünk visszautasítása során megtettünk, hosszú és mozgalmas volt, de nem várhatunk, nem tűrhetünk tovább.

(Fotó Orosz Tamás)

A MÁV Rt. és cégcsoportja kritikus helyzetbe került, a négyéves megállapodás ellenére a műszaki fejlesztések elmaradtak, miközben a vasúttársaság adóssága folyamatosan növekszik.

Megkezdődött a nem kellően átgondolt létszámleépítés, amely a vasúti szolgáltatások színvonalát tovább csökkenti.

Megkezdődött a nem kellően átgondolt tevékenység-kihelyezés, amely a költségek megsokszorozását jelentheti.

Megkezdődött a privatizáció, melynek során a MÁV alapítású gazdasági társaságok, a járműjavítók veszélybe kerülnek. Ennek előjeleként a MÁV Rt. vezetése a gazdasági társaságokban dolgozók foglalkoztatását garantáló megállapodásokat felmondta.

Ha nem változnak meg a jelenlegi folyamatok, a politikai akarat, akkor a nemzeti vasút működőképessége veszélybe kerül, és ez a vasutasokon kívül a vasúti szolgáltatást igénybevevő ingázó munkavállalókat, diákokat, nyugdíjasokat is sújtani fogja.

Önként adódik a kérdés, mit tettünk eddig, hogyan tovább, mit kell tennünk?

De mielőtt elhamarkodott választ adnánk, vegyük tényszerűen sorra az elmúlt időszak eseményeit.

2002-ben a MÁV Rt. élére új vezetőket neveztek ki. Az első megbeszélések során egyetértettünk abban, hogy a magyar vasút és a vasutasok jövője érdekében a MÁV piaci pozícióit meg kell őrizni és ennek érdekében még az európai uniós csatlakozás előtt gyorsított vasúti reformot kell elindítani.

Az építő szándékon túl két alapfeltétel szükségessége fogalmazódott meg:

– az egyik a munkabéke biztosítása,
– a másik a költségvetési támogatás.

Hiszen mindenki tudja, a vasút önerőből képtelen megteremteni a fejlődéséhez szükséges pénzforrásokat.

A vasút nemzeti közkincsünk, amit a jó gazda gondosságával óvni, karbantartani és fejleszteni a Magyar Államnak is alkotmányos közfeladata.

2002. őszén a vasúti reform megvalósítását középpontba helyező középtávú megállapodás előkészítése kezdődött el.

2002. december 4-én a Vasutasok Szakszervezete Érdekegyeztető Bizottságának felhatalmazását követően írtuk alá a MÁV Rt. Munkavállalóinak Foglalkoztatásáról és Bérezéséről szóló négyéves együttműködési megállapodást.

2002-ben a 2003. évi költségvetés elfogadása előtt levélben kértük a miniszterelnök közbenjárását a vasút költségvetési támogatása érdekében.

Az MSZOSZ 2003-ban tartott soros kongresszusán a Miniszterelnök jelenlétében szólaltunk fel a vasút, a vasutasok érdekében.

2003 júniusában világossá vált, hogy a kormány vasúti reform helyett a MÁV Rt. gazdálkodási reformjára készül. A gazdálkodási reform egyik fő célkitűzése a munka hatékonyságának növelése, melyet létszámcsökkentéssel kívánnak megvalósítani.

A létszámcsökkentés mértéke elfogadhatatlan, mivel ez nem a vasúti fejlesztések következményeként valósul meg.

A MÁV Rt. vezetői által előkészített kormány-előterjesztési javaslat kapcsán számos újságnak, televíziónak, rádiónak adtunk nyilatkozatot, melyben kifejtettük, az intézkedések számunkra elfogadhatatlanok.

Kértük Csillag István miniszter urat, hogy a döntés előtt kapjuk meg a kormány-előterjesztést, és arról döntés előtt érdemben folytassunk tárgyalásokat.

A kormány-előterjesztést nem kaptuk meg.

A hónapokig húzódó kormánydöntés bizonytalanságban tartotta a vasutasokat és a MÁV Rt. gazdasági társaságainál foglalkoztatott munkavállalókat.

Figyelemmel kísértük a kormány 2004. évi költségvetési javaslatát és tiltakoztunk az ellen, hogy az „építkezés költségvetéséből" a vasút kimaradjon.

A kialakult helyzet szükségessé tette, hogy tagjainkat közvetlenül megkeressük, tájékoztassuk, megkérdezzük ők hogyan látják, mit gondolnak a vasút és saját helyzetükről. Húszezer szórólapot és kérdőívet készítettünk el és osztottunk szét. Területi fórumokat tartottunk.

A kormány 2003. november 19-én döntött a MÁV 2004. évi finanszírozásáról, a 2006-ig végrehajtandó létszámcsökkentésről.

Csalódtunk a kormány döntésében.

A sokáig halogatott kormánydöntés költségvetési támogatás helyett az elmaradó műszaki fejlesztések ellenére 20%-os létszámcsökkentést határozott meg, amely minden ötödik vasutast érint.

Ezek hatása kiszámíthatatlan! Azt tudjuk, hogy a jelenlegi szolgáltatási színvonal tovább romlik, amely újabb piacvesztést jelent.

Arra a kérdésre, hogy ez a folyamat meddig

[Folytatás a 4. oldalon]

Simon Dezső beszéde

(Folytatás a 3. oldalról)

tarthat, az utasok és a fuvaroztatók fogják megadni a választ.

A kormánydöntést követően több alkalommal tárgyalást kezdeményeztünk a szaktárca Miniszterével, a tulajdonosi jogkör gyakorlójával, Csillag Istvánnal. Kezdeményezéseink válasz nélkül maradtak, a válasz kikényszerítése érdekében aláírásgyűjtést kezdeményeztünk. A petícióban megfogalmazott követelést húszezren írták alá.

A petíciót május 20-án itt, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium előtt adtuk át a Miniszter úr képviselője részére, amelyre többszöri megkeresésünk ellenére Csillag István miniszter nem válaszolt, ezzel a Vasutasok Szakszervezete tárgyalási készségét visszautasította.

Tudjuk és partnereink is tudják, a szociális konfliktus megelőzésének egyik előfeltétele az, hogy a tulajdonos, a munkáltató egyenlő partnerségen alapuló szociális párbeszédet folytasson a munkavállalókat képviselő szakszervezetekkel.

2004. szeptember 24-én a Vasutasok Szakszervezete Választmányi Ülése a kritikus és tarthatatlan helyzetben a demonstráció, mint nyomásgyakorló eszköz megtartása mellett döntött.

A demonstráció időpontját 2004. október 13-ára tűzte ki.

Időközben átalakult a kormány.

Csillag István miniszter helyett Dr. Kóka János lett a gazdasági és közlekedési miniszter, aki a kinevezését követő rövid időn belül felkérte a GKM és a MÁV illetékeseit, hogy kezdjék meg a korábban felvetett kérdésekben a tárgyalásokat a Vasutasok Szakszervezetével és a reprezentatív szakszervezetekkel.

Utasította a MÁV Rt. menedzsmentjét, hogy a tárgyalások idejére függessze fel a petícióban megfogalmazott követelésekkel kapcsolatos döntések végrehajtását.

Testületeink az intézkedést pozitívan értékelték, abban az érdemi, szociális párbeszéd lehetőségét látták és bizalmuk jeléül felfüggesztették a már meghirdetett demonstrációt.

A tárgyalások alatt a MÁV Rt. tárgyalódelegációja önigazoló módon mindvégig ragaszkodott korábbi döntéseinek képviseletéhez, a létszámleépítés, a tevékenység-kihelyezés, a privatizáció és az ingatlan-eladás tekintetében. Kompromisszum készséget egyik kérdésben sem tanúsított.

A GKM Minisztere október 22-én a MÁV Rt. Vezérigazgatójának tájékoztatására hivatkozva, miszerint a tárgyalások érdemi eredménnyel befejeződtek, visszavonta a felfüggesztett döntések végrehajtására vonatkozó moratóriumát.

Érthetetlen és felháborító a MÁV Rt. vezetőinek az az eljárása, amely a Minisztert is megtévesztve, eredményként értékelte a vélemény különbségeket összefoglaló memorandumot, amelyet egy reprezentatív szakszervezet sem írt alá.

A sorozatos átszervezésektől elfásult, szakmai önbecsülésükben megalázott vasutasok hosszútávon kiszámítható munkahelyet, biztos jövőképet akarnak.

A műszakilag lepusztult vasutat a munkahelyük elvesztésétől rettegő vasutasokkal nem lehet hatékonyan és biztonságosan működtetni.

Nem tudunk támogatni olyan elképzeléseket, amelyek nem valódi vasútreformról, hanem vasútrombolásról szólnak.

Azonban nem feledkezhetünk meg arról, hogy a közelmúltban a GKM és a MÁV Rt. elnöke aláírta a személyszállításra vonatkozó közszolgálati szerződést, ami hosszú távon lehetőséget jelenthet a személyszállításból adódó veszteségek megtérítésére. A szerződés legnagyobb hiányossága az, hogy nem a szükséges igényekhez igazodik a támogatás mértéke, hanem a támogatás mértékéhez kell igazítani az igényeket. Ennek a közeljövőben az utazni vágyók fogják érezni a negatív hatását, mert a közlekedő személyvonatok számát csökkenteni kell. Ennek a folyamatnak a következményei ma még kiszámíthatatlanok, de egyet nyugodtan állíthatunk, ez az intézkedés a társadalom azon rétegeit sújtja legjobban, akik nem rendelkeznek saját autóval, miközben az autótulajdonosok részére napjainkban korszerű autópályák épülnek.

A sorozatos átszervezésektől elfásult, szakmai önbecsülésükben megalázott vasutasok hosszútávon kiszámítható munkahelyet, biztos jövőképet akarnak.

A Vasúti Törvény tervezett módosítása jelentős szűkítést tartalmaz a vasúti utazási kedvezmények vonatkozásában, amely a vasutasokat sújtja.

Szakszervezetünk kérését figyelembe vette Dr. Kóka János miniszter úr és ígéretet tett arra, hogy a törvénymódosítás során a kedvezményezettek köre változatlan marad, ezúton köszönjük és bízunk az ígéret betartásában.

Több jobb hírrel sajnos nem szolgálhatok. Szívesebben tartottunk volna ma olyan demonstrációt, amelyben a fő hangsúly az eredményekről és nem a követelésekről szól.

Kérem a demonstráció résztvevőit, hogy a nemzeti vasút felemelkedéséért folytatott harcunk sikere érdekében tegyük meg mindazt, amire közösen képesek vagyunk.

Fogadjuk el a demonstráció követeléseit.

Fogadjuk meg, hogy követeléseink maradéktalan teljesítése érdekében összefogunk és harcunkat a legvégsőkig, a közös sikerünkig folytatjuk.

Köszönöm, hogy elfogadtátok a tárgyalódelegációink segítségkérését és eljöttetek a demonstrációra, ezzel felmutatva azt az erőt, amelyet a döntéshozók nem hagyhatnak figyelmen kívül.

Köszönöm a külföldi és hazai szakszervezeteknek, civilszervezeteknek és mindazoknak, akik jelenlétükkel vagy más módon fejezték ki szolidaritásukat.

Velünk vannak mindazok, akik tudják, a vasút nem a múlt, hanem a jövő közlekedési eszköze!

Ha Széchenyi István itt lenne köztünk, maga is meglepődne, milyen aktuálisak az 1848-ban Pozsonyban megfogalmazott, a magyar közlekedési ügy rendezéséről szóló javaslatának gondolatai.

Engedjétek meg, hogy beszédemet Széchenyi Istvánt idézve fejezzem be:

Felséges Haza!

Hosszú álmaink, s több, mint félszázados szónoklataink után úgy látszik: elvégre tennünk is kellene valami nagyobbszerűt már, ha a nemzetek sorából dísztelenül kisodródni nem akarunk.

Együtt erősek vagyunk!

Demonstráció a vasútért

...Vasúthoz értő vezetőket a MÁV Rt. élére!...

2004. november 10.

(Folytatás a 2. oldalról)

Simon Dezső kamerák, mikrofonok és újságírók figyelme középpontjában elmondott beszédét több alkalommal tapssal és egyetértő sípolással kísérték a résztvevők.

Ezt követően a demonstráció követeléseit *Horváth Csaba*, a VSZ Ifjúsági Tagozatának vezetője ismertette. A tizenkét pontból álló lista minden elemét megéljenezték a demonstrálók. Leghangosabban és tiszta szívből akkor zúgott fel a tömeg, amikor a „Vasúthoz értő vezetőket a MÁV Rt. élére!" követelés hangzott el. A tizenkettedik pont ismertetése után percekig tartott a tetszésnyilvánítás.

Ekkor Karácsony Szilárd lépett a mikrofonhoz és ugyanazt a kérdést tette fel, amit a 2003. december 8-i Nagygyűlésen: *„Akarunk-e, képesek vagyunk-e változtatni a sorsunkon?"* – amire vasutasok hangos igennel válaszoltak. Az alelnök így folytatta: *„Az elmúlt egy évben is számos részeredményt értünk el, de ez az összejövetel is bizonyítja, mást, többet akarunk. Ma azt is megmutattuk, hogy elég egységesek vagyunk ahhoz, hogy véleményünknek nyomatékot adjunk."*. Ezt a gondolatsort ismét egyetértő sípolás és felkiáltások kísérték. *„Tegyünk fogadalmat! Ha a mostani demonstráció sem hozza meg az általunk elvárt eredményt, újra képesek leszünk a nyomásgyakorlásra. Ennek bizonyítására forduljunk a minisztérium felé, mutassuk arra a követeléseket tartalmazó táblákat, és hangunkkal adjunk nyomatékot az elhangzott követeléseknek!"*

A résztvevők egy emberként azonosultak a javaslattal, és a GKM bejárata felé fordulva hatalmas hangzavarral tettek hitet a Vasutasok Szakszervezete követelései mellett. Újra felhangzott a Republik nóta refrénje, ami összecsengett a percekkel korábban tett fogadalommal: *„Ott leszünk, számíthatsz ránk! Ott leszünk, a sztrájkőrségben a gyárkapuk alatt..."*

Amikor kicsit csendesedett a tömeg, Karácsony Szilárd arra kérte a demonstrálókat, hogy vigyék el a hírét és hangulatát az erőt és egységet mutató rendezvénynek a munkahelyekre. Jó utat kívánt mindenkinek hazafelé.

A résztvevők mindvégig vasutashoz illő fegyelmezettséggel, és érdekeik szerint kellő határozottsággal vettek részt a rendezvényen, az összefogás élményétől feltöltődve mintegy húsz perc alatt hagyták el a Honvéd utcai helyszínt.

Sz.P.

A Vasutasok Szakszervezete 2004. november 10-i demonstrációjának követelései

1. Követeljük a vasútról szóló Kormányhatározat módosítását! Azonnal állítsák le az erőltetett és végig nem gondolt létszámleépítést és tevékenység-kihelyezést!
2. Az állam, mint tulajdonos biztosítsa a vasút működtetéséhez és a szolgáltatások színvonalának emeléséhez szükséges forrásokat!
3. Megalapozott és megfinanszírozott vasúti reformot akarunk!
4. Tiltakozunk a vasúti menetrend megkurtítása ellen!
5. A magyar vasút maradjon a nemzeti vagyon része!
6. Iparvédelmet a nagy hagyományokkal rendelkező hazai vasútépítő és járműgyártó iparnak!
7. Létbiztonságot a MÁV Rt-ben és háttériparában dolgozóknak!
8. Követeljük a menetkedvezmény szerzett jogként való megmaradását!
9. Szülessen keretmegállapodás a MÁV Rt. gazdasági társaságaiban dolgozók foglalkoztatási, bérezési, képzési, jóléti és szociális körülményeiről, a privatizáció feltételrendszeréről és az általuk használt ingatlanok sorsának rendezéséről!
10. Vasúthoz értő vezetőket a MÁV Rt. élére!
11. Esélyegyenlőséget a vasútnak!
12. Jövőképet a vasúttársaságnak, a vasutasoknak!

Jövő!

Papp Zoltán

Sikeres tisztségviselő képzés

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége 2004. október 27-i ülésén tárgyalta meg és fogadta el a Képzési és Oktatási Bizottság (KOB) beszámolóját.

A Vasutasok Szakszervezeténél soha nem kérdőjeleződött meg az oktatás fontossága, legfeljebb a lehetőségek, súlypontok változtak. Úgy látom, a rendszerváltozás után most érkezett el oda a szervezet, amikor az oktatás mennyiségi növekedése után a minőségi változás útjára léphetünk.

Az idén a tervezett 220-ból 219 alapszervi tisztségviselőt képeztünk bentlakásos módon. Nem csak a megjelenés volt imponálóan tervszerű. A feszített tempó ellenére (az idén az előző évek gyakorlatával ellentétben takarékossági okokból 3 napba préseltük az addigi 5 napos programot) mindenki végig kitartott.

Látszik, hogy mára megértettük, hogy ez az egész rólunk szól. Ha mi nem teszünk magunkért, senki nem segít rajtunk. Látszik, hogy ebben a rendkívül változó világban csak úgy tudunk megmaradni, ha tájékozottak vagyunk. Ez a három nap az információ átadásról szólt. Van, aki többet adott, van aki többet kapott, de ez egy igazi információcsere volt.

A Képzési és Oktatási Bizottság (KOB), melyben területek, szakmák, tagozatok képviseltetik magukat, értékelte az oktatás folyamatát, de a résztvevő alapszervi képviselők már előtte pozitívan nyilatkoztak a névtelenül kitöltött kérdőíveken. Persze voltak kritikus megjegyzések is, melyeket a jövőben figyelembe kell venni. Nem mellékes, hogy a VSZ tulajdonában lévő Zamárdiban található fogadó intézmény üzemeltetői is problémamentesnek jellemezték a rendezést. Megállapítható, hogy ez egy jó csapatmunka volt.

Nagyon fontosnak tartom, hogy a KOB értékelésen megfogalmazódott a vezető tisztségviselők képzésének igénye. Persze ha képzésről beszélünk, nem kell mindig valami hagyományos oktatásra gondolni, inkább tapasztalatok kölcsönös átadásáról, közös célok és tanulságok megfogalmazásáról van szó. Tehát egy jól megszervezett, témájában, módszertanában megfelelően előkészített, hangulatában őszinte testületi gyűlés is lehet és kell, hogy képzési célokat szolgáljon. Itt még van mit tanulnunk, ami soha nem késő. Ezt mutatja a Nyugdíjas Szervezet sikeres képzése, amelyről az előző hónapban tájékoztattuk olvasóinkat.

Papp Zoltán
KOB vezető

MVJ

MÁV Vasjármű Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Telefon/Fax: 94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu
http://www.mvj.hu

MTU FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

ISO 9001:2000 DIN-EN 729-2 DIN 6700-2 ÖNORM M 7812

Tevékenységeink:

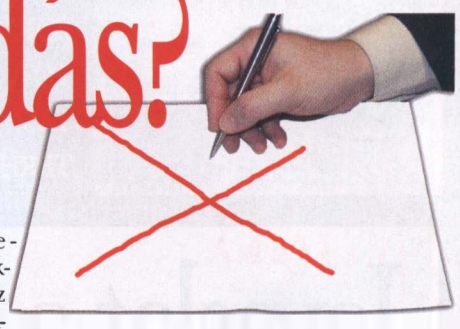
- dízelmozdonyok (M43; M47), motorvonatok (Bz-mot), személykocsik, teherkocsik **javítása, korszerűsítése, átépítése;**
- speciális vasúti jármű gyártás;
- vasúti nosztalgia járművek **felújítása, újjáépítése;**
- jármű fő- és részegységek gyártása (Power Pack);
- MTU és BEHR **szakszervíz tevékenység.**

MÁV Vasjármű Járműjavító Kft. és gyártó

MVJ a korszerű vasúti járműparkért!

