

Majális, mint mindig



Mint csaknem minden évben, idén is a saját sátrába várta tagjait – családotól – a Vasutasok Szakszervezete május elsején, a városligeti Napozó rétre. Szerencsére voltak is szép számmal, és kihasználták a lehetőséget: kellemes környezetben, jó társaságban, kötetlenül beszélgethettek a szakszervezet vezetőivel. És kérdezhettek politikusoktól is, hiszen a közlekedésiek sátrában egymásnak adták a „kilincset” a pártok vezetői, hogy az ágazat problémáiról tájékozódjanak. A szervezők sok jó programról gondoskodtak, s még az időjárás is megkönyörült a majáliszókon, így aztán a virsliből is fogyott bőven. Kellemes nap volt, tartalmas beszélgetésekkel. (A témához kapcsolódó írásunk a 2. oldalon)

MAGYAR VASUTAS

ALAPÍTVÁ: 1904-BEN

2016. MÁJUS, LX/5.

MEGJELENIK 16 EZER PÉLDÁNYBAN

NÉGY ÉV UTÁN ÚJRA



Négy év után, áprilisban ismét Budapesten, a MÁV-székházban tanácskoztak az európai vasutas szakszervezetek utazói feladatokat ellátó tisztviselői és szakértői, 11 ország összesen 25 küldötte. Az ETF (Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége) Utazói Munkacsoportjának nemzetközi szakmai találkozóját a Vasutasok Szakszervezete szervezte. A résztvevőket Meleg János, a VSZ elnöke köszöntötte, s megnyitóbeszédében kitért a vasúti ágazat egészét érintő problémákra is, például a folyamatos létszámgondokra, az alacsony bérezésre és az elavult munkakörülményekre. (10. oldal)



Bemutatjuk

Harmadik ciklusát tölti a VSZ Pécs Területi Képviselő vezetője. Ez azt jelenti, hogy az első megválasztása, 2007 óta eltelt időszakban sikerült bebizonyítania, hogy nőként is legalább olyan jól ellátja ezt a fontos feladatot, mint sok férfi társa. Mert bizonyítani kellett, hiszen az akkori választáson voltak ellenfelei, akik nem hitték, hogy nőként is képes lesz például a gépészek gondját-baját is nagy hozzáértéssel képviselni. Azóta ez már nem kérdés. Horváthné Czindery Zsuzsannával beszélgettünk. (4. oldal)

RCH: behozható csökkenés

Az egész régióban komoly visszaesés mutatkozik a teherfuvarozásban, a Rail Cargo Hungariánál viszont még egész jó a helyzet, ráadásul biztató hírek is vannak – derült ki a KÜT ülésén. A közép-európai vasúti áru fuvarozás területén most szinte mindenhol visszaeséseket voltak kénytelenek elkönyvelni, s a kilátások sem biztatóak. Az anyavállalatnál, az RCA-nál 12-15, az RCH-nál pedig csupán 5-7 százalékos volt a teljesítménycsökkenés az első negyedévben. (7. oldal)

Horgászversenynek indult

Bár mindenki reménykedett, végül az időjárás miatt a körülmények korántsem lettek a horgászathoz ideálisak május 4-én és 5-én, Zamárdiban, ahol a Vasutasok Szakszervezete pár év kihagyás után újra megrendezte a VSZ országos horgászversenyét. Ahogyan az egyik résztvevő fogalmazott: „horgászversenynek indult, de gladiátorképző lett a vége”. És ezt a halak is érezték. (13. oldal)

Miért jó a május elseje?

Ameddig csak visszalátok a május elsejékre, vidámságra és jókedvre emlékszem. Nagyon régen azért szerettük, mert nem kellett iskolába menni, és mindig „leesett” valami, aminek örültünk. Igaz, akkor még irigyeltük azokat, akiknek sör is járt, de a virsli jó volt bambival, narancssal, kólával, kinek és mikor, hogy.

Mondanom sem kell, pár dolgot nem nagyon értettünk, de olyan nagyon nem is akartunk mindent érteni. Például sehogy nem ment a fejünkbe, mi ünnepelni való van a munkán? Inkább azt ünnepeltük, hogy a jó időnek köszönhetően a lányok már fehér blúzban feszítettek a hegyi beszédek alatt.

Középiskolásként alig változott a helyzet, hiszen a sör továbbra is tiltott, a vörös zászló meg divat volt. Még mindig a munkát kellett ünnepelni, de már kezdtünk figyelni, láttunk és hallottunk. Okoskodni még nem volt kedvünk, de azt már kitaláltuk, hogy a hegyi beszédeknek alig van közük a munkához, hát még a munkásokhoz. De fokozódott a vidámság és jókedv, egyre szebbé vált a lányok blúza, és szerettük

az előző esti fáklyás felvonulásokat is. Blúzban, vagy anélkül. Úgy értem, pólóban.

Fiatal felnőttként viszont már kezdtünk érteni pár dolgot, és értékelni a munkát. Az is kiderült, hogy május elseje nem is a munka, hanem a munkások ünnepe volt egykor. Nemzetközileg. Csak valamiért, valakiknek az nem tetszett. Ahogy manapság sem. Ez a rendszerváltozás környékén vált egyértelművé, amikor a valóságban, kimondva is gyorsan távolodni kezdett a fő hivatalosság és a munkásság. Nevezhették alkalmazottaknak is azt a kavargó tömeget, amelytől még az ingyen virslit és ingyen sört is sajnálni kezdték. Utánunk is nyúltak, mondván, szaporodjatok, sokasodjatok! És légyen: ahány szín, annyi szervezet, mint májusfán a pántlika. Vagy még több.