Miért nincs megállapodás?

A MÁV Rt. sajtóközleményeiben több alkalommal értetlenségének adott hangot, mert szerinte a megállapodásközeli állapotok ellenére a Vasutasok Szakszervezete a demonstráció megtartása mellett döntött. Az alábbiakban azokat a minimális garanciákat vettük sorra, melyek teljesülése nélkül a VSZ nem köthet, nem köthetett megállapodást.



A létszám-leépítésről

A Vasutasok Szakszervezete az októberi demonstrációt felfüggesztő tárgyalássorozat során többek közt teljeskörű foglalkoztatási megállapodás-tervezetet adott át a MÁV Rt. menedzsmentjének, amelyről a céget képviselő vezetők még csak tárgyalni sem voltak hajlandók. A VSZ ebben azt követelte, hogy azonnali hatállyal állítsák le a munkáltatói felmondásokat, 2005-ben csak a természetes fogyás mértékéig csökkenjen a vasúttársaság létszáma, illetve 2006. évre szülessen tételes foglalkoztatási megállapodás. Ezzel a négyéves megállapodás lejártáig rendezni lehetett volna a MÁV Rt.-nél foglalkoztatottak helyzetét.

Ezen kívül a VSZ kérte, hogy a MÁV vezetése mutassa be a cég munkaerő-szükségletét. Ennek a kérésnek sem tettek eleget. Azaz úgy folyik a létszámcsökkentés, hogy a technológiai létszám sem ismert. Mindaddig nem adhatjuk a nevünket a létszámcsökkentéshez, amíg nincs erre alapuló foglalkoztatási-megállapodás.

Tevékenység -kihelyezés

A Vasutasok Szakszervezete soha nem támogatta a tevékenység-kihelyezést. Véleményünk szerint az alaptevékenységtől távol eső feladatok már korábban elkerültek a MÁV Rt-től. Ugyanakkor a VSZ komoly erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy ha mégis bekövetkezik, akkor az érintettek számára minél jobb feltételekkel történjen meg a változás. Ezügyben is konkrét javaslatokkal éltünk, és valóban számos kérdésben közeledtek az álláspontok – például a lakáskölcsönök, a vasúti bérlakások, a tanulmányi szerződések és a fizetési előlegek folyamatossága tárgyában –, de néhány alapvető véleménykülönbség miatt még nem írható alá a megállapodás.

Elsőként a Vasutasok Szakszervezete nem ír alá biankó-szerződést, melynek alapján – szélsőséges esetben – akár minden vasúti tevékenységet és vasutast külső vállalkozásba lehetne vinni.

Nincs kellő garancia az érintettek menetkedvezményének megmaradására, vagy egyszeri megváltására. Nem tisztázott az sem, hogy mi lesz érvényes azokra, akik már az eddig kiírt és elnyert pályázatok alapján kerülnek el a MÁV-tól. Ez annál is inkább érthetetlen, mert százszázalékos MÁV Rt. tulajdonú káefték nyertek, amelyeknél tulajdonosi jogával élve a vasúttársaság módosíthatná a feltételeket. Tehát a VSZ részéről lapzártáig még nem alakult ki megállapodás-közeli helyzet.

Természetesen meg kívánunk állapodni, de nem diktátumok, hanem kompromisszumok alapján.

-k-

Csak az igazat!

Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezete elnöke levélben fordult Mándoki Zoltánhoz, a MÁV Rt. vezérigazgatójához a vasúttársaság által a VSZ demonstrációjáról kiadott sajtótájékoztató módosítása érdekében. Az alábbiakban a levélből idézünk.

A Vasutasok Szakszervezete november 10-én, a GKM előtt megrendezett demonstrációja kapcsán a MÁV Rt. *„A dolgozók érdekeit nem rock koncert szervezése, hanem a tárgyalások folytatása szolgálja!”* címmel sajtóközleményt tett közzé, amelyet azonos tartalommal internetes honlapján 2004. november 11-én *„A dolgozók érdekeit a tárgyalások folytatása szolgálja!”* címmel jelentetett meg.

Alapvető erkölcsi és jogi követelmény, hogy aki a nyilvánosság elé lép, a tényeket a valóságnak megfelelően mutassa be. Jelen esetben nem ez történt, a MÁV Rt. a véleményének kifejtése mellett az eseményekről szóló tényszerű tájékoztatás helyett szakszervezetünk lejáratására tett kísérletet.

A közlemény negyedik bekezdése azt tartalmazza, hogy miközben a VSZ követeli a létszámleépítés és a tevékenység-kihelyezés felfüggesztését, *„aközben a színfalak mögött már áprilisban aláírták a foglalkoztatáspolitikai megállapodást a leépítésről...”*

A MÁV Rt. sajtóközleményének ezen részét két országos napilap is leközölte a demonstrációról szóló cikkében. A fenti munkáltatói kijelentés valótlan.

Egyrészt a reprezentatív szakszervezetek ez év áprilisában nem a létszámleépítésről állapodtak meg a MÁV Rt.-vel, hanem az ennek során betartandó eljárási rendről, az ilyen esetben szükséges lépésekről. Ez pedig nem egyezik a MÁV Rt. állításával.

Másrészt az előbbi megállapodás előkészítése nem a „színfalak mögött” zajlott, hanem nyilvános VÉT tárgyalásokon, melyek eredményét a szokásos módon közzétették a MÁV Rt., illetve a reprezentatív szakszervezetek. Tehát az előbbi kifejezésnek sincs valóságtartalma.

Miután a helyzetet a vasúttársaság „színjátékként” állította be, szükségesnek látjuk helyreigazítás megjelentetését mind sajtóközleményként, mind a MÁV Rt. internetes honlapján.

Az általunk kért helyreigazítás szövege, amelyet – minden további magyarázat és megjegyzés nélkül – kérünk kiadni sajtóközleményként, a következő:

A Vasutasok Szakszervezete által november 10-én, a GKM előtt megrendezett demonstráció kapcsán az internetes honlapunkon 2004. november 11-én „A dolgozók érdekeit a tárgyalások folytatása szolgálja!” címmel közleményt tettünk közzé.

A közlemény a tényeknek nem megfelelő állítást is tartalmazott a következő módon: „Miközben a VSZ a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium előtt síppal-dobbal követeli a létszámleépítés és a tevékenység-kihelyezés felfüggesztését, aközben a színfalak mögött már áprilisban aláírták a foglalkoztatáspolitikai megállapodást a leépítésről...”

A való tény ezzel szemben az, hogy a reprezentatív vasutas szakszervezetek a MÁV Rt.-vel ez év áprilisában nem a létszámleépítésről állapodtak meg, hanem az ennek során betartandó eljárási rendről, a munkavállalók érdekében ilyen esetben megteendő lépésekről.

Az előbbi megállapodás előkészítése nem a „színfalak mögött” zajlott, hanem nyilvános VÉT tárgyalásokon, az eredmények pedig közzétételre került, tehát az előbbi kifejezésnek sincs valóságtartalma. A Vasutasok Szakszervezetétől elnézést kérünk.

A Vasutasok Szakszervezete a helyreigazítás elmaradása esetén jogi úton kíván érvényt szerezni az igazságnak.

Az állam nem a vasút fejlesztését, hanem annak visszafejlesztési gyakorlatát valósítaná meg, ha az országgyűlés változatlan formában fogadja el a 2005. évi költségvetési törvényjavaslatot. Figyelembe véve, hogy mérsékelni szükséges az államháztartási hiányt, az alábbi, 2005. évi költségvetést közvetlenül nem terhelő finanszírozási változat elfogadása látszik célszerűnek.

Javaslat a MÁV finanszírozási gondjainak enyhítésére

A MÁV Rt. összesen 150 milliárd forint értékű kötvénykibocsátást tervezett 2005-re. Ezt 200 milliárd forintra kellene emelni, hogy a fejlesztésekre is megfelelő összeg jusson. Az elképzelések szerint a 15-20 éves futamidejű értékpapírok a vasút stabilizációs programjának megalapozását szolgálnák. Az eredeti javaslatok szerint az értékpapírokra a MÁV-nak kellene garanciát vállalnia, állami garanciavállalást kizárólag a kötvények kamataira kérnek majd. Véleményünk szerint most az értékpapírokra is állami garanciavállalásra volna szükség, mert egyrészt az állam a MÁV tulajdonosa, másrészt pedig a konkurens közutak fenntartása és építése is állami garanciával, illetve állami pénzen történik. Tehát a vasút ilyen irányú hátrányát – amely ellentétes a tisztességes piaci verseny követelményeivel is – fel kell számolni. Ezt a vasúti szállítás környezetvédelmi, életvédelmi és egyéb – hazai és EU szinten egyaránt jelentkező – előnye is megköveteli.

A vasúti szolgáltatás színvonalának leépítése helyett annak versenyképes emelése szükséges. Ezt környezetvédelmi, energiatakarékossági, magyar nemzetgazdasági és európai uniós szempontok egyaránt indokolják. A MÁV finanszírozási helyzetének javítása, ezáltal szolgáltatási színvonalának emelése a következő nemzetgazdasági előnyökkel jár:

1.) A létszámleépítés helyett – amely a szolgáltatás szintjének kívánatos növelése helyett annak csökkentését vonja maga után – a kezdeti fázisban a jelenlegi létszám megtartását kell előirányozni. Ennek egyik feltétele, hogy a munkavállalók és a tulajdonos állam is az eddigieknél nagyobb kötelezettségeket vállaljanak. Ebben a magyar társadalom szolidáris támogatását is erősíteni szükséges, különösen az önkormányzatok és a civil szervezetek bevonásával. Számításaink szerint a jelenlegi létszám megtartása – a fenti követelmények figyelembe vételével – az államháztartás bevételét már 2005-ben is mintegy 20 milliárd forinttal növelné. Ezzel a további években növekvő mértékben lehet számolni. Itt azt is szükséges kiemelni, hogy a vasút államháztartási befizetése az állam egyik legbiztosabb forrása volt eddig is, mert a fogyasztói elköltés előtt már az állam megkapta, illetve megkapja a maga részét. Ez más közúti szállításnál nem érvényesül a fekete- és szürkegazdaság jelentős aránya következtében.

2.) A vasúti szállítás volumenének növekedése jelentős költségmegtakarítást eredményez Magyarország és az EU számára egyaránt az alábbi okok miatt:

a) A vasúti szállítás baleseti valószínűsége negyvenede a közúti fuvarozásénak. Ennek következtében a Magyarországon elérhető közvetlen megtakarítás évente legalább 10 milliárd forintra tehető. Itt azt is ki kell emelni, hogy az emberi életek elvesztése pótolhatatlan és forintban ki nem fejezhető veszteség. A megnövekvő vasúti szállítással az integrált közlekedés következtében az EU szintjén is legalább ilyen (10 milliárd forint nagyságrendű) érték menthető meg. Megjegyezzük, hogy ennek teljes társadalmi vesztesége a GDP 1,5-2 százalékában fejezhető ki, ami (a 2005. évre előirányzott GDP 22200-22300 milliárd forintos összegéből kiindulva) 333-445 milliárd forint teljes nemzetgazdasági veszteséget jelent. Ebből látható, hogy az ilyen módszerrel történő társadalmi megtakarítás akár évi 100 milliárd forintra növelhető.

b) A vasúti közlekedés fajlagos teljesítményére (tonnakilométer, illetve utaskilométer) jutó energiafelhasználás átlagosan egyötöde-egytizede a közútinak. A vasúti szállítás volumenének és arányának növelésével Magyarország és az EU többi országa együttesen olyan mennyiségű import energiát takaríthat meg, amely jelentősen növeli az integráció versenyképességét. Az EU számításai szerint minden 1 milliárd árutonna-kilométer teljesítmény közútról vasútra átterelése 76 millió liter gázolaj megtakarítását eredményezi, ellenkező irányú változás esetén pedig ennyivel növekszik az üzemanyag-felhasználás csak a szerkezeti elmozdulás következtében. Bár a költségvetés az üzemanyag-fogyasztás ilyen jellegű csökkentésével bevételtől esik el (az üzemanyagok árának több, mint fele adótartalom), azonban a versenyképesség növekedése következtében más tényezőkön keresztül nagyobb mértékben nő az államháztartási bevétel, mint amennyivel csökken – elsősorban a foglalkoztatás növekedésének köszönhetően, ugyanis a bérek és a fogyasztás együttes adóterhe a nettó bér mintegy háromszorosát teszi ki. Az ebből származó nettó államháztartási bevétel az első években csak 1-2 milliárd forintra becsülhető, azonban ennek összege a vasút fejlesztésével és szolgáltatásának fokozott igénybevételével az évtized végére 10 milliárd forintra nőhet.

c) A vasúti áruszállításnak a fentiekben számszerűsített előnyén kívül jelentős a kedvező környezeti hatása. A környezetszennyezés költségét az EU előírásai alapján – a „szennyező fizet" elvet az EU Alapszerződése és nemrég aláírt Alkotmánya is tartalmazza – fokozatosan rá kell ráterhelni a közúti szállításra, ami további egyre növekvő társadalmi megtakarítás forrása lehet. Minden egymilliárd árutonna-kilométer szállítási teljesítménynek a közútról vasútra átterelése esetén mintegy 30 millió euró külső költségmegtakarítás érhető el a fentiekben már számításba vett értékeken felül, ez jelenlegi árfolyamon 7,4 milliárd forintnak felel meg. Az ebből származó, főleg társadalmi szintű megtakarítás összege az évtized végére már tízmilliárd forintokban kifejezhető értékkel növelheti Magyarország és az EU többi állama lakosságának életminőségét, és ezen keresztül hatékonyan járulhat hozzá az integráció versenyképességének valódi, hosszabb távú növekedéséhez.

Összefoglalva megállapítható, hogy a vasúti szállítás feltételeinek javítása jelentősen hozzájárul az ország felemelkedéséhez, ezért a megfelelő források biztosítása össztársadalmi érdek.

Lukács András – Pavics Lázár
Levegő Munkacsoport

A vasúti szállítás feltételeinek javítása jelentősen hozzájárul az ország felemelkedéséhez, ezért a megfelelő források biztosítása össztársadalmi érdek

A vasúti szolgáltatás színvonalának leépítése helyett annak versenyképes emelése szükséges.

Belépési nyilatkozat

Én .....(leánykori név is) szabad elhatározásomból a mai naptól teljes jogú tagként csatlakozom a VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉHEZ. A Vasutasok Szakszervezete Alapszabályában foglalt célok érdekében a tagok számára biztosított jogaimmal élni fogok és kötelességeimet teljesítem.

Ezen nyilatkozat visszavonásig érvényes. **KITÖLTÉST KÖVETŐEN KÉRJÜK AZ SZB-TITKÁRNAK ÁTADNI.**

Adatlap

Anyja neve: .....

Születési hely: .....

Születési idő: .....

Irányítószám, lakcím: .....

Munkahely és címe: .....

Beosztás, FEOR szám: .....

Adóazonosító: .....Munkaügyi kód (törzsszám): .....

Hozzájárulok ahhoz, hogy a Vasutasok Szakszervezete a közölt személyi adataimat nyilvántartásba vegye, de annak tartalmáról csak a jogszabályban előírt esetben adhat információt.

Kelt: ..... 200..... hó ..... nap.

.....

a tag aláírása

A levonási nyilatkozatot átvettem

munkáltató

Tagdíjlevonási megbízás

Alulírott .....(név, leánykori név)

Adóazonosító: .....Munkaügyi kód (törzsszám): .....

megbízom munkáltatómat, hogy az 1991. évi XXIX. tv. 1-2. §-a alapján a mindenkori havi bruttó kereset és táppénz együttes összegének 1%-át szakszervezeti tagdíjként levonja és a **Vasutasok Szakszervezete** részére utalja át.

Jelen levonási megbízás visszavonásig érvényes.

Kelt: ..... 200..... hó ..... nap.

.....

megbízó aláírása

Szakszervezet tölti ki!

Alapszervezet neve: .....

.....

Címe: .....

Bankszámlaszáma: .....

Kelt: ..... 200..... hó ..... nap.

PH.

.....

aláírása

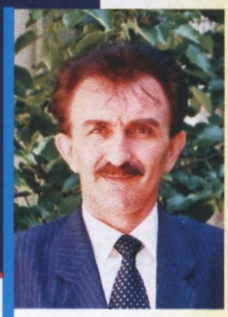
MINTA

Központi Üzemi Tanács

MÁV Rt.

KÜT Hírlevél

2004. OKTÓBER



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2004. október 12.

Az első napirend keretében Matéczné Németh Ágnes igazgató tájékoztatót tartott a 2004/2005 évi menetrendváltozás tervezetéről.

A 2004/2005. évi hivatalos menetrend kialakítása során megfogalmazott főbb célok:

– Az 1001/2004. sz. kormányhatározattal összhangban az elővárosi közlekedés javítása,

– a zsúfoltság csökkentésére, az ütemes menetrend kiterjesztése.

Új elem az expresszvonati rendszer kialakítása a főváros és a megyeszékhelyek között. Továbbra is fontos a közszolgálati alapelvek betartása, az iskolába, munkábajárás biztosítása az önkormányzati igények figyelembevételével. A kitűzött célok megvalósítását nehezíti a kocsihiány, ezen az éjszakai takarítással kívánunk segíteni. A műszakváltást a vonatokhoz kell igazítani, így biztosítható a vasutasok munkábajárása is. Az Igazgató véleménye szerint nemzetközi viszonylatban a menetidő a VÁM szervekkel közös új munkamódszerek alkalmazásával, vonalfelújításokkal csökkenthető.

Második napirendként a Személyszállítási Üzletág „Üzletágirányítás-racionalizálási projekt" keretében kidolgozott munkáltatói tervezetről a téma szakértőinek részvételével folytatott konzultációt a KÜT.

Az előterjesztők szerint a csomópontok összevonásának indoka a gazdálkodás hatékonyságának javítása, a csomópontok közötti egyenszilárdság megteremtése. A tervezet szerint a jelenlegi 23 csomópontból 17 lesz, míg a megszűnő csomópontok kirendeltségek lesznek. A KÜT tagok részéről tett észrevételek szerint a csomópontok megszüntetésének indoka nem egyértelmű, és az előterjesztés nem támasztja alá kellőképpen, hogy az üzletági struktúra 2003-ban történt bevezetése után miért kell ilyen mértékű szervezet-átalakítást végezni.

A TERVEZET SZERINT A JELENLEGI 23 CSOMÓPONTBÓL 17 LESZ, MÍG A MEGSZŰNŐ CSOMÓPONTOK KIRENDELTSÉGEK LESZNEK. A KÜT TAGOK RÉSZÉRŐL TETT ÉSZREVÉTELEK SZERINT A CSOMÓPONTOK MEGSZÜNTETÉSÉNEK INDOKA NEM EGYÉRTELMŰ

Soros KÜT ülés: 2004. október 26.

Az első napirend során a Személyszállítási Üzletág I-VIII havi gazdálkodásának eredményeiről dr. Györfiné dr. Vörös Zsuzsanna kontrolling főosztályvezető adott tájékoztatót.

Az első nyolc hónap üzleti eredménye pozitívan alakult. A belföldi menetdíj a tervhez képest 5,7%-kal elmaradt, ezért most mindent meg kell tenni ennek behozására. Az elsődleges költségek jó irányt mutatnak, míg a másodlagosnál az átterhelt költségek, illetve a pályahasználati díj növekedett. Ezen költségek ¾ részére közvetlen ráhatása nincs az üzletágnak. Az utasfő csökkenés fő okai között említette a versenytársak kedvezményeit (például fapados légitársaságok). Az értékesítés szerepe ezért kiemelt lesz a közeljövőben, és a jövőben is. A beruházások egyik részével a műszaki kocsipark elavultságát igyekeznek javítani, míg a másik részét a munkakörülmények javítására fordítja az üzletág vezetése. A szakterületet képviselő KÜT-tagok az IC vonatok menetidő növekedésére, az új menetrend-tervezetben a kihasznált vonatok megszüntetésére, az új menetrend-tervezet hiányosságaira hívták fel a figyelmet.

A második napirend keretében az Árufuvarozási Üzletág első nyolc havi gazdálkodásának eredményeiről Kovács Imre főigazgató tartott tájékoztatót.

Az átadott írásos tájékoztatóhoz tett szóbeli kiegészítőjét azzal kezdte, hogy a 2004-es év merész tervezetéhez képest csökkenés mutatkozik, de a tavalyi év hasonló időszakához képest 5-6% a növekedés. A tonna teljesítményt a gabonaszállítás elmaradása (500000 tonna), és az M7 autópályához a kőszállítás rossz időjárás miatti csúszása okozta. Az eszközhelyzet kriminális, 9000 db-nál kevesebb a használható kocsi, főleg EAS és RES típusú okoz krónikus hiányt. A 2005-ös évet nem tudja vállalni, ha nem kapja meg a vagontámogatást. Jelenleg a napi mozdonyhiány okoz komoly szolgáltatás színvonal csökkenést. Az Igazgatóságtól kér segítséget, a gépészettől jobb kiszolgálást, a pályavasúttól a 22,5 tonna tengelyterhelés biztosítását, mivel a tranzitnak ez kell. Az üzleti racionalitás azt kívánja, hogy hatékonyak legyünk. Ezt követően az üzletág KÜT képviselője által összeállított kérdésekre adott választ a főigazgató, melyből egyebek között megtudtuk, hogy az elegyrendezés továbbra is a forgalomnál marad, de annak hatékony működtetésére közös munkabizottságot hoztak létre.

A harmadik napirendi pont keretében Apavári József kompenzációs főosztályvezető a VÉT délelőtti ülésén a szakszervezetek részére átadott, a tevékenység-kihelyezésben érintettek helyzetét szabályozó megállapodás tervezetet ismertette.

2004. október 27-én a Központi Üzemi Tanács, elfogadva a Vasutasok Szakszervezete Elnökségének meghívását, látogatást tett a szervezet székházában. A megbeszélésen az együttműködés módjának, és lehetőségeinek kialakításáról volt véleménycsere. Az együttműködést meghatározó megállapodás előkészítésére a KÜT munkacsoportot bízott meg.

Bodnár József
KÜT-sajtóreferens

Az idősebbek képzési részvétele igen alacsony

Vitafórum

a 45 éven felüliek foglalkoztatási helyzetéről, a pályaorientációról-pályakorrekcióról

Nem folytatható tovább a 45 éven felüliek munkaerőpiacról történő kiszorítása, mert a népesedési helyzet kedvezőtlen alakulása miatt foglalkoztatásuk 2010-re kényszerré válik – állapította meg az a vitafórum, melyet október 7-én tartottak a Magyar Tudományos Akadémia székházában.

Az Országos Foglalkoztatási Közalapítvány Munkaügyi Kutatások Szakmai Műhelye keretében megrendezett fórum témája a 45 éven felüliek foglalkoztatási helyzete, valamint a felnőttek pályamódosításának és foglalkoztathatóságának kapcsolata volt.

A fenti témákban készült kutatások tapasztalatairól Adler Judit és Berde Éva munkaügyi kutatók tartottak összefoglalót.

Adler Judit a 45 éven felüliek foglalkoztatási helyzetéről szólva ismertette, hogy miközben az EU-ban az 55-64 éves korosztály foglalkoztatásának arányát 40%-ról 2005-re 50%-ra emelését tűzték ki célul, nálunk ezen réteg foglalkoztatási aránya 25,6%. Magyarországon 2002-ben 2 millió 670 ezer ember tartozott a 45-64 éves korcsoportba. E jelentős számú csoportnak alig több, mint a fele volt foglalkoztatva 2000-2002 között, ami mind hazai, mind nemzetközi viszonylatban igen csekély arányt képvisel.

Az idősödő népesség alacsony szintű foglalkoztatásának egyik lényeges oka, hogy kevés a legális munkahelyek száma, a másik ok, hogy ezen korosztály nem tartotta tudását kellően karban, nem képezték magukat – mondta a kutató.

Az idősebb korosztály képzésben való részvételi hajlandósága igen alacsony, s ez jelentősen gátolja foglalkoztathatóságukat. Hazánkban az 50 évnél idősebbek oktatásban történő részvétele nem éri el az 1%-ot sem, e téren is jelentős a lemaradásunk az EU átlagához képest.

A kutatások tapasztalatait összegezve az állapítható meg, hogy a munkaadók kerülik az 50 éven felüliek felvételét, az érintett korosztály pedig munkahelykeresés helyett igyekszik minél előbb valamilyen szociális jövedelemhez (nyugdíj, rokkantsági nyugdíj) jutni. Nem jellemző még az élethosszig tartó tanulás szükségességének felismerése, mely jelentős akadálya a foglalkoztathatóságnak. A munkáltatók nem értették meg, hogy a kedvezőtlen demográfiai folyamatok miatt hosszabb távon a 45 év felettiek gazdasági szerepe a munka világának alakításában egyre jelentősebb lesz.

Berde Éva a felnőttek pályamódosításának és foglalkoztathatóságának kapcsolatáról készült tanulmány ismertetése során rávilágított arra, hogy miközben az EU országaiban egyre nagyobb szerepet kap az élethosszig tartó tanulás és az ehhez kapcsolódó pályaorientáció, ugyanakkor a kelet-közép európai országok többségében, így hazánkban is a tudatos pályamódosításról alig lehet beszélni, inkább csak a munkahely elvesztése miatti kényszerű pályakorrekcióról van szó. Egyáltalán nem népszerűek a munkaügyi kirendeltségeket felkeresők körében a tanulással járó módosítási tervek. A kutatás során kiderült, hogy bár a megyei munkaügyi kirendeltségek alkalmasak lennének a pályaorientációra, ilyen irányú igénnyel csak elvétve keresik meg őket. Gond az is, hogy a munkavállalók körében kevésbé ismertek a Foglalkoztatási Információs Tanácsadók (a FIT-ek), nincs kellő együttműködés a FIT-ek és a munkaügyi kirendeltségek között. A kutatások eredményeit összefoglaló előadásokat követően élénk vita bontakozott ki, melynek során hangsúlyosan került szóba a Munka Törvénykönyve átfogó átdolgozásának sürgőssége, a legális és a szürke-fekete munka dilemmái, az élethosszig tartó tanulás elfogadtatásával kapcsolatos szemléletformálás szükségessége, a GYED-en, GYES-en lévők képzésének támogatása, a gazdaság igényeihez rugalmasan alkalmazkodó felnőttképzés megteremtése.

A munkaügyi kutatások eredményei, a vitafórum arról győzött meg bennünket, hogy a szakszervezeteknek is sok tennivalójuk van még a hagyományos érdekvédelmen túl a szemléletformálás, az úgynevezett „szellemi érdekvédelem” terén. Egyrészt meg kell értetni a munkavállalókkal, hogy az életen át tartó tanulás ma már nem csak egy szlogen, hanem sürgető szükségszerűség, hosszútávú megelőző stratégia.

Másrészt a munkáltatókkal el kell fogadtatni, hogy az idősebb korosztály tovább és újra foglalkoztatása a munkaerőpiac súlyos feszültségeinek elkerülése érdekében ma még lehetőség, néhány éven belül azonban már kényszerűség lesz.

Kollár Sándorné

LÁSS, NE CSAK NÉZZ!

Ellenség Ellenfél és

Az ellenségkereséses nem a demokrácia, hanem a diktatúrák kedvenc foglalatossága.

Részt vettem szakszervezetünk november 11-én, a GKM előtt tartott tüntetésén. Az azelőtti vasárnapon pedig egy okos és ráadásul nagyon csinos lelkészasszony prédikált Lukács Evangéliumának 12. fejezetéből, az 54-59 versek alapján. A két nagyon különböző esemény mégis találkozott bennem, mert mindkettő a konfliktusokról és azok lehetséges megoldásairól szólt.

A konfliktus az élet velejárója, de aki úgy érzi, hogy a rendszerváltás óta túl sok konfliktus terheli az életünket, nem téved. A szocializmusból a kapitalizmusba való visszatérés nem megy könnyen. Változnak az idők. A prédikációban idézett igehelyen Jézus a sokaság szemére hányja, hogy az időjárás változásaiból le tudják vonni a megfelelő következtetéseket, de az Idők változására, a valódi igazságok felismerésére gyakran restek, pedig a lelkük mélyén ismerniük kell az igazságot. Aztán egy példázatot mond, hogy az adós az ellenségével ne menjen a fejedelem elé, mert aki tartozik, azt úgyis elítélik, inkább egyezzenek ki. A lelkészasszony utánanézett, hogy a görög eredetiben nem az ellenség, hanem az ellenfél szó szerepel. És ez bizony nagyon fontos különbség. Mert az ember az ellenségének sohasem fogja elismerni, hogy az adósa, de az ellenfelével, ha a saját józan belátására hallgat, ha megérti a változásokat, el- és felismeri az igazságot, kiegyezhet. Az idézet igehely és prédikáció azt is tanúsítja, hogy a Jézust követő embernek nem kell engedelmes áldozati birkává kábulnia, az ellenféllel való szembenézés és kiegyezésre törekvés, tehát például az odaadó szakszervezeti munka nagyon is hozzátartozhat a keresztény élethez, annak ellenére, hogy Magyarországon az úgynevezett történelmi egyházak nem kedvelik, nem támogatják a szakszervezeteket.

A demokrácia nem az ellenségeskedésre, hanem az ellenfelek természetes érdekkonfliktusaira, s végső soron az alkudozások lefolytatása és a küzdelmek megharcolása utáni megállapodásra és kiegyezésre épül. Az ellenségkeresés nem a demokráciák, hanem a diktatúrák kedvenc foglalatossága. A nép ellensége helyett manapság a hazaárulózás, kommunistázás, fasisztázás dívik. A puszta szóhasználat aligha hozhatja vissza az önkényuralmat, a mindenütt ellenségeket keresőkről joggal feltételezhetjük, hogy tudatukon még valamelyik múltbéli diktatúra uralkodik, amit szívesen meg is valósítanának újra.

A szakszervezetek a huszadik században a szociáldemokrácia fejlődéséhez szorosan kapcsolódva a kapitalizmus ellenségeiből kemény ellenfeleivé váltak, a dolgozók érdekeinek védelmében. Ezért a diktatúrában akadályozták, eltorzították a működésüket. A rendszerváltás után a hazai szakszervezeti mozgalom is a nyugaton már bevált, „nem ellenségek, de megkerülhetetlen ellenfelek vagyunk" stratégiát követte. Ez elismeri, hogy a munkavállaló adósa a munkáltatójának, hisz a tulajdonos által megteremtett, illetve fenntartott munkahely a létbiztonságának záloga. Ezt az igazságot a liberális közgazdászok is fennen hirdetik. Bezzeg nem a szakszervezetét! Hogy a munkáltató is adósa a munkavállalónak. Hogy az alkalmaztatás nem jelenthet feltétlen kiszolgáltatottságot. Hogy a munkavállaló erejének, egészségének, kezdeményezőkészségének megőrzése, az ezt lehetővé tevő bérezés, a munkabéke fenntartása a munkaerőpiac két oldalán álló ellenfelek, de normális esetben nem ellenségek közös érdeke.

Dicsekvés nélkül állíthatjuk, hogy a Vasutasok Szakszervezete eddig is sokat tett ennek a józan de következetes álláspontnak az érvényesítéséért.

Most megint helyzet van. A vasúti reformmal járhat ugyan leépítés, de a reform nem lehet egyenlő a leépítésekkel. A szociálisan legkedvezőtlenebbeket érintő személyszállítás veszteségeinek megtérítésével az állam évek óta adósa a MÁV Rt-nek. A tárgyalások megszakadtak. Október 11-én a vasútromboló politika ellenfelei, de nem a kormány ellenségei tiltakoztak a GM előtt. Akárhány tüntetésen vettem részt idáig, mindegyikre jellemző volt a tragikus, vagy éppen tragikomikus komolykodás. Ez a tüntetés harsány volt, határozott, és bármilyen furcsa, valóban vidám is. Ilyen nemes és magabiztos derűvel csak azok tudnak tiltakozni és követelni, akik nemcsak az igazukban biztosak, hanem érzik az erejüket is. Akik méltó ellenfelek. Az egybegyűltek igazán megérdemelték volna, hogy ne csak zárt kapuk és ablakok fogadják őket, hogy a másik oldalról is szóljon hozzájuk valaki. Ez nem történt meg. De még nem késő. A politikai és gazdasági realitás, de az Írás bölcsessége is a megegyezésre bíztat. A vasút átalakítását nem lehet a vasutasok ellenére végrehajtani.

A vasúti reformmal járhat ugyan leépítés, de a reform nem lehet egyenlő a leépítésekkel.

(Fotó Orosz Tamás)

Mező Ferenc

Érdekes hírek a világ vasútjairól

A privatizációról szóló jelentés elbizonytalanítja a DB felügyelőtanácsának elnökét

A jelentésben foglaltak szerint a német vasútnak nem sikerült javítania pénzügyi helyzetén, újabb deficit várható. A felügyelőtanács elnöke által bevezetett szigorú intézkedések nem nyerték el sem a szakszervezetek, sem az ügyfelek, sem a politikai pártok tetszését.

A szeptember 22-én nyilvánosságra hozott sajtóközlemény csupán tíz sorból állt, de tartalma bombaként hatott. A német vasút felügyelőtanácsának elnöke úgy véli, hogy a német vasút a jelenlegi körülmények között nem rendelkezik reális alappal a tőzsdén történő megjelenésre 2006 tavaszáig. Ez a mondat elsöpörte a DB elnökének utóbbi években kidolgozott stratégiáját, amely a német kormány megrendelésére az amerikai Morgan Stanley beruházási bank tőzsdei megjelenésre vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányán alapult. Ez a jelentés feltételezte, hogy a vasút pénzügyi helyzete ez év végéig normalizálódik, a bevételek azonban 6%-kal elmaradtak az előirányzottól. Az Intercity és az ICE vonatok üzemeltetésénél 214 millió euró deficit mutatkozott a tervezett 114 millió helyett, amelyet a regionális forgalom jó eredményei sem tudtak kompenzálni.

A bevételek növelése céljából a DB december 12-től 3,1-3,9%-os tarifaemelést szándékozik végrehajtani. A menetdíjak emelését az energiaköltségek növekedésével indokolja. A DB alkalmazottai sem mentesülnek a takarékossági intézkedésektől. 2005-ben 1500 fővel kívánják csökkenteni a személyzet létszámát és 40 órában állapítják meg a heti munkaidőt ugyanazért a munkabérért.

A felügyelőtanács elnöke egy kommünikében kijelentette, hogy újra meg kell határozni a privatizáció *„menetrendjét”*. Mivel a szövetségi választások 2006 őszén lesznek, meg kell várni az országgyűlési ciklus végét, hogy határozatot tudjanak hozni egy új időpontról.

A kancellár úgy határozott, hogy fékezi a privatizációt mivel tart a kudarctól, amely visszahathat a kormányra. Úgy tűnik, menesztení szándékozott a felügyelőtanács elnökét, de végül mégis megtartotta bizalmát vele szemben. Ez azért is valószínű, mert jelenleg nincs megfelelő jelölt erre a posztra.

(Rail et Transports, 2004. szeptember 29.)

Bérügyi tárgyalások feltételekkel az SNCF-nél

Louis Gallois, a francia vasutak vezérigazgatója közölte, hogy bizonyos feltételekkel kész a tárgyalásokra. Kijelentette: *„Nem utasítana el egy javaslatot, ha meg lenne győződve az elfogadható egyezségről.”*

2004. januárjában 1% általános béremelést hirdettek meg, esetlegesen plusz egy százalékot a gazdasági helyzettől függően, és júniusban 1,5%-ot. Ezt a javaslatot a szakszervezetek – egy kivételével – nem tartották elegendőnek. Szeptember 9-én a vasutasok szakszervezeti szövetsége felhívást intézett az elnökhöz, amelyben a tárgyalások folytatását követelték, figyelembe véve az életkörülményeket és a vasutasok követelését. Az igazgatóság válaszában közölte, hogy nem zárkóznak el a tárgyalások folytatásától, de nem jelöltek meg pontos dátumot. Szeptember 21-én egy közös kommünikében a nyolc vasutas szövetség megegyezett abban, hogy egységesen folytatják a bérkövetelési mozgalmat. Szeptember 24-én közös petíciót adtak át a vezérigazgatónak a szociális kérdésekről folytatott kerekasztal tárgyaláson, melynek során több tízezer aláírást tartalmazó jegyzéket is benyújtottak. A szakszervezeti szövetség, a CGT, 6%-os béremelést követelt a vasutasok számára, mivel az utóbbi tizenöt évben a bérek vásárlóerejének vesztesége 16%-ot tett ki. Az SNCF igazgatósága késznek mutatkozott egy kerekasztal tárgyalásra.

Most az a kérdés, hogy valamennyi szakszervezet kész-e egy egyezmény aláírására. Ha ez megvalósul, akkor *„történelmi”* lépésről lehet beszélni, mivel tíz év óta ilyen esemény nem történt.

(Rail et Transports, 2004. szeptember 29.)

Rekord a „Pendolino” vonat közlekedésénél London-Manchester között

A Virgin Train vasúttársaság *„Pendolino”* vonata sebességi rekordot döntött meg London és Manchester között szeptember 26-án, amikor a két város közötti távolságot 1 óra 53 perc alatt tette meg az eddigi rekordtól megközelítőleg fél órával kevesebb idő alatt. *„Ez egy nagy nap a vasút számára”* kiáltott fel Tony Blair miniszterelnök, aki megjelent erre az alkalomra London Euston vasútállomáson.

Ezt az ingavonatot a Birminghamban lévő Alstom gyár készítette. A 200 km/óra sebességre képes vonatot szeptember 27-én helyezték üzembe. A két város közötti távolságot 2 óra 6 perc alatt tette meg az eddigi Intercity vonatokkal elért 2 óra 41 perc helyett. A vállalat elnöke kijelentette, hogy a vonat versenytársa lesz a Manchester-London között közlekedő légijáratoknak. A vonat gyártásánál és üzembehelyezésénél a Párizs-Lyon között közlekedő nagysebességű vonatot tekintették modellnek.

A vonat teljes kivitelezése 7,6 milliárd fontba került. A brit vasutak egyetértenek abban, hogy a nagysebességre alkalmas pályák építését folytatni kell London és az ország északi része, majd Skócia felé, azonban ez még csak terv, mivel az anyagi eszközök nem állnak rendelkezésre.