Mindezekről függetlenül a május elsejék vidámak és jókedvűek maradtak. A lányok asszonnyá értek, a fiúk többnyire melóssá, de a majális tovább él. Igaz, nincs már pénzosztás, medáleső sem



Dolhai József

hullik az égből, a vörös szín pedig megmaradt az utasítások fontos kellékének. Nagyjából a helyére került minden és mindenki, vérmérséklete szerint. Néma szerencsével azt a zászlót választhatja boldog és kevésbé boldog egyaránt, ahová tartozónak érzi magát. Ha mellényült, lehet korrigálni, ha eltalálta a színt, öröljön

neki, ahogy ilyenkor dukál. De vigyázzon, ne csináljon magából májusfát! Az is szép hagyomány, de nincs köze a majálishoz.

Miért jó május elseje? Mert szabadon vidám és jókedvű. Mert nem fegyverekkel néznek szembe azok, akiknek az ünnepük van, mint valamikor nagyon régen. Hanem egymással. Mindazokkal, akik becsülik a munkát és a munkást egyaránt. Békében, és jó volna békességben is, mindenkivel – nem rajtunk múlik. Ám ne feledjük, május elseje nem tavaszünnep, aki ezt mondja, áltatja magát, és bennünket is.

Ez a munkásság ünnepe.

Dolhai József

Az első lépés

Május 1-jét 1890-ben ünnepelték először, s ettől kezdve egy évszázadon át volt a munkások nemzetközi ünnepe, az 1990-es évektől pedig a munkavállalók szolidaritási napja. Az ünnep előzményei az ipari forradalomig nyúlnak vissza. A szocialista brit gyáros, Robert Owen 1817-ben javasolta a munkások addig 10-14 órás munkaidejének nyolc órára csökkentését. Nagy-Britanniában és gyarmatain 1847-ben napi tíz órában maximalizálták a nők és gyerekek munkaidejét, de a tízórás munkaidő csak az 1870-es évekre vált általánossá. Az ausztráliai Melbourne-ben 1856. április 21-én a kőművesek és építőmunkások követelésére bevezették a nyolcórás munkaidőt úgy, hogy nem lett kevesebb a fizetésük. Az I. Internacionálé 1866-os első kongresszusa már úgy fogalmazott: a nyolcórás munkanap bevezetése az első lépés a munkások felszabadulásának útján. A 19. század második felében az Egyesült Államokban is egyre többen követelték a nyolcórás munkanap bevezetését, amit egyes államokban törvénybe is foglaltak. 1886. május 1-jén Chicagóban sztrájk kezdődött a nyolcórás munkaidő bevezetése érdekében. Május 3-án és 4-én összecsaptak a munkások, s a két napos ütközet végén tucatnyinál több halottat számoltak össze, az anarchista vezetők némelyikét bíróság elé állították, négyet közülük kivégeztek. A világszerte felháborodást keltő események emlékére a következő években május elsején emléktüntetések rendeztek. 1889-ben a II. Internacionálé alakuló kongresszusa úgy határozott, hogy 1890. május 1-jén a szakszervezetek és egyéb munkásszerveződések együtt vonuljanak fel a nyolcórás munkaidő bevezetése, illetve nemzetközi szolidaritásuk kifejezése érdekében. Magyarországon is 1890-ben tartottak először május 1-jei tömegdemonstrációt. A II. Internacionálé 1891-es második kongresszusán május elsejét hivatalosan is a „munkások nemzetközi összefogásának harcos ünnepévé” nyilvánították.

Vendégségben a lengyel vasutasoknál

„A helyzet
nem túl biztató”

A dél-lengyelországi Muszyna adott otthont a FZZP PKP lengyel vasutas szakszervezet 9. kongresszusának, április 26-29-e között. A rendezvényre a Vasutasok Szakszervezete (VSZ) is meghívást kapott. A nyolc külföldi delegáció részvételével lezajlott eseményen a VSZ-t Meleg János elnök, Mándoki Imre, a VSZ Választmányának elnöke, valamint Komiljovics Máté szakértő képviselte.

Az FZZP PKP 9. kongresszusa egyperces néma felállással kezdődött: az elmúlt ciklusban elhunyt kollégákra emlékeztek a megjelentek. Ezt követően Stanisław Stolorz elnök köszöntötte a résztvevőket. Három külföldi delegáció – az egyik a magyar – tartotta fontosnak, hogy szóljon a tanácskozás résztvevőihöz. – A jövő nem túl biztató, legyen szó akár

helyszínen, mert nagy taps fogadta a magyar delegáció hozzászólását.

A kongresszus ezt követően a beszámolókkal, alapszabály-módosítással és a következő ciklus programjának elfogadásával folytatódott.

A rendezvényen a közlekedési kormányzat és a fő vasúttársaságok első számú vezetői is részt vettek. A kongresszus lehetőséget adott egyeztetésekre külföldi delegációkkal: szóba került a Visegrádi együttműködés és a 4. Vasúti Csomag is. De a



globális, európai történekekről, akár a saját házuk táján zajló eseményekről – mondta köszöntőjében Meleg János. A Vasutasok Szakszervezetének elnöke szerint csökkenni a munkajogi garanciák, a szabályozások szép lassan a munkáltatói érdekek irányába tolódnak. A politika korlátozó befolyása hol drasztikusan, hol ügyesen álcázva, de egyre jobban beszívárogozik a munkaügyi kapcsolatokba, ellehetetlenítve az érdemi kollektív tárgyalásokat és a közös fellépéseket. Egyet lehet érteni abban, hogy most van csak igazán szükség az összefogásra, nemcsak az országhatárokon belül, hanem azon kívül is. A vasutasok mindig is büszkék voltak arra, hogy összetartóak és erősek, meg kell mutatni végre, hogy ez ma sincs másképp – szögezte le a VSZ elnöke. A „lengyel-magyar két jó barát” szinte közhelyszerű frázisának hatását jó volt átélteni a

tanácskozás résztvevői a közlekedési ágazatban dolgozók helyzetének javításáért, egységes szabályozás kialakításáért indított európai kezdeményezéshez szükséges 1 millió aláírás összegyűjtésével kapcsolatos tapasztalatokat is megosztották egymással.