(Rail et Transports, 2004. szeptember 29.)

Az SNCF elhatározta a „TGV Európa” terv megvalósításának lassítását

A francia vasút igazgatósága megerősítette azt a sajtóban már korábban közzétett hírt, miszerint a nagysebességre alkalmas pályák kiépítését Európában lassabb ütemben folytatják. Ez az információ főleg Németországot érinti, mivel a Franciaországban már kiépült pályák építését tervezik Strassbourgon át Németország felé. Ez év végéig még folytatják a műszaki kérdések egyeztetését a két ország szakemberei és igyekeznek megoldani a még tisztázatlan problémákat.

(Rail et Transports, 2004. október 13.)

Hajós Béla

Jelentés Európából

2004. november 7-9. között tartotta 17. Kongresszusát a második legnagyobb német közlekedési szakszervezet, a TRANSNET. A rendezvényen tiszteletét tette és beszédet mondott többek között Schröder kancellár, Stolpe közlekedési miniszter valamint a Német Vasutak szinte teljes vezérkara.

A szakszervezet több alkalommal kinyilvánította politikai függetlenségét, ezt bizonyítandó a kormányzó baloldali SPD-t, az ellenzéki CDU-CSU-t és a volt NDK kommunista utódpárt PDS-t is meghívták a rendezvényre.

A kongresszus ismét megválasztotta a TRANSNET elnökévé Norbert Hansent, aki az ETF, az Európai Közlekedési Dolgozók Föderációja Vasúti Szekciójának elnöke is. Az elnökön kívül a szervezet egyéb testületeit is megválasztották.

Hansen úr meglepően kemény szavakkal illette beszédeiben a Német Vasút (DB AG) vezetését, valamint a kormányt politikájukat illetően.

A vasút vezetésének a jelen és jövővel kapcsolatos tervek és perspektívák hiányát kifogásolta, valamint a DB 2007 körüli tőzsdei bevezetésének megalapozatlanságát.

A kormánnyal szemben főleg a munkaerőpiac és képzéssel kapcsolatos tehetetlenségét említette meg. Németországban jelenleg több, mint négymillió ember van munka nélkül, közülük mintegy ötszázezer fiatal.

Gerhard Schröder kancellár beszédét nagy várakozás előzte meg. Elmondta, hogy a DB tőzsdei bevezetése szükségszerű, mert annyi pénz, amennyi szükséges a további fejlesztésekhez, nem áll a kormány rendelkezésére. Így is évi többmilliárd eurót pumpálnak a német vasutakba.

Csakhogy itt látható jelei vannak, hogy az adófizetők pénzét mire költik. Épülnek-szépülnek a vasúti pályaudvarok, a vadonatúj elővárosi vonatok és villamosok olyan halkan suhannak, mintha dróton húznák őket.

Komiljovics Máté

Kisvasúti nap Szilvásváradon

[Szezonzáró Szilvivel]

Az október 9-én Szilvásváradon tartott kisvasúti nap az idei országos és Kárpát-medencei kisvasúti rendezvények záróeseménye volt.

Az ÁEV (Állami Erdei Vasút) induló állomásán az Egererdő Rt. részéről Grédics Szilárd, a Szilvásváradi Erdészet erdészeti vezetője köszöntötte az ország különböző részéről érkezett vasút- és természetbarátokat.

Elhangzott, hogy a közel tucatnyi ÁEV vasutat ebben az évben egymillió utas veszi igénybe. Az erdészethez tartozó három – Mátra, Felsőtárkányi, Szilvásváradi – kisvasút 460 ezer főt szállít, melyből Szilvásváradon 280 ezer fő várható.

A nyugdíjas Szabó Imre, volt vasútüzemvezető ismertette a vasút létesítésének, gazdasági tevékenységének érdekes történetét 1908-tól kezdve.

Az évtizedek alatt sok-sok tízezer tonna faáru és mészkő került a kisvasúti kocsikba.

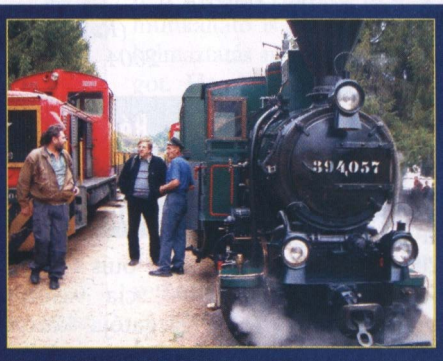
Érdekes műszaki megoldásként kettősvágányú siklópálya is működött 468 méter hosszon, ahol a rakott kocsik lefelé haladva, drótkötéllel húzták fel az üres vagonokat. A megmaradt rész ma ipari műemlék.

Az 1999-ben felújított Szilvi gőzmozdony a szalonkocsival most is fő látványossága volt a rendezvénynek.

Az érdeklődők megnézték a Szabadtéri Erdei Múzeumot, és az Erdészeti Múzeumot.

Délután, bár már csepegő esőben, de sor került a hangulatos szüreti felvonulásra, amely bővítette a látnivalók sorát.

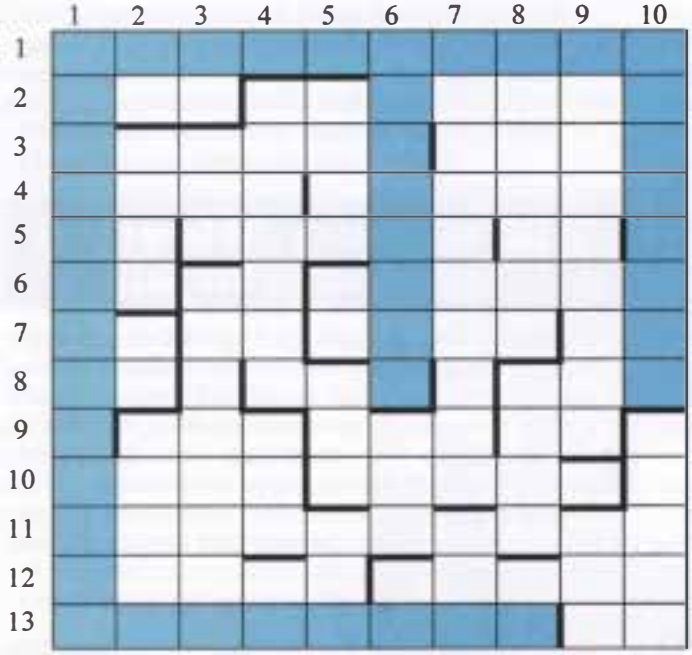
Seress István



Mozdonyvezetők Szilvivel. Több száz kiránduló volt a borús idő ellenére is

Keresztrejtvény

2004. november 10. demonstráció a Vasutasok Szakszervezete választmányának felhívása a függőleges 1. vízszintes 1. függőleges 6. sorokban.



Vízszintes: 1.) *Megfejtendő;* 2.) … hal – Körös; 3.) Uram Londonban – Eleged van (vissza); 4.) Színházi zaj – Folyóágyat; 5.) Pihen – Rizsbor – Zamat – Osztrák gk. jel; 6.) Szolmizációs hang – Egyik autópályánk – Becslés (lat.); 7.) Jolán, Irén – Részben mer – …. István színész – Páros teso!; 8.) Éter – Giga – ENSZ távközlési szervezete (röv.) – Vajon – Néman múlik!; 9.) Kelvin – Hibásan hívó – Vágány – Páratlan ara – Tonna; 10.) Előtag (vallási) – Opel márka – Római 1.; 11.) Derűlátóan; 12.) Pengetős hangszer – Maggal behint; 13.) Többnyire rak!

Függőleges: 1.) *Megfejtendő;* 2.) Világ Bajnokság – Híres egyetem – Betűt vet – Motozás (jipis); 3.) Teri hangzói – Páratlanul lapos! – Megvásárolta; 4.) Gábor – Temetési kellék – Országos Rendező Iroda – De; 5.) Egyharmad! – Permanens része – 900 római számmal – Régi szavunk a Halotti beszédben – Hangtalanul merem!; 6.) *Megfejtendő* – Suli – Részben bír!; 7.) A hét második napjain – Bőrsérülés; 8.) Korcsolyázó a suliban névelővel – Karmolt – „-Va" párja; 9.) Dél-amerikai állam – Anna – Levegő (gör.); 10.) Írásfesték

Készítette: Bánszegi József

A Magyar Vasutas 2004. szeptemberi számában megjelent keresztrejtveny megfejtese: Moricz Zsigmond, Medgyessy Ferenc, Magyar Buddha

bárhonnan nézed tökéletes
arra fordítod, amire csak akarod

Az üveggolyó színes, de letisztult. Egyszerű, mégis tökéletes. Bárhonnan nézheted, bárhogy forgathatod, mindig a jó oldalát látod.

Ilyen a **marbles™** személyi kölcsön is, mert kedvező feltételekkel, egyszerűen és gyorsan hozzájuthatsz. Nincs fölösleges várakozás, nincsenek rejtett költségek, csak segítőkész ügyintézés.

500 000 Ft
napi 463 Ft-ért,
1 munkanapon belül,
0 Ft egyéb költséggel!

És a lényeg! Most 500 000 Ft személyi kölcsönhöz csupán havi 14 072 Ft törlesztőrészlettel juthatsz hozzá, ami így napi 463 forintodba kerül. Ugye, szerinted is megér ennyit a lakásfelújítás vagy egy nagy utazás?

marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig

Hitelösszeg	Futamidő	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	60 hónap	14 072 Ft (napi 463 Ft)	0 Ft	25,49%
1 000 000 Ft	60 hónap	26 716 Ft (napi 878 Ft)	0 Ft	22,42%
1 500 000 Ft	60 hónap	38 877 Ft (napi 1278 Ft)	0 Ft	20,70%

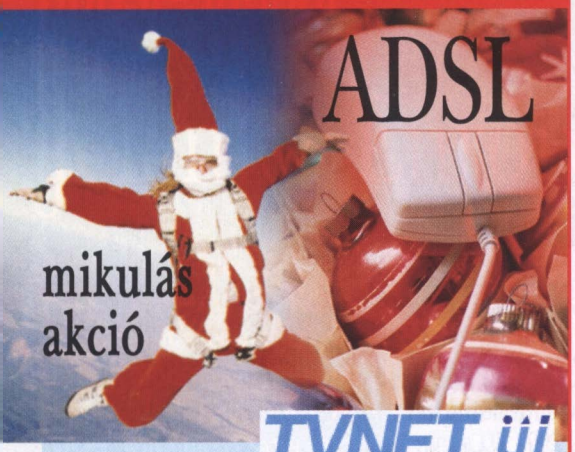
Hívj minket még ma!

marbles™ személyi kölcsön
a VSZ tagjai számára
(06 40) 41-41-41
www.**marbles**.hu

A HSBC Csoport tagja

Jó tudni: A marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Rt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A HSBC a világ egyik vezető pénzügyi szolgáltatásokat nyújtó csoportja, és immár a világ 76 országában szolgálja ki ügyfeleit. A fenti példát 60 hónapos futamidőre számítottuk. A napi összeg számítási módja: (havi törlesztőrészlet x 12 / 365). A jelen tájékoztató nem minősül nyilvános ajánlattételnek a Beneficial Rt. részéről. A kölcsön minden esetben a Beneficial Rt. által elvégzett hitelbírálat függvénye. A hitelbírálat eredményét a Beneficial Rt. nem köteles megindokolni. **Teljeshiteldíj-mutató: 20,70%-30,60%.** A további kondíciókról és a THM pontos értékéről kérjük, érdeklődj a fenti telefonszámon.

Hirdetés



„még szélesebb sávon”

A TVnet és a Vasutasok Szakszervezete együttműködésének köszönhetően a VSZ tagjai az országos akcióban szereplő áraknál **nettó 600 forinttal olcsóbban köthetnek szerződést.**

Havi díjak:

Egyéni 512/128 kbit/sec meghirdetett
TVNET eladási ár – 600,-Ft/hó **(5.800,-+Áfa)**
Egyéni 1024/256 kbit/sec meghirdetett
TVNET eladási ár – 600,-Ft/hó **(7.000,-+Áfa)**
Egyéni 1500/384 kbit/sec meghirdetett
TVNET eladási ár – 600,-Ft/hó **(9.300,-+Áfa)**
Egyéni 3000/768 kbit/sec meghirdetett
TVNET eladási ár – 600,-Ft/hó **(24.400,-+Áfa)**

Információ és előfizetés
a 01/21-52-es számon!

Sínen vagyunk

12%-kal csökkentett percdíjak!

A Voda-pályákon száguldó vasutasok* még alacsonyabb percdíjakkal mobilozhatnak, lebeszélhetik a havi **2000** Ft + áfa előfizetési díjat, és akár 3 db SIM-kártyát is vásárolhatnak. A vasutas tarifát 2004. április 1-től a nyugdíjas tagok is igénybe vehetik.

másodperc alapú számlázás	
csúcsidőben, hálózaton belül:	**26,4** Ft/perc
csúcsidőben, hálózaton kívül:	**39,6** Ft/perc
csúcsidőn kívül, hálózaton belül:	**13,2** Ft/perc
csúcsidőn és hálózaton kívül:	**26,4** Ft/perc
hangposta:	**10,5** Ft/perc
SMS (20 ingyenes után) :	**26,4** Ft/db
GPRS alap-havidíj (2 MB-ig) :	**375** Ft

További feltételek és információ a Vasutasok Szakszervezetének központjában illetve a helyi szervezeteknél. *A fenti ajánlat igenybevételére kizárólag a Vasutasok Szakszervezetének érvényes tagkártyájával rendelkező tagjai jogosultak.

vodafone™

És Te hogy vagy?

Országos Vasutas Ulti-bajnokság

A hatodik országos vasutas ulti-bajnokságot 2004. november 27-én 9 óra 30 perckor, a MÁV Rt. Budapesti Területi Igazgatósága (Kerepesi út 1-3.) tanácstermében tartjuk. A versenyre jelentkezni a Vasutasok Szakszervezete Debreceni és Budapesti Területi Képviseletén lehet (telefonszám: Db.: 03/29-70, Bp.: 01/10-28).

Magyar Vasutas
A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete
www.vsz.hu. E-mail: vsz@axelero.hu
Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: Karacsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnoke
Művészeti vezető: Karolyi Marianna
Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ilkovics u. 8
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622
Nyomdai előkészítés: Tizpont Bt.
és nyomás: Tel.: 06/70/315-7815 E-mail: karolyi...@mail.datanet.hu
ISSN 0460-6000
Egyéni előfizetési díj: 780 Ft/év

Szabó és Fia Kft.

Szabó és Fia Szolgáltató Kft. MSZ EN ISO 9001/2001

Mint a MÁV Rt. szállítója,
továbbra is vevői rendelkezésére áll
a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású
fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával
és forgalmazásával
mind vasúti, mind közúti célra.

Jövedéki termékek zárására
(kannás és hordós bor)
hivatalos zárminősítéssel
rendelkezünk.

BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net
www.szaboesfia.hu

2004. DECEMBER

Megjelenik: 12 000 példányban

Magyar Vasutas

1896

ALAPÍTVA: 1904-BEN

XLVIII/12

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Lapzárta után 2004. december 6-án megalakult a VSZ önálló Árufuvarozási Szakmai Képviselete.

(Az új középszervezettel kapcsolatos információkat a Magyar Vasutas 2005 januári számában olvashatják.)

Karácsonyi

-10%

AKCIÓ

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

MÁV

HIVATALOS MENETREND 2004 - 2005

MVJ

MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85., Tel./Fax:94/313-313

e-mail: marketing@mvj.hu, http://www.mvj.hu/

ISO 9001:2000
DIN-EN 729-2
DIN 6700-2
ÖNORM M 7812

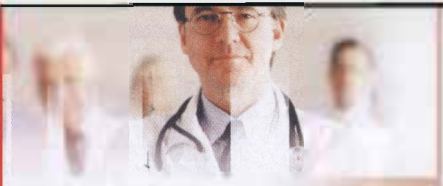
nttu FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer

MVJ a MÁV Rt.-vel együtt, egy magas színvonalú vasúti szolgáltatás megvalósításáért!

BEHR INDUSTRIETECHNIK Service

Örömünkre szolgál, hogy egyre több szakszervezeti tag ismerte fel az öngondoskodás jelentőségét. A Vasutasok Szakszervezete tagjai eddig is az egészségpénztárt részesítették előnyben a cafeteria rendszerből. A pénztár vezetése bízik abban, hogy a VSZ tagjai közül egyre többen ismerik fel a pénztár előnyeit.

Válaszd az egészséget!



A Vasutas Egészségpénztár 2004-ben is sikeres gazdálkodási évet zár. A taglétszám 2004. december 31-én eléri a 31 200 főt, a vagyon meghaladja a 2,5 milliárd forintot. Az egyéni számlán jóváírt hozam – a nyitóegyenlegre vetítve – 10 százalék felett lesz.

Az egységes tagdíj nem változik

A pénztár igazgatósága azt javasolja a küldöttközgyűlésnek, hogy az egységes tagdíj mértékét ne emelje meg. A pénztártagot 2005-ben is a 2004. évi költség terheli: az 5000 Ft tagdíjból 4500 Ft a fedezeti , 450 Ft a működési, 50 Ft a likviditási alapba kerül. Az egységes tagdíj feletti befizetéseket a pénztár 100%-ban a tag egyéni számláján írja jóvá, amely a beérkezést követően várakozási idő nélkül felhasználható.

Adókedvezmény

2005-ben az önkéntes pénztárakra vonatkozó adójogszabályok nem változnak. Egyéni befizetés esetén az összevont adóalap adóját csökkenti a befizetett tagdíj 30%-a, évente maximum 100 ezer Ft-ig, az öregségi nyugdíjkorhatárt 2020. január 1. előtt betöltőknek 130 ezer forintig. Önkéntes nyugdíj- és egészségpénztári befizetés esetén az együttesen visszaigényelhető összeg 120 ezer forint, az öregségi nyugdíjkorhatárt 2020 január 1. előtt betöltőknek 150 ezer forint.

Ügyfélszolgálat

A Vasutas Egészségpénztár ügyfélszolgálatára az elmúlt időszakban jelentős teher hárult, ezért pénztártagjaink tájékoztatásában valamint kiszolgálásában nem tudtunk teljes mértékben megfelelni az elvárásoknak. A problémák megszüntetése érdekében bővítjük az ügyfélszolgálatos kollégák létszámát, valamint még ebben az évben 24 órás egyenlegközlő automata tájékoztatja tagjainkat aktuális egyenlegükről.

A későbbiekben a munkáltatói és szakszervezeti médiákon keresztül tájékoztatjuk pénztártagjainkat az egyéni lekérdezés módjáról.

Orvosi javaslat

A 263/2003. (XII.24.) kormányrendelet, valamint a Vasutas Egészségpénztár szolgáltatási szabályzata az alábbi szolgáltatások kifizetéséhez ír elő orvosi javaslatot: rekreációs egészségügyi és gyógyüdülés, gyógyfürdő, klímagyógyintézet, szanatórium gyógyellátása, közfürdők gyógykezelései, otthoni gondozás, sportolás, sporteszköz vásárlás, gyógyászati segédeszközök közül a hallás-, és látásjavítás eszközei. Az orvosi javaslatot a háziorvostól, üzemorvostól, szakorvostól lehet kérni. Szerződést kötni a javaslathoz nem szükséges.