Új vezetőség

- Stanisław Stolorz, elnök (2008 óta tölti be)
- Marian Kogut – alelnök (2016 óta) – teherszállítás
- Jan Piechel – alelnök (2008 óta) – infrastruktúra
- Jan Przywoźny – alelnök (2012 óta) – személyszállítás

Komiljovics Máté

Csípőből
tüzelve

Zlati Róbert
érdekvédelmi
alelnök

A 2016-ra vonatkozó bérmegállapodásban a felek vállalták, hogy az aláírást követően tárgyalásokat folytatnak egy közép-távú Együttműködési Megállapodás megkötéséről és egyeztetést kezdeményeznek a MÁV Zrt. és a konszolidációs körbe vont társaságok Kollektív Szerződéseinek módosítása érdekében. Ezeknek a vállalásoknak egyetlen közös vonása van: a mai napig nem történt semmi, mert a munkáltatók – különböző kifogásokra hivatkozva – nem hajlandóak e témakörökben tárgyalásokat folytatni. A fő ok a készenléti munkakörrel kapcsolatos problémák kezelésére tett, egyébként sikertelen kísérlet.

Eközben a munkavállalók teherbírása rohamosan csökken, a munkakörülmények egyes helyeken kritikán aluliak és a munkaerő-elvándorlás is állandósult. Ezzel szemben a menedzsment kommunikációja rohamos fejlődésről, az európai színvonalhoz való közelítésről, illetve eredményes működésről szól. De a dolgozók mindezt nem így látják, nem ezt tapasztalják.

A MÁV csoport, mint munkáltató – az ehhez persze kitűnő hátteret biztosító törvényi környezetben – totálisan „megfelelkezett” a szociális párbeszédéről, s amikor erre figyelmeztetjük, csípőből tüzel, erőfölényének tudatában akár egyoldalúan dönt mindenről.

A MÁV Zrt. a vezénylők bérrendezését május 1-től kívánja egyoldalúan megoldani, amiről május 6-án levélben kért véleményt a KÜT-től és tájékoztatásként megküldte a szakszervezeteknek is. Reagálásunkban leírtuk, hogy e fontos ügy mellett van még néhány kiemelkedően sürgős, megoldásra váró probléma, amit csaknem egy éve javasunk és kérünk érdemben megvitatni. A munkáltató azonban megint csak gondolkodás nélkül tüzel: azt tesz, amit akar, mert – mint írják – „ennek semmilyen jogi akadálya nincs”. Ez igaz. De...

Annak van-e jogi akadálya, hogy létszámproblémák miatt bezárjon, például a Keleti Pályaudvar? Ezt egyébként Pál László vezérigazgató-helyettes vetette fel egy konferencián tavaly, s azóta sem érezzük, hogy ennek megakadályozására azóta érdemi lépéseket tettek volna.

Pedig, mi ebben segítenénk. Ha hagynák. Úgy látszik, még mindig van, aki nem tudja, hogy egyedül nem megy.

Bemutatjuk: Horváthné Czindery Zsuzsannát

„Nem felejttem el, honnan jöttem”



– Tudsz-e rólam valamit, vagy mondjam el, ki vagyok? – kezdjük, ezzel a szokatlan fordulattal, az interjúalany határozott kérdésével a beszélgetést. Meglepett, ezért hebegek valami olyasmit, hogy természetesen alap információim vannak róla, de azért jöttem, hogy még többet megtudjak. Elsősorban munkáról, a feladatokról, a gondokról, az ezerféle tennivalóról kérdezek, nem vájkálok senkinek a magánéletében, miközben egy kicsit mégis benéznek a kulisszák mögé is: hogy él egy nő – feleség és anya –, aki a nap 24 órájában mások gondjával, bajával foglalkozik – mondom, szinte védekezve.

– Nincsenek titkaim – vágja rá energikusan és nagy lendülettel belecsapunk a beszélgetésbe. Eleinte azt gondoltam, siet, azért ez a tempó. Aztán rájöttem – később maga is elmondta –, ő ilyen. Energikusan, célirányosan, pattogóan, határozottan beszél. Úgy, ahogy dolgozik, ahogy él.

Igy kezdődött

Érettségi után, 1983. augusztus elsején került a MÁV-hoz, az állomásra, titkárnőnek – idézi fel a kezdetet. Másfél év után megkereste a VSZ pécsi területi titkára, s felkérte, dolgozzon velük, az akkor még 8-9 létszámú apparátusban. Gyors- és gépiróként kezdte, de folyamatosan képezte magát, egyebek között, de egyáltalán nem melleleg, évekkal később felsőfokú végzettséget is szerzett. A GYES-ről visszatérve pénzügyi instruktorként dolgozott. A gazdasági végzettsége akkor, és később is nagy előnyére vált, hiszen neki egy gyors átte-

kintés is elég ahhoz, hogy átlássa, rendben vannak-e a számok, például egy pénzügyi beszámolóban, míg mások „vért izzadva” sem értik meg – magyarázza. Mint ahogy azt is gyorsan elmondja, hogy amikor a pécsi szervezet akkori felépítése felbomlott, s mindent teljesen átszerveztek, ő lett a képviselő irodavezetője, az akkori titkár melletti egyszemélyű „apparátus”. Minden ügyet ő intézett, egy idő után tökéletesen tisztában volt a gondokkal, a tipikus hibákkal, s látta az eredményeket, valamint a kudarcokat is. Később képviselővezető-helyetteseként folyt bele az ügyekbe. A vezetői feladatért hosszas töprengés után, egyebek között férje biztatására – is – szállt versenybe az akkori, két aspiráns ellen.