Internet

Örömmel tapasztaltuk, hogy egyre többen használják az Internetet egyenlegük lekérdezésére, valamint tájékozódásra. A tagkód és jelszó együttes használatával lehetséges a lekérdezés az egyenleg menüpont alatt. Az elfelejtett tagkódot és jelszót adatvédelmi okokból csak írásos kérelemre pótoljuk.

A pénztár honlapja elérhető: **www.epenztar.hu, www.vasutasepenztar.hu**

Egészségterv

A személyes egészségterv helyettesítheti az orvosi javaslatot, amelynek kivonata elkérhető az orvostól. Személyes egészségtervet csak a pénztárral szerződésben álló szolgáltató készíthet. Ügyelni kell arra, hogy a személyes egészségterv érvényessége az elkészítéstől számított két éven belül legyen.

www.epenztar.hu, www.vasutasepenztar.hu címen.

Bízunk abban, hogy jelenlegi és leendő pénztártagjaink meg lesznek elégedve szolgáltatásainkkal, és 2005-ben is az egészséget választják.

Kellemes ünnepeket és eredményes új évet kívánunk minden pénztártagunknak.

Vasutas Egészségpénztár

Puszta télen túra

A Magyar Közlekedési Klub 2005. január 8-án szombaton 9 órától a Kiskőre-Tiszahíd vasúti megállótól indítja Puszta télen túráját. A huszonöt kilométeres távon végighaladók érintik Tisza-tavat, a nagykunsági csatornát, a kisgyócsi vasútállomást, a tomaji kápolnaromot, a Vénkertet. A túra végállomása Kunhegyesen a Vendégháznál lesz (Széchenyi út 50.).

A nevezési díj: 400 Ft, TT tagoknak és MT kártyával 200 Ft/fő, vonattal érkezőknek 100 Ft/fő. Szálláslehetőség biztosított Kunhegyesen falusi vendégházakban fejenként 1300-1800 Ft-ért.

Szombaton Kunhegyesen városnézés, többek között a református templom és temető, a szélmalomharc túra nyomán megújuló szélmalom, Oláh Lajos gyűjtemény és a baglyok téli gyülekezőhelyének megtekintése. A szervezők ez alkalommal nem terveznek erőmű látogatást és hivatalos Bakancsos fórumot sem, de a túra célja, és a kötetlen beszélgetések témája a mellékvonalak megmentése lesz.

A túrával kapcsolatban Somodi Mária a 06-20-522-7485-ös, vagy a 06-30-646-8399-es telefonszámokon ad felvilágosítást.

VISZLAY SPORT

PUMA arena adidas NIKE

Tisztelt Vasutas Szakszervezetitagok
Egészségpénztártagok!
Az egészséges életmódhoz szükséges
sporteszközöket vásárolhatnak a
VISZLAY SPORTÁRUHÁZBAN.
VASUTAS SZAKSZERVEZETTAGOKNAK ÉS
EGÉSZSÉGPÉNZTÁRTAGOKNAK
5% KEDVEZMÉNY.
-Tagkártya bemutatása szükséges-
Megközelítés: 3-as metró végállomása.
Cím: Újpest, Árpád út 64. Tel:369-9164
Nyitva: H-P: 10-18 Sz: 10-13
www.viszlaysport.hu

A karácsony, a béke és szeretet ünnepe, az újév napja a jókívánatok és a reménységek időpontja.

Minden szó, minden betű békéről és szeretetről regél ezeken a napokon.

De vajjon beszélhetünk-e mi, vasúti munkások szintén békéről és szeretetről? Ünnep e nekünk is karácsony napja? Volt-e nekünk is okunk megnyugodni és örülni? A mi helyzetünk ezekre a kérdésekre szomorú nemmel felel.

A mi életünk szakadatlan lánczolata a terhes munkának, a súlyos nélkülözéseknek és az emberhez nem méltó harcznak a mindennapi kenyérért.

A mi szomorú életünkbe nem hoz fényt és világosságot semmiféle ünnep. És éppen ez az ünnep, a béke és szeretet ünnepe, még sivárabbnak tünteti föl a mi életünket. Amikor mindenki a békéről beszél, mi a legdurvább elnyomatás békjóit érezzük megcsörreni testünkön. Amikor mindenki a szeretetről tesz tanúságot, mi a legridegebb könyörtelenséget, a legellenségesebb rosszindulatot tapasztaljuk.

Az élet keserves harczában mi nem éreztük a béke áldásait; a keserves nyomorúságban nekünk nincs részünk a szeretet melegében. A mi sötét, szomorú sorsunkba nem világit bele sem öröm, sem megnyugvás.

Csak egy biztató eseménye van ennek a karácsonynak, amely kilátásba helyezi, hogy a jövőtől jobbat és szebbet várhatunk. Ez országos értekezletünk lefolyása. Azok a bátor, derék munkástársaink, akik ott, az összesség megbízásából és az összesség érdekében tanácskoztak, nem békét, hanem kitartó küzdelmet hirdettek, nem szeretetről áradoztak, hanem a keserves panasznak, szent haragnak adtak erőteljes hangot. De ha van valahol értelme annak a gyakran használt közmondásnak, hogy „ha békét akarsz, készülj a háborúra”, – úgy ebben az esetben talál ez a közmondás mély, magasztos igazolást.

Ha az országos értekezleten hozott határozatokat, összes munkástársaink megszívlelik, ha mind kitartanak igazságos ügyünk mellett és lelkesen, kitartással támogatják minden akadály daczára öntudatos mozgalmunkat és szervezkedésünket, akkor ránk is fölvirradnak a béke és szeretet napjai...

Az újesztendő pedig, melynek küszöbén állunk, legyen a harcz, a küzdelem és az érvényesülés esztendeje. Nem telhetik nagy örömünk abban, ha az elmúlt esztendőre tekintünk vissza, amely csak szenvedést és bajt nyújtott. A jövő év sem nyújt sok reményt arra, hogy jobb lesz a sorsunk. De dolgozzunk és harczoljunk, hogy ez az esztendő jókora darabbal közelebb hozzon bennünket helyzetünk javításához, követeléseink diadalához.

Újév első napján jókívánságokkal üdvözlik egymást az emberek. A mi jó kívánságunk nem lehet egyéb, mint az a szent ígéret, hogy minden erőnket megfeszítjük, egész lelkünkkel, minden törekvésünkkel azon leszünk, hogy minél szélesebb körben terjesszük a felvilágosítást és minél több harczost sorozzunk be az igazságos ügyünkért harczolók hadseregébe.

Ha ezt megtesszük, jó esztendő lesz az új esztendő és egy év mulva ilyenkor büszkén tekinthetünk vissza elért sikerekre, kivívott győzelmekre.

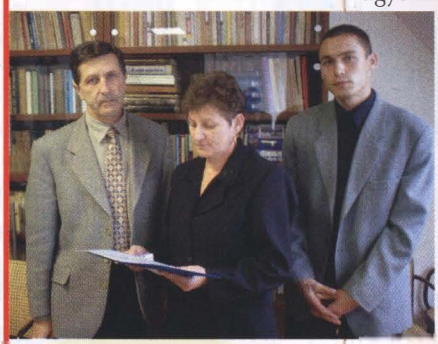
(A cikk megjelent a Magyar Vasutas 1904. december 15-i számában.)

Érdekes, hasznos

Megkezdődött a Tagsági igazolványok érvényesítése

A VSZ aktív tagjai Tagsági igazolványait évente érvényesíteni kell ahhoz, hogy a hozzá kapcsolódó szolgáltatásokat igénybe lehessen venni. Az érvényesítő matricákat adategyeztetést követően az alapszervezeti titkároktól vehetik át azok, akik a VSZ Szervezeti és Működési Szabályzata szerint fizetik a tagdíjat.

Kitüntetés-átadás



2004. november 16-án a VSZ Elnökségének ülésén vehette át Koleszár Istvánné a „Vasutasok Szakszervezetéért Poszthumusz” kitüntetését. A díj az aktív munkaviszonyban és legalább egy ciklusnál régebb óta szb-titkári vagy magasabb tisztségben állók halála esetén adható. A díjat a Gépészeti Intézőbizottság kezdeményezésére alapította a VSZ Elnöksége. Első alkalommal a fiatalon elhunyt Koleszár István felesége és fia vehette át a poszthumusz elismerést.

Ultibajnokság

2004. november 27-én nyolcvanhat vasutas mérte össze tudását és szerencséjét a VI. Országos Vasutas Ultibajnokság keretében. A négyfordulós, úgynevezett svájci rendszerű bajnokság végén huszonhárman vehettek át különböző díjakat.

I. helyezett Szabó István, dombóvári főmozdonyvezető, az ő neve már másodszor került fel a kupára, hiszen az első bajnokságot is ő nyerte meg. II. helyezett Lajtos János, Budapest-Terézváros főpályamestere, aki egyúttal a VSZ különdíját is átvehette. III. helyezett Berki János debreceni nyugdíjas.

Kiss Tibor, a Vasutasok Szakszervezete Debreceni Területi Képviseletének vezetője, a verseny – lassan már örökös – szervezője és főbírája a hetedik hellyel büszkélkedhet.

Bővítette szolgáltatásait a Beneficial Bank

A tagjaink megelégedésére működő hitelintézet kirendeltséget nyitott Debrecenben. A térségben élők számára az iroda nyitása könnyebbséget jelent, mert a jövőben nem kell Budapestre utazniuk hitelfelvételi ügyeik intézése miatt. A Beneficial Bank a közeljövőben további vidéki fiókok nyitását is tervezi. A debreceni irodában Fenyvesi Rita a Piac utca 61. 3. emeletén várja a Vasutasok Szakszervezete tagjait. Telefon 52/520-601, fax: 52/520-602.

Alelnök-választás az MSZOSZ-ben

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) Szövetségi Tanácsa 2004. november 25-én Pataky Pétert választotta meg a szövetség alelnökévé. Az alelnöki tisztség Kordás László távozásával üresedett meg, aki a kormányváltáskor a Foglalkoztatáspolitikai és Munkaügyi Minisztérium politikai államtitkára lett.

Eredményes munkát végzett a XXXIV. Vasas-kongresszus

A november 26-27-én tartott tanácskozáson megjelent 180 küldött elfogadta az elmúlt öt évet értékelő beszámolót és a jövőt meghatározó programot, valamint korszerűsítette a Szövetség alapszabályát. A tanácskozás zárásaként megválasztották az új szövetségi vezetőket. Az elnöki posztra két jelölt közül szavaztak: Szőke Károly korábbi elnök és Balogh Béla korábbi alelnök közül az utóbbi kapott bizalmat, 103-72 arányban. A Vasas Szakszervezeti Szövetség új elnöke Balogh Béla szaktárs lett.

Vasúti Érdekegyeztető Tanács

A Vasutasok Szakszervezete Érdekegyeztető Bizottsága 2004. november 15-én véglegesítette a szervezet 2005-re vonatkozó érdekvédelmi tárgyalási javaslatait. Az alábbiakban a dokumentum szerkesztett változatát közöljük.

Mit akar

A Vasutasok Szakszervezetének tárgyalási javaslatai 2005-re

A Vasutasok Szakszervezete továbbra is érdekelt a MÁV Rt. eredményes működésében, az ott foglalkoztatott munkavállalók munkahelyének hosszútávú biztosításában, a munkavégzés körülményeinek – bér, jóléti-, szociális-, munkaügyi – folyamatos fejlesztésében. Támogatjuk a hazai vasút fejlesztését és korszerűsítését, amennyiben az a vasúti szolgáltatás színvonalának emelését eredményezi, fokozza a közlekedés biztonságát, kedvezően befolyásolja a vállalat működését.

Helyzetértékelés:

A 2002-ben elindított vasúti reform 2004. év végére a vasutasság, és a vasúti szolgáltatást igénybe vevők széles körében általános elégedetlenséget eredményezett. Elmaradtak a vasút korszerűsítését, versenyhelyzetének javítását célzó beruházások és fejlesztések. Az állam pénzügyi szerepvállalása kormányzati okok miatt nem valósult meg az elmúlt években. 2005-ben sem biztosít a költségvetés tervezete forrást a nemzeti vasút fejlesztésére. A létszámcsökkentést lehetővé tevő beruházások elmaradása miatt a 20 százalékos, 11 ezer főt érintő létszámleépítésnek a fokozatos műszaki színvonal csökkenése mellett ésszerű realitása nincs.

A MÁV Rt. munkavállalóinak élethelyzete és munkakörülményei az elmúlt két évben az erőfeszítések ellenére az elvárható szintnél rosszabban alakultak.

A MÁV Rt. vezetése és a vasutasság közötti bizalomvesztés helyreállítására javasoljuk a vállalati humánstratégia újragondolását, a nemzeti vasút európai integrációjára és a reformra a foglalkoztatás megőrzése mellett kerüljön sor, a megváltozott helyzetnek megfelelően a négyéves megállapodást újra kell értelmezni.

Foglalkoztatás

A Vasutasok Szakszervezete 2005-ben csak a természetes fogyás mértékéig fogadja el a vasúttársaság létszámának csökkentését.

1. A MÁV Rt. munkavállalóinak foglalkoztatásáról és bérezéséről szóló, 2003-2006. évekre 2002. december 4-én kötött Együttműködési Megállapodásban (a továbbiakban Megállapodás) az aláíró felek amellett kötelezték el magukat, hogy a MÁV Rt. *„üzleti és szervezeti céljaihoz igazodó, a megújuló technológiai követelményeknek megfelelő munkaerőállományt foglalkoztat”.*

A Megállapodásban foglaltak érdekében 2005-2006. évekre a MÁV Rt. egészére vonatkozóan Foglalkoztatási Megállapodás megkötését kérjük. Ezt követően az üzletágankénti megállapodásokat 2005-re legkésőbb 2004. december 31-ig kell megkötni.

Üzletáganként be kell mutatni a közszolgáltatási szerződésben rögzített jövő évi személyszállítási, valamint az üzleti tervben tervezett árufuvarozási feladatok ellátásához, a pályavasút működtetéséhez szükséges létszámot.

2. A fentiek alapján a MÁV Rt. humánerőforrás gazdálkodásával és a vállalati hatékonyság javítását elősegítő intézkedésekkel szembeni elvárásaink: Az egyes üzletágaknál csak olyan mértékű létszámmozgás valósulhat meg, amely nem sérti a négyéves Megállapodásban foglaltakat, a MÁV Rt. üzleti céljaival megegyezően, a korábbinál magasabb szolgáltatási színvonalat tud biztosítani, nem eredményez rendkívüli munkavégzés növekedést, indokolt, műszaki fejlesztés- ☞

Mit akar a munkáltató?

November 5-én adta át a munkáltató 2005. évre vonatkozó elképzeléseit a szakszervezeteknek. A Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén tudtuk meg, hogy az csupán koncepció, a tényleges szándék a megállapodás-tervezetekben ölt majd testet.

2004. december elsejéig két megállapodás-tervezetet és az új kollektív szerződés munkáltatói összeállítását kapták kézhez a szakszervezetek.

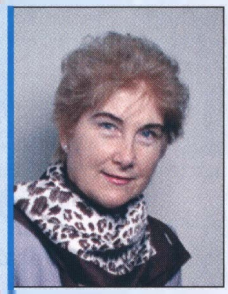
Foglalkoztatás

Foglalkoztatásra vonatkozó tartalmú ajánlata nincs a munkáltatónak, kérésünk ellenére nem tekinti szükségesnek az ország legnagyobb állami vállalatánál a foglalkoztatás kiszámíthatóvá tételét.

Jövedelempolitika

Az OÉT megállapodás szerint a bérfejlesztés mértéke 6%, plusz a négyéves megállapodás szerint 3,5% reformprémium, azaz összesen 9,5%-ra tett javaslatot a munkáltató. Ebből 3,5%-ot a bértarifa sávok minimumára való ráállásra, 2%-ot a munkáltatói differenciálásra, 3,5%-ot alanyi jogon új reformprémiumra fordítana a munkáltató. Ez mindösszesen 9%, a hiányzó 0,5%-ról nem szól a munkáltatói előterjesztés. A 2004. évi 3,5% reformprémium 3,04%-kal kerülne alapbéresítésre. További alapbéresítési törekvései is vannak a munkáltatónak. Személyi alapbérkiegészítés 4%-át 3,1%-kal teljesítené, a telephelyen kívül végzett munka költségtérítése munkakörönként alapbéresedne. Több bérelem (pótlék) alapbéresítése társasági szin-

Az alku folytatódik



Varga Gyuláné

Jó és rossz hírek egyaránt előfordulnak tájékoztató anyagunkban. Az, hogy mi várható, mi lesz a végeredmény a szociális partnerek szándékán múlik, különösen a munkáltatón. Az eddig átadott tervezeteken van mit javítani.

Úgy gondoljuk, hogy a szűnni nem akaró árszervezésektől elcsigázott, a megalapozatlan létszámleépítésektől rettegő, a vasút ügyét szívén viselő vasutasság rászolgált és kiérdemelt egy békésebb új esztendőt. Tiszteljük meg vasút iránt elkötelezett kollégáinkat azzal, hogy a karácsonyfa alá kerüljenek a 2005. évre vonatkozó megállapodások is.

A 4–5. oldalt írta és összeállította: Varga Gyuláné

a VSZ?

sel és üzemi-technológiai változással alátámasztott.

3. A Vasutasok Szakszervezete a tevékenység-kihelyezést nem támogatja, de ha alkalmazásra kerül, akkor a munkavállalók minél jobb feltétellel kerüljenek a jogutódhoz, így az új munkáltatónál is a korábbi KSZ hatálya alatt történjen a foglalkoztatás, mellékletben kerüljenek át a MÁV Rt. Kollektív Szerződésének az átadott munkavállalói csoportra vonatkozó rendelkezései, a KSZ melléklet munkáltatói oldalról 3 évig ne legyen felmondható, az új munkáltató vállaljon foglalkoztatási garanciát az átvett munkavállalókra, illetve a MÁV Rt. megrendelőként legalább 1,5 évre szóló szerződést kössön, a munkavállalók jövedelme ne csökkenjen az átadáskor fennálló állapothoz képest, illetve az új munkáltató vállaljon garanciát az OÉT mindenkori bérajánlásának betartására, a jogutód vállalja a korábbi szociális és munkakörülmények legalább szintentartását, a vasúti menetkedvezmények további biztosítását, vagy annak megváltását.

4. A foglalkoztatási biztonság, valamint a hatékonyság javítása érdekében javasoljuk a napi munkaidőt 0,2 órával mérsékelni.

5. A rendelkezésre álló munkaerő képzettségére vonatkozóan készüljön felmérés. Ennek ismeretében egyéni képzési tervet kell készíteni valamennyi munkavállaló részére. Biztosítani kell a hiányzó és szükséges ismeretek, készségek és kompetenciák megszerzésének lehetőségét.

6. A foglalkoztatási feszültségekkel összefüggésben a nyugdíjkorhatárt elérő munkavállalók, valamint a nyugellátásban részesülők – mind fizikai, mind szellemi munkakörben – foglalkoztatását 2005. január 1-jétől meg kell szüntetni.

7. Az atipikus foglalkoztatás elősegítése érdekében 2005-től a részmunkaidős foglalkoztatás nem jelenthet hátrányos megkülönböztetést (alapbér-kiegészítés, reformprémium, VBKJ).

...a részmunkaidő nem jelenthet hátrányt...