Keményen kellett bizonyítani

– Sokan nem bíztak bennem – főleg a gépészek kételkedtek a rátermettségemben –, ám, ha nem is döntő fölényrel, de 2-3 szavazattal én kaptam bizalmat – emlékezett vissza. Ami ezután következett, az nem volt könnyű – mesélte. Nem a munka miatt, hiszen, ha valaki, akkor ő pontosan tudta, hogy mi vár rá a vezetői székben, hanem néhány kolléga kételkedése miatt. Nőként kétszer annyi energiával kellett bizonyítani, hogy alkalmas a feladatra. Ez ma már nem kétséges. A pécsi terület vezetőjeként a harmadik ciklusát tölti, az utóbbi két választáskor már nem is indult ellene senki.

A kezdet azért is nehéz volt, mert a pécsi területen az azt megelőző időszakban folyamatosan csökkent a létszám és érdekvédelmi szempontból egyre rosszabb lett a helyzet.

Harmadik ciklusát tölti a VSZ Pécs Területi Képviselő vezetője. Ez azt jelenti, hogy az első megválasztása, 2007 óta eltelt időszakban sikerült bebizonyítani, hogy nőként is legalább olyan jól – ha nem jobban – ellátja ezt a fontos feladatot, mint sok férfi társa. Mert bizonyítania kellett, hiszen az akkori választáson voltak ellenfelei, akik nem hitték, hogy nőként is képes lesz például a gépészek gondját-baját is nagy hozzáértéssel képviselni. Azóta ez már nem kérdés. Horváthné Czindery Zsuzsannával beszélgettünk.

Zsuzsa azonban pontosan tudta, honnan, hova szeretné eljuttatni a vezetésére bízott területet, ezért – ahogy azt ő szokta – határozottan hozzájárult a szervezeti építkezéshez. Szerencsére nem volt egyedül, kéri, feltétlenül említsem meg a kollégáit, 21 alapszervezeti titkárt és azokat, akik még nyugdíjasként is segítik a mozgalmi munkát.

Bizalom, hitelesség, empátia

Hogy mi a legfontosabb a munkájában? A fontossági sorrendet nehéz felállítani – mondta –, de a bizalom, hitelesség, empátia, hit és az elhivatottság mindenképpen rajta van a listán. Ezt a munkát nem lehet délután 4 órakor letenni, s másnap reggel 8-ig nem is gondolni rá. A pécsi területi vezető telefonja 24 órában működik, még ünnepnapon is, hogy bármikor, bárki elérje őt. És sokan élnek is ezzel a lehetőséggel, így aztán nincs szigorú, meghatározott keretek közé szorított munkaidő. A hétvége annyiban különbözik a dolgozó hétköznapoktól, hogy olyankor az otthoni teendők közben foglalkozik azokkal, akik ilyenkor kérnek segítséget, kérdeznak tőle. Hogy mikor pihen? Hát, a hétvégén – mondja, majd gyorsan megmagyarázza: unatkozni soha nem szokott, ő pihenés közben is aktív, ez a kikapcsolódás. Még ilyenkor, a privát óráiban is pontosan tudja, mit, mikor, mikorra végez el. Arra a kérdésre, hogy el tudja-e képzelni az életét a szakszervezeti nyüzsgés nélkül, határozottan, gyorsan rávágja: nem. Ha a sors valamiért úgy hozná, hogy megfosztaná a jelenlegi feladattól, az sokkolná, de aztán összekapná magát, s addig keresne, amíg találna is újra egy testreszabott feladatot. Reméli azonban, hogy erre nem kerül sor – mondta –, mert ez a mostani feladat nagyon neki való. – Hálás vagyok a sorsnak, hogy minden nap azt csinálhatom, amit szeretek. Ez az életem – szögezi le a világ legtermészetesebb hangján. De még mielőtt nagyon „elszállnánk” ettől a kijelentéstől, gyorsan hozzáteszi: hálás vagyok azért is, hogy mindezt olyan csapattal csinálhatom,

amilyen jelenleg körülvész. Bízunk egymásban, és ez nagyon fontos, mindennek az alapja. Az ő segítségükkel, együtt tudtuk a taglétszámot ezerhez közeli számra feltornáztatni, s ők azok – mármint a 21 alapszervezeti vezető –, akik a helyi bizalmikhoz, s rajtuk keresztül a dolgozókhoz is eljuttatják az információkat a szakszervezeti munkáról, eredményekről és kudarcokról is. S ők azok is, akiken keresztül a területi vezető is tudomást szerez a helyi problémákról, azokról, amelyeket a helyszínen már nem lehet megoldani, ezért „külső” segítség kell. Nem tud mindig, mindent azonnal megoldani, az biztos, hogy szinte azonnal hozzálát, ha másként nem, megtalálja azt, akitől segítséget, megoldást lehet kérni – mondja.

„Másképp állnak az emberhez”

A pécsi területen van egy jól bevált módszer, ami Zsuzsa stílusát is jellemzi: a szakszervezet lehetőleg minden munkáltatóval jó, de legalábbis korrekt kapcsolatot ápol. – Tárgyalunk, egyezkedünk, egyeztetünk, kölcsönösen segítünk egymásnak, s az új vezetőket meghívjuk egyes eseményeinkre, például egy, egy tiktári értekezletre – magyarázza.