Jövedelempolitika

1. Személyi alapbérfejlesztés során alapbéresítsék a 2004. évi reformprémiumot. A 2005. évi reformprémium mértéke a 2004. évi átlagkereset 3,5 százaléka. Az éves bérfejlesztés mértéke hat százalék az OÉT megállapodás értelmében. 2005-ben alapbér-kiegészítés – változatlan feltételekkel – a mindenkori tárgyhavi kereset 4 százaléka, az EU-hoz való bérfelzárkózást elősegítő bérfejlesztés mértéke minimum az alapbér 5 százaléka legyen.

2. Fel kell számolni a HAY módszer alapján történő munkakör értékelési rendszer összes hiányosságát. El kell végezni a jelenlegi szintek felülvizsgálatát. Üzletáganként és szakmacsoportonként bértarifa kidolgozását és bevezetését kérjük.

3. A közúti gépjárművezetők munkarendjét, fel- és lejelentkezését felül kell vizsgálni. A MÁV érdekében rendszeresen gépjárművet vezetők jogosítvány érvényesítési díjának 50 százalékát a munkáltató térítse meg a munkavállaló részére.

4. A szociális és jóléti juttatások módosítása során a VBKJ-ra 2004-ben felhasznált összeg infláció mértékével történő megemelését, majd ezt követően 2005-re tervezett átlagos állományi létszámra való leosztását kívánjuk elérni.

A lakástámogatások felhasználható összege évi 150000 Ft/fő (VBKJ teljes összege) rendkívül alacsony, ezért ezt az összeget a VBKJ-től elkülönítve magasabb összegben javasoljuk megállapítani. A jelenlegi lakástámogatási lehetőséget javasoljuk kiterjeszteni lakásfelújításra is.

A korábbi megállapodásban szerepel, de még nem teljesült a VBKJ bevezetésével kedvezőtlenebb helyzetbe került munkavállalók egyszeri kompenzációja. 2005-re is szülessen megállapodás az üdülési szolgáltatások igénybevételi lehetőségeiről. A rendkívüli élethelyzethez kapcsolódó juttatások összege 2005-ben legalább a bérfejlesztés mértékével növekedjen.

Munka- és egészségvédelem

A foglalkoztatás minimális munkabiztonsági és munkaegészségvédelmi feltételeit valamennyi munkatárs részére biztosítani kell. Azokon a szolgálati helyeken, ahol bevizsgált egészséges ivóvíz nem áll rendelkezésre, palackos ivóvizet, a higiénikus étkezés feltételeit, a melegétkeztetés technikai feltételeit, a folyóvizes tisztálkodás lehetőségét.

Kollektív Szerződés

A Vasutasok Szakszervezete a jelenleg hatályos KSZ határozatlan idejű meghosszabbításában gondolkodik, néhány módosítás átvezetése mellett.

ten történne meg (csoportvezetői, felsővezetékes járművezetői, 30 órán túli foglalkoztatás, fűtési, okmánykezelési, pótkocsi vontatási, rakodási, autódarus, és az építőipari különélési pótlék).

A választható béren kívüli juttatások (VBKJ) éves mértékét fejenként és évente 160 ezer forintra emelnék. Javaslat érkezett a választék bővülésére is. Igényelhető lesz az ajándékutalvány (évi 3x5700Ft) és kultúra utalvány (évi 20 ezer forint értékben).

Az Ennikék utalványokat (évi adómentes mértéke 2005-ben 48 ezer forint) évente két alkalommal, márciusban és szeptemberben félévre összevonva postázná a munkáltató. Nincs üdülési megállapodás-tervezet, ismeretlen a MÁV Hotel's árajánlata. A munkáltató szerint gyesen és gyeden lévők a VBKJ-ből 2005-től nem részesülnének.

Kollektív Szerződés

A jelenleg hatályos KSZ az év végén lejár. Az átadott tervezet jelentős szerkezetváltozást mutat. Az egyes üzletágakra jellemző juttatások a hálózati KSZ-ből az üzletági függelékekbe kerülnének. A munkáltató ajánlata határozatlan idejű KSZ-re szól.

Érdekes hírek a világ vasútjairól

Sikerrel zárultak a munkabérekről szóló tárgyalások az SNCF-nél

Tíz év óta első alkalommal írt alá egy bérügyi egyezményt a francia vasút igazgatósága és öt vasutas szakszervezet. A CGT és két másik vasutas szakszervezet nem írta ugyan alá az egyezményt, mivel ezt a kérdést össze akarták kapcsolni egyéb szociális problémák megoldásával is, azonban ez nem akadályozza meg a béremelésekről kötött megállapodás végrehajtását.

Az egyezmény alapján 1,8%-os béremelést kapnak a vasutasok visszamenőleges hatállyal 2004. évre, éspedig 0,75%-ot januárra, 0,75%-ot júliusra és 0,3%-ot októberre. Az alacsony bérekre külön rendelkezés vonatkozik. Ez a réteg, amely kb. 22.000 dolgozót jelent, 3,8%-os béremelést kap erre az évre.

Ezeken a számokon túlmenően az öt szakszervezet által aláírt egyezmény az ebben az évben alkalmazott munkamódszerek tekintetében bizonyos sikert jelent az emberi erőforrások igazgatósága számára is.

A következő évi béremelések egyeztetésére kerekasztal értekezletet terveznek összehívni 2005. első félévében. A legutóbbi megbeszéléseken az SNCF igazgatósága megtette javaslatát a 2005. évi béremelésekre, mely szerint januárban 0,5%-ot, októberben pedig újabb 0,5%-ot terveznek. A CGT vasutas szekciója ezt elégtelennek találja, mivel 2003. óta összesen 1,8%-ot tett ki a béremelés, míg az infláció 3,7% volt 2004. augusztusában, így a bérek vásárlóereje csökkent. A többi vasutas szakszervezet változó álláspontot képviselt, így a végső megegyezés a 2005. év első félévében tartandó megbeszéléseken várható.

(Rail et Transports, 2004. október 20.)

A biztonság a vasutak legfontosabb feladata

A vandalizmus és a graffitik által okozott károk helyreállítására fordított kiadások nem csökkentek 1990. év eleje óta. A vasutak felelősei és a hatóságok felmérték ezen jelenségek kihatásait és intézkedéseket dolgoztak ki ellenük.

A vandalizmus és a graffitik a világ szinte valamennyi vasúti és városi közlekedési vállalatnak problémát jelent. Már tíz évvel ezelőtt végzett vizsgálatot ebben a témában a nemzetközi vasúti szervezet, 30 vasúttársaság részvételével. Arra kérték őket, hogy becsüljék meg a gördülőállományban ezen cselekmények által okozott károk helyreállításának költségeit. Ennek keretében például Barcelona, Lille, Lisszabon és Milano évi 760.000 eurot, míg Berlin, Helsinki és Marseille ennek az összegnek a kétszeresét, 1,5 millió eurot jelölt meg. A különbségek a vasúti hálózat nagyságából, a jelenségek súlyosságából vagy a beavatkozás feltételeiből adódhatnak. A graffitik azonban a pályaudvarokat és az állomásokat sem kímélik. Brüsszelben például ezek eltávolítása a takarításra fordított összeg 10%-át, míg Rotterdamban 50%-ot tesz ki. A kiadások évente átlagosan 1.500 eurot tesznek ki állomásonként és 1.000 eurot járművenként. Mivel ezek a cselekmények nem szűntek meg, a kiadásokat növelték. Párizsban megsokszorozták az erre fordítandó összeget.

(Rail et Transports, 2004. október 17.)

Hajós Béla

MVJ
MÁV Vasjármű Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Telefon/Fax: 94/313-313
e-mail: marketing@mvj.hu
http://www.mvj.hu
MTU FRIEDRICHSHAFEN Service Dealer
BEHR INDUSTRIETECHNIK Service
ISO 9001:2000 DIN-EN 729-2 DIN 6700-2 ÖNORM M 7812
Tevékenységeink:
- dízelmozdonyok (M43; M47), motorvonatok (Bz-mot), személykocsik, teherkocsik **javítása, korszerűsítése, átépítése;**
- speciális vasúti jármű gyártás;
- vasúti nosztalgia járművek **felújítása, újjáépítése;**
- jármű fő- és részegységek gyártása (Power Pack);
- MTU és BEHR **szakszervíz tevékenység.**

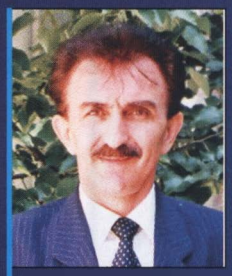
MÁV Vasjármű Járműjavító Kft. és gyártó
MVJ a korszerű vasúti járműparkért!

Központi Üzemi Tanács

MÁV Rt.

KÜT HÍRLEVÉL

2004. november



Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Soros KÜT ülés: 2004. november 11.

■ Első napirendként tájékoztató hangzott el a MÁV Rt. 2004. évi foglalkoztatási céljainak I-III. negyedévi időarányos megvalósításáról *Kugler Flórián* vezérigazgató-helyettes előadásában.

A MÁV Rt. a 2004. évi üzleti tervében hatékonyságjavítást fogadott el. Ennek alapján kiadta a létszámleépítéssel valamint a tevékenység-kihelyezésben érintett munkavállalókkal kapcsolatos eljárásrendet. Az újra elhelyezkedés esélyének megteremtésére a MÁV Rt. kidolgozta az Új Esély programot, mely az Mt.-ben és a KSZ-ben rögzített juttatásokon felül háromhavi szociális támogatást biztosít. A teljes munkaidős létszám október végén 49232 fő volt. A létszámcsökkentésnek elsősorban a „puha" eszközei – felvételi korlátozás, nyugdíjazás, közös megegyezés, stb. – domináltak. Meghosszabbították az ösztönzött nyugdíjazás lehetőségét 2004. decem-ber 31-ig. Kérdésre válaszolva a vezérigazgató-helyettes elmondta, hogy 2005-ben is lehet majd élni a lehetőséggel.

■ A második napirend tárgyalása során először a tevékenység-kihelyezések állásáról *dr. Mosóczi László* főigazgató adott részletes tájékoztatást. E szerint a PMLI által meghirdetett tender három lépésben valósul meg: 2004. december 1-jétől 587 fő, 2005. február 1-jétől 405 fő és április 1-jétől 180 fő kihelyezésére kerül sor.

A TEB Igazgatóság működési hatáskörében 352 fő *„kisvillamos"* tevékenység december közepén jogutódlással az IK. KFT-hez kerül át, a felsővezeték karbantartást három részre osztva az országban kiadják, s így 685 fő MÁV munkaviszonya szűnik meg. A távközlés vonatkozásában nem volt érvényes pályázat, ezért 2005 első negyedévben megpróbálják hirdetmény nélküli kiajánlással értékesíteni a tevékenységet, míg 2005. második felében a Pantel Rt.-vel közösen 550 fő kihelyezését tervezik. Egyelőre 200 fő távközlő szakember marad, mivel a tevékenység is maradt. A pályavasútnál a takarító személyzet 2004. november 16-tól az IK. KFT-hez ke-rül jogutódlással.

A „H4" pályaüzemeltetési tevékenységek fejlesztése és racionalizálása projekt állásáról, a szervezetfejlesztési tréning tapasztalatairól, a területi feladat kidolgozás módszeréről, a nagyszámú munkacsoport feladatairól szólt a főigazgató. Ezt követően *Polgár József* a projekt igazgatóság képviseletében válaszolt a szakmai képviselők kérdéseire, mint például kik lesznek a munkáltatói jogkör gyakorlói.

Az Integrált Területi Központ vezetője az osztályvezetőknek, az osztályvezetők az alosztályvezetőknek és az osztály munkatársainak, míg az alosztályvezetők a végrehajtó alapegységek munkavállalóinak lesznek munkáltatói jogkörgyakorlói. Az üzemeltetési mérnökök nem lesznek munkáltatói jogkörgyakorlók.

■ Harmadik napirendként a Pályavasúti Üzletág Forgalmi Igazgatóság I-VIII. havi gazdálkodásának eredményeiről, működésének tapasztalatairól, szervezetkorszerűsítési elképzelésekről *Csontos Endre* igazgató tájékoztatta a testületet.

Az EU-csatlakozás óta szinte minden hét ad olyan feladatot, amely új kihívást jelent, mondta az igazgató. Az elegytovábbítás hálózati szerepkörének átgondolását, a rendező pályaudvarok kihasználtságának felülvizsgálatát is el kell végezni. A külső forgalmi szolgálattevő tevékenységét is górcső alá kell venni. A 12 órás munkaidő kihasználása érdekében más szakági munkával látjuk el kollégáinkat, pl. személypénztár kezelése.

■ A különfélék napirenden belül a munkáltató átadta az új munkaköri besorolás tervezetét véleményezésre.

Soros KÜT ülés: 2004. november 16.

■ A MÁV Rt. 2004. évi helyzetének várható alakulása és kitekintés 2005. évre. Előadó: *Dr. Udvari László,* a MÁV Rt. Igazgatóságának Elnöke.

A főbb folyamatok elemzésével kezdte tájékoztatóját az elnök. Ezek a hetente változó helyzet miatt nap, mint nap korrekcióra szorulnak, de a főirány nem változik. Radikálisan átalakítottuk a MÁV Rt. gazdálkodását. A hazai és nemzetközi áruszállításban versenyhelyzet van, ezért versenyképessé kell tenni a MÁV Rt.-t. Nincs napirenden az áruszállítás önálló vállalattá alakítása 2005. januártól. A közszolgáltatásról szerződést kötött a MÁV Rt. és a tulajdonos, mely 2008-ig szól, ezáltal létrejött egy megrendelő és teljesítő viszony a személyszállítás területén. Állami kezességvállalás révén jut hitelhez a MÁV Rt. A 2004-re elfogadott veszteség terven belül lesz, ennek egy jelentős részét, tizenegy MdFt-ot az ÁFA változása idézte elő. A 2005. évben a hatékonyság javítása, és a veszteség csökkentése jelent kiemelt feladatot.

■ A plenáris ülés befejezése után a tevékenység-kihelyezés munkajogi jogutódlással történő gyakorlati megvalósulásáról *Wikidál Istvánnal,* a pályavasúti humánszervezet vezetőjével, ezt követően pedig a pályavasúti „H4" projekt gyakorlati kérdéseiről *Polgár József* projektmenedzserrel folytattak konzultációt a pályavasúti üzletágat képviselő KÜT tagok.

JOGSZERŰ VOLT

A MÁV RT. KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS TAGJAINAK DELEGÁLÁSA

A MÁV Rt. KÜT tagjainak delegálása 2004. július 22-én 288 üzemi tanácsi képviselő részvé-telével megtörtént. Ezt követően néhány üzemi tanács-tag bíróságon támadta meg a delegálást. A Fővárosi Munkaügyi Bíróság nem peres eljárásban döntött. Döntése a fellebbezési határidőre figyelemmel jogerőre emelkedett.

A bíróság indoklásában megállapította, hogy a Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága 1/1999. számú Munkaügyi Jogegységi határozata alapján az üzemi tanács megválasztás megtámadására vonatkozó szabályok hatálya nem terjed ki a központi üzemi tanács delegálás útján történő megalakítására.

A Központi Üzemi Tanácsba delegálással kapcsolatos vita nem tartozik a bíróság hatáskörébe, az azzal kapcsolatos követelés bírói úton nem érvényesíthető.

Horváth István
KÜT elnök

20

Összefogással

VASUTASOK

JANUÁR		FEBRUÁR	
3 10 17 24 31	H	7 14 21 28	
4 11 18 25	K	1 8 15 22	
5 12 19 26	Sz	2 9 16 23	
6 13 20 27	Cs	3 10 17 24	
7 14 21 28	P	4 11 18 25	
1 8 15 22 29	Sz	5 12 19 26	
2 9 16 23 30	V	6 13 20 27	

MÁRCIUS		ÁPRILIS	
7 14 21 28	H	4 11 18 25	
1 8 15 22 29	K	5 12 19 26	
2 9 16 23 30	Sz	6 13 20 27	
3 10 17 24 31	Cs	7 14 21 28	
4 11 18 25	P	1 8 15 22 29	
5 12 19 26	Sz	2 9 16 23 30	
6 13 20 27	V	3 10 17 24	

MÁJUS		JÚNIUS	
2 9 16 23 30	H	6 13 20 27	
3 10 17 24 31	K	7 14 21 28	
4 11 18 25	Sz	1 8 15 22 29	
5 12 19 26	Cs	2 9 16 23 30	
6 13 20 27	P	3 10 17 24	
7 14 21 28	Sz	4 11 18 25	
1 8 15 22 29	V	5 12 19 26	

JÚLIUS					
	4	11	18	25	H
	5	12	19	26	K
	6	13	20	27	Sz
	7	14	21	28	Cs
1	8	15	22	29	P
2	9	16	23	30	Sz
3	10	17	24	31	V

AUGUSZTUS					
1	8	15	22	29	H
2	9	16	23	30	K
3	10	17	24	31	Sz
4	11	18	25		Cs
5	12	19	26		P
6	13	20	27		Sz
7	14	21	28		V

SZEPTEMBER					
	5	12	19	26	H
	6	13	20	27	K
	7	14	21	28	Sz
1	8	15	22	29	Cs
2	9	16	23	30	P
3	10	17	24		Sz
4	11	18	25		V

OKTÓBER					
	3	10	17	24	31	H
	4	11	18	25		K
	5	12	19	26		Sz
	6	13	20	27		Cs
	7	14	21	28		P
1	8	15	22	29		Sz
2	9	16	23	30		V

NOVEMBER					
	7	14	21	28	H
1	8	15	22	29	K
2	9	16	23	30	Sz
3	10	17	24		Cs
4	11	18	25		P
5	12	19	26		Sz
6	13	20	27		V

DECEMBER					
	5	12	19	26	H
	6	13	20	27	K
	7	14	21	28	Sz
1	8	15	22	29	Cs
2	9	16	23	30	P
3	10	17	24	31	Sz
4	11	18	25		V

Vasutasok Szakszervezete
1023 Budapest, Ürömi u. 8.
Tel.: 326-1616,
Fax: 336-1205;
Üzemi: 19-77,
Fax: 48-57;
www.vsz.hu;
E-mail: vsz@axelero.hu

Gondoljuk újra a szociáldemokráciát?

Londonban ez év őszén harmincötezer ember, hetven párt és mozgalom, szocialista és környezetvédő jött össze. Demokratikus mozgalmak küldöttei, kommunista pártok, szociáldemokrata pártok és függetlenek vettek részt a KB. ötszáz vitán és konzultáción, melyet kétezerötszáz előadó tartott. A magyar küldöttség is részt vett ezeken a rendezvényeken. Az előadások nem csak a neoliberális gazdaság és szociálpolitika fizikai és szellemi dolgozót egyaránt sújtó uralma ellen szóltak. A Fórum az élhető élet fontos feltételeként harcot hirdetett az egészségesebb élet, környezet védelméért. Fellépett az egykori és részben ma is gyarmati sorban élő afrikai népek éhezése ellen. A Szociális Világfórum a föld népeinek jövőjéért aggódók tanácskozása volt. A harmincötezer küldött sok száz millió, vagy talán milliárd embert képviselt. Tisztelet azoknak, akik közül sokan több ezer kilométert is utaztak, hogy embertársaik ügyét képviseljék.

A rendezvény bevezető előadását a londoni főpolgármester tartotta. A politikai fiesta végét sok százezres tömeg ünnepelte. Egyre többen értik meg, hogy átfogó társadalmi reformok nélkül csak nőhet a tőkével szembeni kiszolgáltatottsága mindenkinek. A társadalom valódi megosztottságát nem a párthoz tartozás, hanem az értéket teremtők és a tőketulajdonosok ellentéte jelenti.

A történelemben ritkán adódnak tartósan véletlen jelenségek, és súlyosan tévednek azok, akik a világ szinte valamennyi országában felélénkülő, vagy néhol már fellángoló, egyre szélesebb tömegeket érintő mozgalmakban csak átmeneti társadalmi, gazdasági zavarokkal küzdő időszakokat látnak.

Egyes magukat társadalomtudósnak tartó egyének arról szónokolnak, hogy munkásosztályról már nem is beszélhetünk. Ez igaz volna, ha a szó régi értelmében vizsgálnánk a fogalmakat. A latin bölcsek szerint: *„Az idők változnak, és mi is változunk azokban."* Az idők azonban nagyot változtak és az egyre szélesebb tömegeket mozgósító problémák már túlléptek a kétkezi dolgozók klasszikus értelemben vett osztályharcán. Ma az új kapitalizmusnak a munkásosztálynál sokkal szélesebb tömegeivel kell szembe néznie.

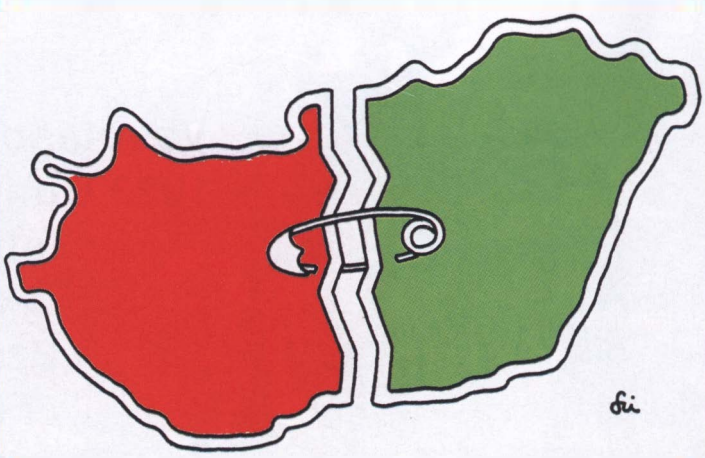
Napjainkban kiderült, hogy a tőkés osztálynak nemcsak az üzemi munkásság, társadalmi szolgáltatásokat végzőkkel kell számolnia, hanem a bérből és fizetésből élőkkel is. Ez az új jelenség leginkább a fejlett nyugati országok gyakran milliós megmozdulásaiban mutatkozik meg.

Már évtizedekkel ezelőtt olyan nagy tudósok, mint például *Neumann János* – aki nem igazán tartozott a szegények sorába – megjósolta, hogy az automatizálás, a tőkekoncentráció nemzetközivé bővülése váratlan, új társadalmi helyzeteket teremthet. A társadalmak, országok egyenlőtlen fejlődése, a nyersanyagban, energiaforrásban szegény országok közötti különbségek egyre nőnek. Ám nőnek még a viszonylag szegényebb, sőt a gazdagabb országokon belül is a jövedelmi, életszínvonalbeli aránytalanságok. A társadalmi értéket ugyan nem, de a spekulációs jövedelmeket képes növelni egy kiváltságos réteg, nemcsak bérből és fizetésből élő, de az egykor még középosztályhoz sorolt kistőkés vállalkozók rovására is.

Az új kapitalista, globális alapokon hízó monopoltőke nem elégszik meg az elképesztően nagy vagyonnal és jövedelemmel, hanem mindent elkövet az amúgy is kizsigerelt dolgozók további megnyomorítására. Sajtóforrásokból értesülhetünk arról, hogy milyen ötletesek és változatosak a módszereik. Például több országban évekre szóló bérbefagyasztást próbálnak ráerőszakolni a szakszervezetekre. Egy sor – sajnos baloldali kormány vezette – országban változatos módszerekkel akarják akár 70 évet meghaladó időre kitolni a nyugdíjkorhatárt. Másutt a munkanélküliség alatti éveket és táppénzes időket akarják levonni a nyugdíj jogosultság idejéből.

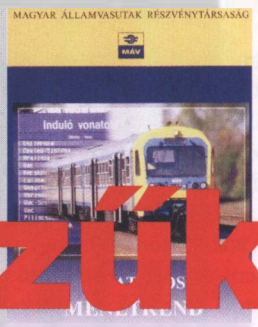
Sok elemző véli úgy, hogy több szociáldemokrata párt elvesztette történelmi arculatát. Ez indokolhatja talán, hogy nagyon sok egykor csak a parlamenti demokráciában hívő ember a szociális piacgazdaságért küzdők népi mozgalmaihoz kapcsolódik. A kétévente zajló Szociális Világfórum milliókat mozgósító sikere a szociális megoldások követelésére ösztönözte az öntudatos embereket. Hiába nevezik gúnyosan *„érvényét, hamvát vesztett osztályharcnak"* a neoliberális keresztes vitézek azt, ami kétévente az előbbi gondolatok jegyében megújulva megismétlődik, 2002-ben Bolognában és 2004-ben Londonban, az egykori brit birodalom fővárosában, a vezető kapitalista hatalmak egyikének székhelyén.

A tömegek harca egy szociálisabb, igazságosabb világért folyik, mely a társadalommal együtt élő és érző kormányzattal meg is valósulhat. Gondoljuk újra a szociáldemokráciát!



(Szmodis Imre grafikája)

Kardos István



tagjaink két éve bizonytalanságban teszik a dolgukat

Szűkül a menetrend

Egyesek szerint tulajdonképpen örülnünk kellene. A MÁV Rt. 2004. december 12-én életbe lépő menetrendje akár harminc-negyven százalékkal is vékonyabb lehetne, de csak a vonatok tíz százalékát szüntetik meg. Mégsem örülünk, mert a kevesebb járat egyértelműen a szolgáltatás színvonalának csökkenését jelenti.

A Vasutasok Szakszervezete több, mint egy éve következetesen arra hívja fel a döntést hozók figyelmét, hogy a vasúti szolgáltatás jelenlegi színvonala messze alatta marad az elvárásoknak. A reform elmaradása pedig, a színvonal további csökkenéséhez vezet. Sem a 2003. december 8-i nagygyűlésünket, sem a húszezer aláírással támogatott petíciónkat nem vették komolyan a politikusok. Sőt, lapzártáig a november 10-i demonstrációra sem reagáltak. Azt mondják, majd megnyugszanak a vasutasok…

Érdekes a politika és a menedzsment munkamegosztása. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) mintha nem is a tulajdonosi jogok gyakorlója lenne, vakon megbízik az általa kinevezett vezetőkben. A menedzsment pedig azt sugallja, hogy minden a legnagyobb rendben van, csak az egyik szakszervezet viselkedésén értetlenkedik. Például a GKM előtti tüntetést nem a minisztérium, hanem a MÁV Rt. szóvivője minősítette. Azt sem akárhogyan. Ezek szerint – akik kamerák elé állították a MÁV-INFORM jobb sorsra érdemes munkatársát – a VSZ nem képviseli a vasutasok többségét, hiszen csak párszázan demonstráltak. Számháborúba nem érdemes belemenni, nem ez a lényeg. Sokkal inkább arra a jelenségre érdemes emlékezni (vagy előre tekinteni?) ami az országgyűlési választások idején szokott lejátszódni. Legutóbb például a partnerkapcsolat jegyében Medgyessy Péter kötött harminckét szakszervezettel együttműködési megállapodást, melyet a VSZ akkori vezetője is aláírt. A megállapodás betartását Gyurcsány Ferenc miniszterelnök szóban megerősítette, de sorsdöntő kérdésben valahogy mégsem működik a párbeszéd.

Pedig azért lenne érdemes meghallgatni a szakszervezeteket, mert a hivatásuk, hogy jelezzék, hol szorít a cipő. Félreértés ne essék, a Vasutasok Szakszervezete nem azért tiltakozik a vasútromboló folyamat ellen, mert ezzel valamilyen párt hatalmi törekvéseit akarja támogatni, de a véleményét figyelmen kívül hagyva nehéz lesz nyerni. De ez ma még nem számít. Majd utólag az értékeléskor azt kérdik maguktól (és tévesen tőlünk is), miért veszítettünk.

Megmondjuk előre: tagjaink két éve bizonytalanságban teszik a dolgukat, és senki sem hajlandó világosan megmondani, hogy pontosan mi várható, mi lesz a vasúttal, a munkahelyükkel, a hivatásukkal. Ezt nem lehet büntetlenül tenni.

A hibás döntések sorozata mögött rossz sztereotípiák (a dolgok gondolkodás nélküli megítélése) lengi körül a Magyar Államvasutakat. Az egyik, hogy csak nyeli a pénzt. A bevételeiből, azaz a fuvardíjakból és a jegyek árából nem tud működni. A fejlesztések elmaradása miatt ma már ahhoz sincs megfelelő teherkocsija a MÁV-nak, hogy azt elszállítsa, amit vasúton akarnak feladni. A személyszállítás valódi árát pedig soha sehol sem fizettetik meg az utasokkal. Az államnak miért éri meg mégis működtetni a vasutat? Mert a gazdaság működtetéséhez szükség van rá. Önmagában hatékony eszköze a szállításnak. Biztonságosabb és környezetkímélőbb minden más hasonló céllal teremtett közlekedési formánál. Társadalmilag hasznos, mert azokat is szállítja, akik más módon nem tudják *„hatékonyan”* elérni munkahelyüket, iskolájukat, és hogy stílszerű legyek, *„céljukat”*.

A jövő teherszállító járműve

Ezt most december 12-től – több kormányidőszak alatt felhalmozott –, rossz döntések sorozatának következtében elsősorban a vidéki emberektől veszi el a *„mobilitás”* lehetőségét. Az igazságosság érdekében a Vasutasok Szakszervezete nem tehet mást: következetes lesz, és a történtek ellenére sem adja fel a vasútért, a szolgáltatások színvonalának javulásáért, a vasúti munkahelyek megtartásáért folytatott küzdelmét.

Karácsony Szilárd

Nézőpont kérdése!

Voltunk ahányan voltunk. Ki a saját szemének hisz, ki más szavának, ki a rendőrség jelentésének, ki a fotónak. Nem képviseltük a vasutasságot és punktum, mondják. Egyébként valóban nézőpont kérdése. Miért mondom? Eszembe jutott, hogy kb. tavaly ilyenkor látogatott Bush elnök az Egyesült Királyságba London és környékére. Ebből az alkalomból azok, akik kicsit máshogy képzelték az angol-amerikai viszonyt és egyebeket, egy „kis” demonstrációt szerveztek. A kormány-ellenzék-rendőrség számításaiból az egymilliós átlag jött ki. Ennyien vonultak utcára, hogy békésen, de nagy zajjal tiltakozzanak a látogatás ellen a Buckingham palota környékén. Este valamelyik híradóban megkérdezték az USA elnökének véleményét erről a tömegről. Ő azt mondta: tudomása szerint az országnak 56 millió lakosa van, ebből egymillió tiltakozott ellene. Ő úgy érzi, hogy a többség részéről pozitív fogadtatásban volt része. A nézők jelentős részének véleményét itt most nem adnám közre.

Hát ezért mondom, minden nézőpont kérdése.

(Egyébként Busht újjáválasztották, de nem az angolok.)

PéZé

A legelképesztőbb westernfilmet is túlszárnyaló körülmények között dolgoztak a modern ipari Egyesült Államok jelképe, a transzkontinentális vasút építői és az azt kezdetben üzemeltető vasutasok. Ahogy ott és akkoriban mondták: minden talpfára jutott egy hulla.

A vadnyugat története vasutas szemmel

Az amerikai kontinens vasúttörténeti kezdetei – akárcsak hazánkban – az 1840-es évekre tehetőek. A csatornaépítéssel, hajózással össze nem köthető regionális csomópontokat gyakran a városok belterületén átvezetett vasúti vonalszakaszok jelentették (pl. Philadelphia-Pittsburgh között). Ezek még a mi mai Nyugati-, Déli pályaudvarunkéhoz hasonlatos rendszerek voltak, ahol a szolgálatot otthonról átsétálva szinte papucsban is el lehetett (volna) látni.

Indóházak. A legnagyobb vonalakat olyan magántársaságok építették, amelyek ellenérték nélkül megkapták a megépítendő vasút pályaterületét, továbbá jogot arra, hogy ingyen termeljék ki az építkezéshez szükséges anyagokat, különösen a fát. Ez vonzotta a tőkéscsoportokat, s a nyereség olyan kecsegtető volt, hogy 1860-ban a vasútépítés tőkebefektetése (1 milliárd dollár) megközelítette az USA teljes ipari tőkebefektetését. Még a század közepén is érkeztek mozdonyok Angliából; a sínacél tekintélyes hányadát a német Krupp-művek szállította, illetve amikor a mozdonyok fafűtéséről áttértek a szénfűtésre, a szenet jó ideig a németországi bányákból importálták. Időbe telt, amíg a Dél-Amerikát megkerülő vitorlások (klipperek) amerikai gyártmányú gépparkot szállította San Franciscoba, az onnan induló vasútvonal (a Central) építésének előkészületeihez.

Lendületben. A Lincoln által 1862. július 1-jén aláírt törvény szerint az Union és a Central vasútépítő társaságok az útvonalaik mentén mérföldenként kb. 4480 kat. holdat sajátítottak ki a munkálatokhoz, és a kormánytól kölcsönöket is kaptak: mérföldenként 16 ezer dollárt sík vidéken, 32 ezer dollárt sivatagos területen, 48 ezer dollárt hegyi terepen. A törvényt egyesek katonai szükségből fakadó üzleti ajánlatként értelmezték vasútépítő üzletemberek számára, melynek lényege, hogy a két partvidéket mind közelebb hozza egymáshoz. A vasútkirályok, a vasúttársaságok a legnagyobb földbirtokosok lettek, s például közülük az egyik kisebb, a Northern Pacific akkora területet birtokolt, mint a mai Franciaország fele. Olyan mesés vagyonok keletkeztek, mind például Cornelius Vanderbildé, aki 15 év alatt tízszeresére növelte vagyonát, s 1877-ben több, mint 100 millió dollár birtokosa volt, s felfuvalkodottságára jellemző, hogy George Washingtonnal közös emlékművet akart állíttatni magának. De jellemző volt a vasúti „business"-re az 1872-es elnökválasztási kampány során a szenátus és a képviselőház elnökét is korrupcióba keverő Credit Mobilier ügye, amelynek során Cakes Ames, a kongresszus tagja 343 részvényt kapott a társaságtól, hogy azokat ossza szét a kongresszus tagjai között.

Gátlástalanul. Nem csoda tehát, hogy a kongresszus által megszavazott 150 ezer dolláros vasútépítéssel kapcsolatos topográfiai, geológiai felmérések, mérnöki számítások eredményeit az üzleti érdek áthúzta, s a költséges, hosszadalmas megoldásokat, így például az alagúthíradi terveket sorra elvetették, csak a gyorsan, kevés pénzből kivitelezhető megoldásokat támogatták. Így születtek a világon egyedülálló merészséggel épített völgyhidak, a gerendákkal alátámasztott hegyi pályák, a merészívű kanyarok, illetve ennek volt köszönhető, hogy az egymással versengő társaságok időnként egymás mellett futó pályatestei tizenkétféle vágányszélességgel készültek, melyet csak az 1900-as évek elejére sikerült az Angliában kialakított (szinte az egész világon elfogadott) szabvány szerint egységesíteni. A telekspekulációk során a vasúttársaságok 1867 elejétől középkori rablók módjára egy-egy fontosnak vagy jövedelmezőnek tűnő vonalszakaszért, egy-egy jelentősnek tűnő csomópontért egymás ellen is harcoltak, ami odáig fajult, hogy az egymás felé tartó transzkontinentális építkezés 1000-1500 ember által kitűzött nyomvonalától jelentősen eltértek, hogy a minél jobban hasznosítható, értékesíthető földeken át kanyarogjanak a sínek. Erélyes kormányintézkedést kellett hozni a több, mint 100 mérföldnyi pályaszakasz felszedésére és újraépítésére, hogy azok végre 1869. május 10-én Promontory Point-nál (a Nagy Sós-tótól, közismertebben Salt Lake City-től északra) találkozzanak. Itt üti (a minden bizonnyal jól megfizetett sajtó-tudósítás szerint) „szakszerű mozdulatokkal" a fényes aranyszeget a két sínvéget összefogó utolsó talpfába az Union elnöke, William B. Ogden. A kontinenst átszelő nagy vasút 290 millió dollárba került, s hét év alatt épült fel, melyből 689 mérföldet a Central Pacific, 1086 mérföldet az Union Pacific társaság mérnökei és munkásai építettek, amellyel a New-York-San Francisco közötti expresszvonat utazási ideje hat napra és hat órára csökkent.

Húsdaráló. Az „acélkaraván" mentén olcsó volt az emberélet. Egyrészt számtalan súlyos baleset történt, mint például 1863 telén, amikor a Donner-hágó közelében több, mint 100 ember vesztette életét egy figyelmetlen robbantás következtében. 1869 januárjában egész, „utánpótlást" szállító szerelvényt sodort magával a lavina és az építési anyagokkal, nehéz acélsínekkel megrakott kocsik 300 láb mély szakadékba zuhantak, magukkal rántva a 10 vagonban utazó 200 munkást. A hidak, völgyáthidalások fából készültek, s nemcsak a filmekben keltették azt a hatást, mintha gyufaszálból készültek volna. A magas hidakat hiába biztosították a kilengés ellen oldalt drótkötelekkel, azok az erősebb szélben már nem adtak kellő védelmet, minek következtében a sínszegek kipattantak, a sínek kifordultak a helyükből. A hevenyészve épített hidak közül több már az első teherpróba alkalmával vagy rövidebb használat után kártyavárként omlott össze, illetve mozdonyok siklottak ki a laza töltéseken. Ahogy ma mondanánk: a munkabiztonság meglehetősen gyenge lábakon állt. Minderről természetesen egyre kevesebb szó esett, pedig a hivatalos adatok szerint még az 1890-es évek elején is a műszakilag megalapozatlan pálya- és hídépítések, az embertelen munkakörülmények következtében a vasutaknál évente(!) mintegy 2500 ember vesztette életét és több, mint 26 ezer rokkant meg. *(Folytatjuk.)*

Kovács Nándor

Rendhagyó jubileum

Magyarország első villamosított helyiérdekű vasútvonalát Poprád és Tátrafüred között 1908. december 20-án adták át a közforgalomnak. A centenáriumi megemlékezés még várat magára, de a rendhagyó híradásnak is van elfogadható indoka.

A közvélemény ugyanis az 1911-ben megnyílt Rákospalota-Veresegyházi helyiérdekű vasutat sorolja a hazai vasút-villamosítás előtörténetéhez. Ezt a hitet erősítik a különböző ünnepi megemlékezések. Erről beszélt a MÁV Vezérigazgatója 1982-ben, amikor Bp. Keleti pu-on felavatták a hegyeshalmi fővonal villamosításának emléktábláját.

Ezt hangsúlyozta Veresegyház polgármestere is, egy hasonló jubileumi megemlékezés alkalmából.

Természetesen a szakirodalomban olvashatunk a vasút-villamosítás kezdeteiről. Cikkem megírásához is *Szojka László: A tátrai villamosvasút története* című 45 oldalas tanulmányából merítettem a konkrétumokat.

A Vasúti és Közlekedési Közlöny korabeli 147. száma közli a helyi díjszabást, a Poprádfelka-Tátrafüred közötti áru- és személyszállításra berendezett vonalra, illetve a Tátrafüred-Tarajka közötti személyszállításra épített siklóvasútra.