Ez az elv, amely mentén eddig is eredményeket értek el, s ez az, ami újabb sikerek reménytelő alapja is lehet. Ahhoz azonban, hogy mindez jól működjön, jól képzett tisztségviselők kellenek, hiszen a munkavállaló tagokkal – és a mozgalmon kívüliekkel is – nekik kell elhitetni, hogy a szakszervezet nélkül még



annyi juttatást vagy béremelést sem kapnának, mint most. El kell tudni hitetni velük az igazat, azt, hogy a szakszervezet keményen harcol értük még akkor is, ha ez nem jár mindig az elvárásaik szerinti eredménnyel. Ehhez pedig értelmes, tájékozott, képzett emberek kellenek. Zsuzsa ebben is jó példával megy elől: folyamatosan képezte magát, s 43 évesen diplomát is szerzett. Úgy érzi, ez elsősorban a munkáltatói oldal miatt fontos. Másképp állnak az emberhez, ha tudják, papírforma szerint is megfelelő tárgyalópartner.

Minden napnak megvan a maga problémája

Mennyit változott a szakszervezeti munka 2007 óta? – kérdezem, s látom, ezen még nem is gondolkozott, hiszen minden időszaknak, sőt minden napnak megvan a maga problémája. Akkoriban éppen a csoportos leépítések miatt kellett küzdeni legalább azokért a jogokért és juttatásokért, amelyek az elbocsá-

tott munkavállalóknak jártak. Mindig volt valami „terítéken” lévő probléma, de az biztos, hogy most a szegénység a legszembetűnőbb az aktív dolgozók és a nyugdíjas VSZ-tagok körében is – mondja.

Időnként döbbenetesen drámai élethelyzetekkel szembesülünk olyan kollégáknál is, akikről nem is gondoltunk. Figyelni kell, mert sokan nem panaszkodnak, nem kérnek segítyt. Túl büszkék ehhez. Ezért a környezetnek, akár a szakszervezeti vezetőnek kell észrevenni, ha nagy a baj. Sajnos, egyre több ilyen ember van körülötünk.

A tagokat ki kell szolgálni

Horváthné a szakszervezeti munkához való kellő, de mértéktartó alázattal vallja: a tagokat ki kell szolgálni, a lehetőségekhez képest a falig el kell menni az érdekükben.

Arra a kérdésre, hogy mit nem szeret a munkájában, szinte gondolkodás nélkül az „üres járatokat” említi. Azokat a kötelező programokat, amelyeken hosszú idő után sem történik semmi érdemi.

Egyáltalán nem kell még visszatekintve összegeznie az elmúlt éveket, hiszen messze van még a visszavonulás, a kérésre mégis leszögezi: ha újra kezdené, akkor sem dőntené másképp.

Egy második eséllyel is a szakszervezeti munkát választaná. Már csak azért is, mert a családja, a ma már felnőtt lánya és a férje is a kezdetektől elfogadták, sőt támogatták a munkáját. Örül, hogy „megmérgette” magát és jónak „találtatott”. És vallja: soha nem felejtí el, hogy honnan jött, s ahogy eddig, a továbbiakban is az emberséges viselkedés, kellő alázat és empátia vezetí.

Ilike elköszönt

38 év folyamatos tagság

A debreceni TBF alapszervezete 2016. április 19-én tartotta meg a 2015-évi gazdálkodásáról szóló beszámolóját. Az eseményen jelen volt Kotter József érdekvédelmi alelnök, Suszter Csaba területi képviselővezető és Bodnár József, a TEB Szakmai Képviselőtörek vezetője is. A beszámolót követően megható percek következtek, hiszen József Lászlóné búcsúzott el munkahelyétől és kedves munkatársaitól, tagtársaitól.

Ilike munkába állása óta, 38 éve folyamatosan tagja a Vasutasok Szakszervezetének, 1990-től 2015-ig, tehát kerekén 25-évig volt a TBF alapszervezetének gazdasági felelőse. Ebből a jubileumi alkalomból – és sok-sok boldog nyugdíjas évet kívánva – virággal, és kedves ajándékokkal köszöntöttük.

Nagy Ferenc
SzB titkár



Visszaszorítják a kábellopásokat

A munkavállalói felügyelőbizottsági tagok tájékoztatójával, vasútbiztonsággal és a FOR-projekttel foglalkozott áprilisi ülésén a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsa.

Elsőként Bárány Balázs Péter és Meleg János, a MÁV Zrt. Felügyelőbizottságának (FB) munkavállalói képviselői adtak tájékoztatást a munkájukról.

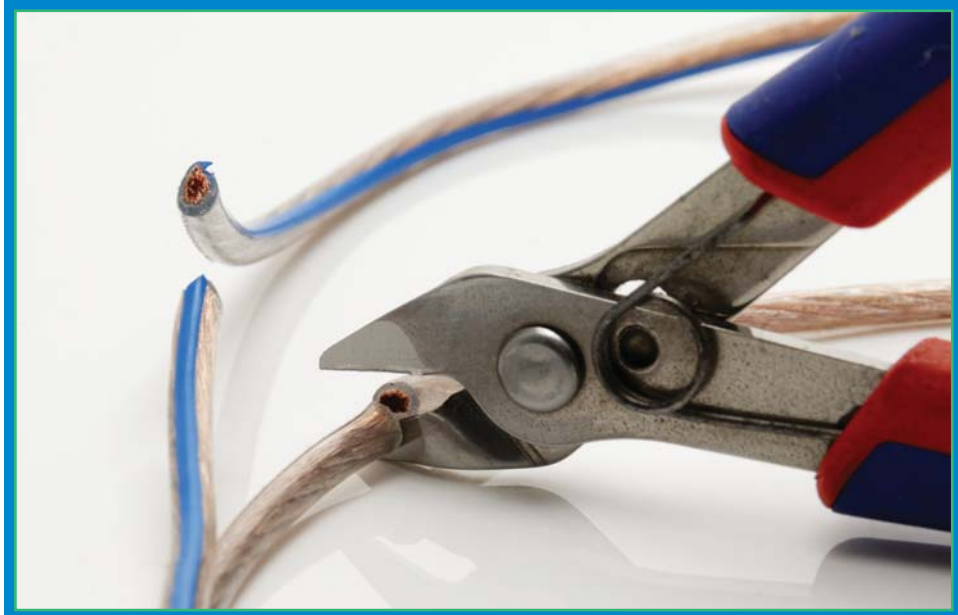
A munkavállalói képviselők között jó az összhang, zökkenőmentes az együttműködés – kezdte beszámolóját Meleg János, aki hozzátette: szerencsés helyzet, hogy a Felügyelőbizottság elnöke érzékeny a munkavállalói felvetésekre. A VSZ elnöke elmondta: az idei első negyedéves tervet nem fogadták el, mivel nem szerepelt benne a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatottak bértömege. Az FB vizsgálatot kezdeményezett a MÁV-székházában dolgozók munkaidejéről is – a rendkívüli munkavégzés elszámolásának hiányáról.