Közlekedéstörténeti érdekesség, hogy az 1000 mm-es nyomtávú vasutat már megelőzte egy *„elektrobusz”*, ami 13,8 km hosszúságban a poprádi Tátra Hoteltől az Ótátrafüredi végállomásig vezetett. A pályát vörösfenyőoszlopokra szerelt kétszálas felsővezetékkel látták el. Az 1904. augusztus 2-án indult villamos közúti közlekedés – a mai trolibusz ősе – a Monarchiában első ilyen kísérlet volt, amely néhány évig, évente kb. 14 ezer utast szállított. Ez az elfelejtett *„vágánynélküli felsővezetékes villamos motorkocsi”*, a helyi köznyelv szerint *„ördögszekér”* – amely megelőzte a tátrai villamosított vasútvonalak kiépítését –, a poprádfelkai áramfejlesztő telepével a vasút villamosításának alapja volt.

Ezt egy korabeli jegyzőkönyv is igazolja, miszerint *„a felkai áramfejlesztő telep és az ótátrafüredi áramátalakító állomás között létező nagyfeszültségű tápláló vezeték a vasút céljaira átvétetett”.*

A szakemberek számára a vasútvonal építésének, engedélyeztetési eljárásnak, illetve a pálya és a járművek műszaki adatainak tudományos pontossággal megírt részletei is érdekesek lehetnek, de ez a rövid híradás csak a vasúttörténet iránt érdeklődő, és a Magas Tátrába kirándulni szerető utas szemüvegén keresztül íródott. Egyúttal felhívás arra, hogy a közelgő centenáriumi megemlékezés alkalmából egy bővebb tanulmányt is meg lehet majd jelentetni a különböző szaklapokban. Annyit azonban érdemes most is közölni, hogy a pályán engedélyezett maximális sebesség 30 km volt, de a 100 méter, vagy ennél kisebb sugarú ívekben csak 10 km-es sebességgel közlekedtek a vonatok. A menetidőket az alábbiak szerint határozták meg:

- Poprád állomástól Nagyszalók állomásig **18 perc**
- Nagyszalók állomástól Tátrafüred állomásig **34 perc**
- Az egész vonalon **52 perc**

A vasút vezetése és a helyi önkormányzatok között már akkor is léteztek eltérő érdekek. Ezt a következtetést szűrhetjük le Szepes Vármegye közigazgatási bizottságának jegyzőkönyvhöz csatolt követelményéből, melyekben többek között azt kérték, hogy *„a poprád-felkai helyi érdekű villamos vasút menetdíjai éppúgy, mint a sodronykötélpálya menetdíjai mérsékeltek legyenek, hogy a nagyközönség minél nagyobb része vehesse azokat igénybe. A vasútvonalon nyáron legfeljebb 1,5 korona, télen legfeljebb 2 korona legyen a menetdíj. A sodronykötélpálya díja (még nem használták a siklóvasút elnevezést) nyáron 1 korona, télen ennél 50%-kal több legyen.*

A poprádfelka-tátrafüredi vonalon I. és II. osztályú, vagy legalább dohányzó és nemdohányzó kocsik legyenek az utazóközönség nagyobb kényelme és a közegészségügy szempontjából.”

Figyelemreméltó előírások, amelyek ellen a T.H.É.V és a *„vasutak üzemét”* kezelő Phöbus Villamos Vállalatok Rt. képviselői felháborodva tiltakoztak, mint *„illetéktelen kívánalmak”* ellen, és kijelentették, nem hajlandók *„az engedélyokiratban gyökerező jogaik és kötelességeik tekintetében a vármegye beavatkozását elfogadni”.*

Ismerős a probléma! A magánvasútnál nem lehet a profitot holmi *„közegészségügyre”* hivatkozással csökkenteni.

Azt nem tudjuk, hogy a naponta közlekedő 5 vonatpár összesen hány utast szállított évente (a vonat ekkor még csak egy 21 ülő- és 30 állóhellyel rendelkező motorkocsi volt), de a sikló az első évben a várt 10 ezer érdeklődő helyett 25 ezer utast szállított. Feltételezhető, hogy ezek többsége a villamosított vasútvonalon érte el Tátrafüredet.

A magánvasútnál nem lehet a profitot holmi közegészségügyre hivatkozással csökkenteni

A vonal a következő években tovább épült, Tátralomnic, illetve Csorbató állomások irányába, de ezek ismertetése külön cikket igényelne.

A tátrai helyi érdekű vasút (T.H.É.V) 1922. június 30-án befejezte tevékenységét és utóda a T.V.E.D (Tatranské Elektrické Vicinálne Dráhy) lett, melytől mind a vasútvonalat, mind a siklót 1948. október 12-től a Csehszlovák Államvasutak (CsD) vette át. Az újabb történelmi változások létrehozták az önálló Szlovákiát, mellyel Trianon előtt közös volt a múltunk és az Európai Unión belül remélhetően közös lesz a jövőnk is.

A vasútvillamosítás kezdeti lépései éppen ezért csak az adott történelmi határok között értékelhetők.

Utólag nincs jogunk sem elhallgatni, sem megváltoztatni a múltat.

Jó lenne, ha 4 év múlva a magyar és szlovák vasutak villamosítási szakemberei, a vasutak akkori vezetői közösen emlékeznének meg Magyarország első villamosított vasútvonalának jubileumáról.

Dr. Kun Dezső

Olvasói levél

Akinek nem inge...

Október 29-én – mivel ismerőseim nem tudtak gépkocsival kijönni elém – kénytelen voltam az Újszegedi Állomásról tovább utazni Csanádpalotáig, ami azért kellemetlen megoldás, mert a jelenlegi *„közlekedés-szervezés”* következtében – villamos és troli átszállással – rendszerint nem lehet elérni a csatlakozásnak szánt újszegedi vonatot, s mintegy kétórás várakozás után lehet csak továbbutazni a következővel.

Ilyen körülmények között az is csoda, hogy egyáltalán vannak még utasok – hiszen ilyen *„szolgáltatással”* csak *„leszoktatni”* lehet őket az utazásról.

Ha ez a „modernizáció”, hogy ellehetetlenítik a csatlakozásokat, lecsökkentik a járatok számát és bezárják az állomásokat, a jóérzésű ember erre azt mondja: ez egyszerűen *„gazemberség”*, mert a gépkocsival nem rendelkező emberek számára *„középkori”* állapotokat teremtenek. Ha ezt a szakszervezet nem teszi szóvá, belenyugvóan elfogadja, az igazán felháborító.

Az, hogy a menedzsment azt teszi amit a – rivális, közúti lobby érdekek által befolyásolt – mindenkori kormányzat elvár, *„az egy dolog”*.

A piaci viszonyok a – Darwini – hatékonyabb, az erősebb elve szerint működnek.

A vasút érdekérvényesítése – a közútfejlesztésben érdekelt lobbykhoz képest – sajnos nagyon gyengének bizonyul, s ha sikerül a leépítéseket végrehajtani, még gyengébb lesz!

Jól hangzó marketing érvekkel ma már nem csak a *„transz”* közlekedési folyosókon, de néhol a dűlőutakon is autópályákat akarnak építeni *„hazai forrásokból”*, s a tömegközlekedést leépítve, visszafejlesztve mindent az atomizált személy- és teherautó forgalommal szeretnének megoldani, tekintet nélkül annak környezetvédelmi, balesetkockázati és energia-árakat felhajtó hatásaira, veszélyeire, melynek költségeit viszont csak részben viselik.

A közúti közlekedés túlnövekedéséről, a közlekedési káosz negatív következményeiről beható tapasztalatokat lehet szerezni már jelenleg is a csúcsforgalmak kialakulásakor a fővárosban és a nagyvárosokban.

A közlekedés szervezetlensége – hovatovább – a közlekedés szabadságát korlátozza.

A konkurencia teljhatalmát jelzi, hogy nem csak a minisztériumot töltik fel saját elveiket valló munkatársakkal, de a rivális szervezetek vezetői kulcspozícióit is, akik a leépítésekkel, a kiszervezésekkel kis lépésekben valósítják meg a piaci konkurencia visszafejlesztését, ahol előbb ellehetetlenítik a szolgáltatást, majd a veszteségekre hivatkozva felszámolják azt.

Politikusokra – e vetélkedésben – közvetlenül nem számíthatnak a vasutasok sem, mert a pártokat a *„befolyásos”* lobbyk finanszírozzák, magyarán szólva a zsebükben tartják.

A társadalmat kell mielőbb felrázniuk, mert később, ahogy most az adókedvezményeket egy törvénnyel szüntették meg, úgy az utazási *„kedvezményeket”* is egy tollvonással törlik majd el – mondván, ne okozzanak veszteségeket, ne fogyasszák az adófizetők pénzét!

Az *„autós”* sok adót fizet, a vasút sok támogatást kér.

Az állam szeret kedvezményeket adni tanulóknak, nyugdíjasoknak, de nem szereti a támogatások ellenértékét kifizetni. Fél az inflációtól, ezért alacsony szinten tartja az árakat, amely azonban nem fedezi az input költségeket.

A fenntartható fejlődés, a környezetvédelem hívei is túlságosan lojálisak, megértőek az álságos érvek ellenében.

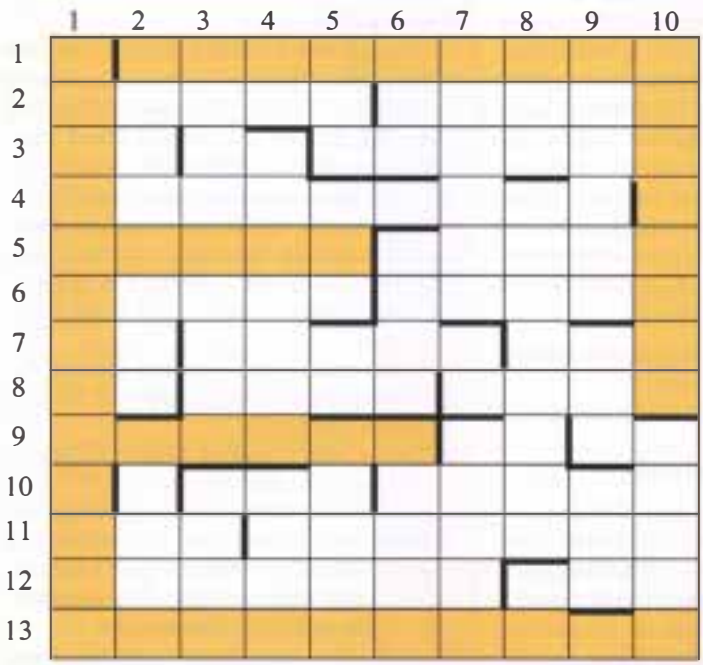
Sajnos a közlekedésmód arányainak túlzott változásával egy idő után, egyfajta csapdaként visszafordíthatatlan helyzet jön létre, melynek megváltoztatásához – később – sem tőke, sem társadalmi támogatást nem lehet nyerni. A szakszervezeteknek ezért kellene agilisebben kiállniuk a *„vasútfejlesztés”* mellett – kivédve a trükkös konkurencia lobby inkorrekt mesterkedéseit.

A Közlekedési Minisztérium megszüntetése is az ellenérdekű lobby akadálytalan érvényesülését szolgálja – melyet mielőbb korrigálni kellene.

A közúti közlekedésfejlesztés fontos közügy, amelyet nem a vasút rovására kellene megoldani. A vasutat nem visszafejleszteni, hanem fejleszteni kellene – jelentősen bővítve szolgáltatásainak körét, színvonalát, keresettségét.

Név és cím
a szerkesztőségben

Keresztrejtvény



Angyal vidd meg a hírt az égből
Mindig új élet lesz a vérből
Találkoztak ők már néhányszor a (függőleges 1.)
Vízszintes 5. és 9. verse
A vers címe a vízszintes 1. sorban

VÍZSZINTES:

1.) Giga – *Megfejtendő;* 2.) Részben vigyen ki! – Oldoz; 3.) Szeged vége! – Néma Teca – Középkori nyomtatvány; 4.) Óriáskerék – Nándor; 5.) Megfejtendő – Duzzog; 6.) Elköt – Óhaj; 7.) Be ellentét párja – Egység – Amerikai profiliga; 8.) Arzén vegyjele – Felfog – Bibliai alak; 9.) *Megfejtendő* – Vércsoport – Némán ráz!; 10.) Zorro – Római ezer – Ukrán folyó – Hivatal helyisége; 11.) … Novák V. – Buta; 12.) Hónap – Mögé ellentéte.

FÜGGŐLEGES:

1.) *Megfejtendő;* 2.) Középső (lat)– Ellenben; 3.) Bélből való – Őrlemény; 4.) Nándor, Károly – Becsapó – Oxigén – Szocpol. része; 5.) Niagara eleje – Német névelő (vissza) – Vállalat forma – Zavart NOKIA!; 6.) … Miklós (építész) – Nándor – Szoknya fajta – Szertartási szabály; 7.) Folyónk – Sérült sas – Hosszmérték; 8.) Döbrögi része! – Küzdőtérből – Latin kötőszó; 9.) Eu-i főváros – Részben burkol – Nóta – Semmi; 10.) Sérült zsanér.

Készítette: Bánszegi József

A Magyar Vasutas 2004. novemberi számában megjelent keresztrejtveny megfejtese: Nem turjuk, hogy semmibevegyek a vasutasok erdekeit.

bárhonnan nézed tökéletes
arra fordítod, amire csak akarod

Az üveggolyó színes, de letisztult. Egyszerű, mégis tökéletes. Bárhonnan nézheted, bárhogy forgathatod, mindig a jó oldalát látod.

Ilyen a **marbles™** személyi kölcsön is, mert kedvező feltételekkel, egyszerűen és gyorsan hozzájuthatsz. Nincs fölösleges várakozás, nincsenek rejtett költségek, csak segítőkész ügyintézés.

500 000 Ft
napi 463 Ft-ért,
1 munkanapon belül,
0 Ft egyéb költséggel!

És a lényeg! Most 500 000 Ft személyi kölcsönhöz csupán havi 14 072 Ft törlesztőrészlettel juthatsz hozzá, ami így napi 463 forintodba kerül. Ugye, szerinted is megér ennyit a lakásfelújítás vagy egy nagy utazás?

marbles™ személyi kölcsön 150 000 forinttól 4 millió forintig

Hitelösszeg	Futamidő	Havi törlesztőrészlet	Egyéb költség	THM
500 000 Ft	60 hónap	14 072 Ft (napi 463 Ft)	0 Ft	25,49%
1 000 000 Ft	60 hónap	26 716 Ft (napi 878 Ft)	0 Ft	22,42%
1 500 000 Ft	60 hónap	38 877 Ft (napi 1278 Ft)	0 Ft	20,70%

Hívj minket még ma!

marbles™ személyi kölcsön
a VSZ tagjai számára

(06 40) 41-41-41
www.**marbles**.hu

A HSBC *Csoport tagja*

Jó tudni: A marbles™ személyi kölcsönt a Beneficial Rt. nyújtja, amely a HSBC Csoport tagja. A HSBC a világ egyik vezető pénzügyi szolgáltatásokat nyújtó csoportja, és immár a világ 76 országában szolgálja ki ügyfeleit. A fenti példát 60 hónapos futamidőre számítottuk. A napi összeg számítási módja: (havi törlesztőrészlet x 12 / 365). A jelen tájékoztató nem minősül nyilvános ajánlattételnek a Beneficial Rt. részéről. A kölcsön minden esetben a Beneficial Rt. által elvégzett hitelbírálat függvénye. A hitelbírálat eredményét a Beneficial Rt. nem köteles megindokolni. **Teljeshiteldij-mutató: 20,70%-30,60%.** A további kondíciókról és a THM pontos értékéről kérjük, érdeklődj a fenti telefonszámon.

Jó tudni!

Internetezőknek

Több tagtársunk jelezte, hogy a Vasutasok Szakszervezete honlapjának rendszeresen frissített változatát a MÁV Rt. hálózatából indított bejelentkezés esetén nem érik el a www.vsz.hu címről. A friss honlapot a http://vsz.pps-net.hu címsor beírásával lehet elérni. Ezen kívül jelezzük, hogy hamarosan bővíteni kívánjuk a VSZ internetes szolgáltatásait.

MÁV DIREKT

A MÁV Rt. az utasok jobb kiszolgálása, illetve a pénztári sorbanállás csökkentése érdekében könnyen elérhető szolgáltatást vezetett be. A Call Center kialakításával a MÁV Rt. célja az utazóközönségtől elektronikus csatornákon (telefon, e-mail és web, sms, fax) érkező kérdések, kérések és rendelések egységes és mérhető kiszolgálásának megteremtése.

2004. december elsejétől kezdi meg működését az új Call Center alapú ügyfélszolgálati központ, a MÁV DIREKT, melyet az országból bárhonnan helyi tarifával hívható 06-40-494949 kék számon lehet elérni. A MÁV direkt tájékoztatást nyújt a belföldi és nemzetközi vonatközlekedésről, a menetdíjakról, az akciókról, a kedvezményekről és egyéb ügyfélszolgálati kérdésekről.

Sínen vagyunk

12%-kal csökkentett percdíjak!

A Voda-pályákon száguldó vasutasok* még alacsonyabb percdíjakkal mobilozhatnak, lebeszélhetik a havi 2000 Ft + áfa előfizetési díjat, és akár 3 db SIM-kártyát is vásárolhatnak. A vasutas tarifát 2004. április 1-től a nyugdíjas tagok is igénybe vehetik.

másodperc alapú számlázás

csúcsidőben, hálózaton belül:	26,4 Ft/perc
csúcsidőben, hálózaton kívül:	39,6 Ft/perc
csúcsidőn kívül, hálózaton belül:	13,2 Ft/perc
csúcsidőn és hálózaton kívül:	26,4 Ft/perc
hangposta:	10,5 Ft/perc
SMS (20 ingyenes után) :	26,4 Ft/db
GPRS alap-havidíj (2 MB ig) :	375 Ft

További feltételek és információ a Vasutasok Szakszervezetének központjában illetve a helyi szervezeteknél. *A fenti ajánlat igénybevételére kizárólag a Vasutasok Szakszervezetének érvényes tagkártyájával rendelkező tagjai jogosultak.

vodafone

És Te hogy vagy

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

Kiadja és terjeszti: A Vasutasok Szakszervezete
www.vsz.hu. E-mail: vsz@axelero.hu
Felelős kiadó: Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: Karácsony Szilárd, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke
Művészeti vezető: Károlyi Marianna
Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622
Nyomdai előkészítés és nyomás: Tizpont Bt.
Tel.: 06/70/315-7815 E-mail: karolyi@mail.datanet.hu
ISSN 0460-6000
Egyéni előfizetési díj: 780 Ft/év

Szabó és Fia Kft.

Szabó és Fia Szolgáltató Kft

MSZ EN ISO 9001/2001

Mint a MÁV Rt. szállítója, továbbra is vevői rendelkezésére áll a minden igényt kielégítő, egyszeri felhasználású fém és műanyag KOCSIZÁR (plomba) gyártásával és forgalmazásával mind vasúti, mind közúti célra.

Jövedéki termékek zárására (kannás és hordós bor) hivatalos zárminősítéssel rendelkezünk.

BIZTONSÁGGAL A BIZTONSÁGÉRT

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F: (26) 313-105
E-mail: szaboesfia@dunakanyar.net
www.szaboesfia.hu