A KÜT tagjai többek között a magánvasutak szerepéről, ellenőrzéséről, a KSZ módosításáról, a vasúti menetkedvezményről, a PFT szakaszokon felhalmozott ócskavasakról, a veszélyes anyagokról, a talpfák tárolásának ügyéről és a mellékvonalak karbantartásáról kérdezték a két FB-tagot.

A KÜT elnöke hangsúlyozta, hogy a vasúti közlekedés biztonsága az első. Az FB képviselők elmondták, hogy a felvetett kérdésekben segítségére lesznek a tanácsnak, és folyamatosan tájékoztatni fogják a testületet az ügymenetek alakulásáról.

Egyre több a feladat

A 2015-ös vasútbiztonsági helyzetről Dr. Kökényesi Antal biztonsági igazgató tájékoztatta a jelenlévőket. Az ülésen jelen volt Kertész Ottó vasútbiztonság vezető és Houchard Gábor üzembiztonsági szakértő is. A biztonsági igazgató felvázolta a MÁV-csoport szervezeti átalakításából adódó változásokat. Elhangzott, hogy bővült az igazgatóság feladatköre, mivel a Fegyveres Biztonsági Őrség és a vasútörök is hozzájuk kerültek. Az igazgató kiemelte, hogy a Vasútbiztonsági Feladatterv maradéktalanul teljesült, s az erről szóló összefoglalót az elnök-vezérigazgató is elfogadta. Kijelentette: 58 vállalkozói vasúti társasággal érvényes biz-



tónsági szolgáltatási szerződés van. A rendőrséggel, a Készenléti Rendőrséggel, a Terrorelhárítási Központtal, a Nemzeti Adó- és Vámhivatallal, Országos Polgárőr Szövetséggel kötött együttműködési megállapodások, az ellenőrzések és a hatékony őrzésvédelem is hozzájárult, hogy csökkent a szándékos cselekmények (kábellopások) száma. Az információvédelem az infótörvény alapján kialakított belső szabályozással valósul meg. A KÜT tagjai által feltett kérdések között az elegyrendezés, a váltóellenőrzés elmulasztása, a létszám és technológia összhangja, a magánvasutak ellenőrzése, valamint a vonatok összeállítása is szerepelt.

Lépcsőzetes FOR-próba

A FOR-projekt aktuális helyzetéről Béres Barna osztályvezető tájékoztatta a testületet. Elmondta, hogy a szakmai vezetés új javaslatot tett a fejlesztőknek, amit el is fogadtak. A továbblépést lépcsőzetesen képzelik el. Elsőként olyan kisforgalmú vonalakat vonnának be a további próbaüzembe, amelyeken a közlekedő vonatok nem lépnek át más vasútvonalakra – például a 81 számú –, így az esetleges hibák sem gyűrűznek át. A második szint esetén csak újabb, javított verziók után indulna meg a minden vonatot érintő kezelés, míg a harmadik szintre, a nagy forgalmú vasútvonalakra, csak akkor lépnének tovább, ha teljes egészében jól működik a rendszer.

(Az összeállítás Bodnár József KÜT elnök, sajtóreferens beszámolója alapján készült.)



RCH: a helyzet rossz, de nem reménytelen

Az egész régióban komoly visszaesés mutatkozik a teherfuvarozásban, a Rail Cargo Hungariánál viszont még egész jó a helyzet, ráadásul biztató hírek is vannak – derült ki a KÜT ülésén.

A közép-európai vasúti árufuvarozás területén most szinte mindenhol visszaeséseket voltak kénytelenek elkönyvelni, s a kilátások sem biztatóak – mondta Kovács Imre, az igazgatóság elnöke az RCH Központi Üzemi Tanácsa április 26-án tartotta soros ülésén. Az anyavállalatnál, az RCA-nál 12-15, az RCH-nál pedig csupán 5-7 százalékos volt a teljesítménycsökkenés az első negyedévben. Ez a visszaesése az év hátralévő részében még korrigálható – mondta az elnök, hozzátéve: az elmaradást az M4-es autópálya építésének megszakítása, valamint az ócskavas- és a gabonaszállítás csökkenése okozza. Vannak azonban jó hírek is – jegyezte meg Kovács – a MOL-lal a közelmúltban aláírt szerződés ugyanis több évre biztosítja ezt a forgalmat az

RCH-nak. Megemlítette az SZMSZ változásait, aminek célja egyrészt az RCA szervezetének leképzése, másrészt pedig a hatékonyabb működés. A járművek fővizsgáztatása terén versenyhelyzet alakult ki – mondta –, hiszen már több javító is végezheti ezt a feladatot. A gépkocsi flotta cseréje is napirenden van, ez a jelenlegi árakhoz képest 25 százalékkal fog kevesebbe kerülni. Kovács végezetül kijelentette: a vasúti árufuvarozás szempontjából a minisztériumokban lezajlott személyi változások is kedvezőek lehetnek.

A munkába járás, a TMR, valamint a munkaruházat-juttatásáról szóló utasítástervezetek változásairól Benyus Julianna hr ösztönzés- és fejlesztésvezető beszélt. Elmondta, a képzési terv megvalósítása elindult, elkezdődtek a nyelvi képzések, s a tréningek is. Hamarosan elkészül a kocsivizsgálók oktatási anyagának a felülvizsgálata, aminek fő célja a gyakorlati tudás erősítése. A következő tanfolyamon már a módosított anyagot oktatják, s természetesen a számonkérésnek is ez lesz az alapja – szögezte le Benyus Julianna.

A folytatásban Simon Ferenc hr partner szervezetvezető a szokásos humánerőforrás-gazdálkodás adatait ismertette. Mint mondta, a szabadságkiadás 4 százalékkal marad el a

Behozható

teljesítménycsökkenés

tervtől, viszont a túlmunka terén 28 százalékos megtakarítás tapasztalható. A záró létszám 1902 munkavállaló, ami jóval az év végi 1908 alatt van. A vállalatnál az átlagéletkor 47,5 év.

A május 1-jén életbe lépett vámkódex végrehajtási rendeletének hiánya, nehézségeket okoz a felkészülésben. Ezt Czékus József vonatkezelési vezető vetette fel, aki azt is elmondta, hogy a közeljövőben napirendre kerülnek az SC-k kialakításával kapcsolatos létszámmozgások, valamint munkarendváltások is. A most induló DIGI-projekt tartalmazza a MOTIS-készülékek adatkapcsolati problémáinak megszüntetését, a vonatterhelési kimutatás digitális átadását is – mondta. A kamerával való kocsiszám-leolvasás és ellenőrzés, valamint a kocsi vizsgáloi tevékenység egyes nyilvántartásainak digitális rögzítése, valamint a mozdony- és kocsi-követési rendszer kiépítése is e projektnek a része.

Az utolsó napirendben a korábban átadott utasítástervezeteket véleményezte a tanács, valamint a közeljövő feladatai is terítékre kerültek. Végezetül pedig a rendkívüli élet-helyzetbe került munkavállalók szociális segélyezéséről döntött a KÜT.

Zubály Bertalan

Gépész alapszervezeti ülés: együtt, egymásért



A szakszervezet erejét nem a taglétszám mutatja, hanem az, hogy a közös célokat kikkel, és milyen hatékonyan tudjuk elérni. Ezzel a gondolattal kezdte Kövesdi Tamás titkár a dombóvári alapszervezet éves ülését, amelyen a bizalmiak, az Üt- és az MVB tagok, s a gazdasági vezetők mellett részt vett Lőrincz János kanizsai titkár, Horváthné Czindery Zsuzsanna területi titkár, Pintérné Andika irodavezető, Meleg János, a VSZ elnöke és Horváth Csaba szervezetpolitikai alelnök.

A pénzügyi beszámoló és a titkári tájékoztató elfogadása után a helyi aktuális gépész-problémák kerültek terítékre: a Gunaras pihenőház fenntartásának megoldása, a munkaruházat kérdése, a nyugdíjazás, a forduló szolgálatosok munkaközi szünetének pénzbeli megváltása és a heti 2 óra pluszmunka megfelelő ellentételezése.

A legfőbb, azonnali megoldást igénylő probléma azonban a bér országos szintre történő felzárkóztatása.

Jelen és jövő is legyen!

Napirendre került a Pécsi Járműbiztosítási Igazgatóságnál kialakult helyzet, és ennek következtében az elvándorlás is a vasúton belül más JBI-hez több pénzért, ugyanannyi munkával. Ezt mi, szakszervezeti vezetők a munkáltatókkal együtt jogtalannak tartjuk, s azért küzdünk, hogy a munkavállalóinknak, s a munkahelyünknek ne csak múltja, hanem jelene és jövője is legyen.

A terület aktuális ügyeit Horváthné Czindery Zsuzsanna ismertette, majd Meleg János és Horváth Csaba tájékoztatta a tagságot, és válaszoltak a kérdésekre.

A csaknem 4 óras, de nagyon jó hangulatú ülés zárszavaként Kövesdi Tamás titkár elmondta: alapszervezetünk erős, jól szervezett, mindenre fogékony, összetartó csapat, amelyben jó együtt, egymásért, a VSZ-ért dolgozni.

Kövesdi Tamás
Alapszervezeti Titkár

E havi számunkban a jogi terminológiák téves használatát elemezzük, de szigorúan csak ismeretterjesztő – és remélem, szórakoztató – céllal.

– Lebbezzünk fel! – mondta a nagybátyámnak az egyik ügyfele. – Lebbezzünk! – vágta rá a nagybátyám. – Hogyan tetszik gondolni? – kérdezte, mivel valójában fogalma sem volt róla, hogy az ügyfél miről beszél. Remélte, hogy az elmondottakból majd csak kikövetkezteti, mire is gondol a kliense. A néni pedig töviről-hegyire elmagyarázta, hogy ő bizony lebbezni akar, még-hozzá felfele, merthogy elégedetlen a kerületi bíróság ítéletével, és szeretné, ha az ügyét egy magasabb bíróságon ismételtelen kivizsgálnák.

A kioktatás a hatalmaskodás csúnya kistestvére

Mindig megütköztem azon, ahogy egyes szakemberek méltatlankodva javítják ki a laikusok téves szóhasználatát. Általában ilyenkor a témában jártas szakértő lejjebb tolja a szemüvegét, és pedellusi hanghordozással oktatja ki a szerencsétlent, aki egyébként segítségért fordult hozzá: nem magas a pulzus, hanem szapora! Nem vonat húzza a szerelvényt, hanem mozdony! Az ügy érdemében nem végzés születik, hanem ítélet! Ezt jól jegyezze meg!

A magam részéről az ilyen viselkedést céltalan fontoskodásnak és a szaktudás üres fitogtatásának tartom. Az, aki egy adott szakterületen elmélyült tudásra tett szert, minden bizonnyal akkor is érti, hogy miről is beszél a beteg, az ügyfél vagy az érdeklődő, ha nem a megfelelő szakkifejezést használja. Amikor egyértelmű, hogy mire gondolt a beszélgetőpartner, a kéretlen kioktatás csak arra jó, hogy a szakember a végtelen profizmusát és szellemi fölényét demonstrálja.

„Én mindig is jóhiszemű voltam...”

Még a tévében és a rádióban is sokat hallok: „jóhiszemű vagyok a szomszéddal.” „Jóhiszemű voltam vele éveken át, de ő kitolt velem.” A jóhiszeműség azonban valójában nem azt jelenti, amire a megszólalók gondolnak.

Ők ugyanis valójában a „jóindulatú” szót keresik. A jóhiszeműség teljesen mást jelent. De mit is?

A „jóhiszeműség” szóban benne van a jelentése: hiszem a jót. Azt hiszem, úgy tudom, hogy jót cselekszem. Abban a tudatban vagyok, hogy az, amit teszek, az jó, más szóval: nem sértem más jogát vagy jogos érdekét. Ennek megfelelően a rosszhiszeműség nem egyenlő a rosszindulattal. A rosszhiszemű ember „hiszeme”, azaz tudata az, hogy a magatartása egy másik személy jogosultságát sérti.

A jog különös jelentőséget tulajdonít a „hiszemnek”. A magatartásunk jogkövetkezménye ugyanis sok esetben attól függ, hogy jó- vagy rosszhiszeműen cselekszünk. Ha például túlépítünk – azaz a telekhatáron túlra nyúlik át a házunk – a bíró vizsgálni fogja a perben, hogy jó vagy rosszhiszeműek voltunk. Ha ugyanis jóhiszeműen jártunk el – vagyis minden okunk megvolt rá, hogy

Szórakoztató

elhiggyük, nem idegen földön építkezünk – a szomszéd nem követelheti, hogy bontsuk le az épületet. Rosszhiszemű túlépítés esetén – tehát, ha tudtuk, hogy más telkére húzzuk fel a házat – viszont akár az épület lebontatása is szóba kerülhet.

A jóhiszeműség tehát nem azonos a jóindulattal. A „hiszem” szó jelentése végső soron a tudat. Annak bizonyítható tudása, hogy a cselekedetünk jogsértő-e vagy sem.

Jogos önvédelem vagy jogos védelem?

Még az egyetemről emlékszem a büntetőjog professzorunk megsemmisítő tekintetére, ahogy az évfolyamtársamnak visszaadta a leckeönyvét a vizsgán: ez így egy szép... elégtelen – mondta, miközben a diák arcára fagyó mosolyt fűrkészte – Legközelebb készüljön fel – mondta.

Az évfolyamtársam mindig alaposan tanult a vizsgákra, ezért nem is értette, hogy az

A törvény szerint nem büntethető az a cselekmény, amely a saját, illetve más, vagy mások személye, javai vagy a közérdek ellen intézett, illetve az ezeket közvetlenül fenyegető jogtalan támadás elhárításához szükséges.

A cirkalmas mondat lényege az, hogy jogos védelem egy jogtalan támadás elhárítása, irányuljon az akár a saját személyünk, akár más ellen. Ha a támadás elszenvédője én vagyok, akkor valóban önvédelemről van szó. Ha viszont egy karóval hátba verem a fickót, aki a barátomra támadt egy késsel, akkor önvédelemről nem, csak jogos védelemről beszélhetünk. Tehát a hangsúly a jogtalan támadás elleni védekezésen van, akkor is, ha magunkat védjük, akkor is, ha másat.

Hivatalosan

Mint ahogy a víz is szereti megtalálni a repedéseket, úgy szereti a magyar nyelv az eufemizmusokat, vagyis a nyelv eszközeivel megszépíteni, vagy legalábbis szebbnek hazudni a csúnya valóságot: lelkiekben vagyok szép. Két állás

A kéretlen kioktatás a szellemi fölény fitogtatása.



egyébként jó hangulatú vizsgája miért szakad meg ukmukfukk, egyik pillanatról a másikra. Később megtudta: a jogos önvédelem miatt. Ezt a kifejezést használta ugyanis a vizsgán. Márpedig jogos „önvédelem” nem létezik. Illetve van, persze, de a szóhasználat büntetőjogi terminológia szerint helytelen. Jogos „védelem” létezik csupán.

között vagyok. Nem vetem meg az italt. Kevésbé barokkosan fogalmazva: csúnya vagyok, munkanélküli és alkohlista. Mégis, a leginkább zavaró szépítés – legalábbis a számomra – a „hivatalosan” szó mindennapos használata. „Hivatalosan ezt nem lehet megcsinálni.” „Ez a villanybekötés most hivatalos, vagy sem?” „Hivatalosan megnyit keresel és mennyit kapsz amúgy?” Mind

elszólásaink

tudjuk, hogy ezek a mondatok mit jelentenek valójában: most lopjuk az áramot vagy sem? Milyen összegre vagy bejelentve és mennyit kapsz zsebbe?

Mert nyilvánvalóan nem arról van szó, hogy mi hivatalos és mi nem az. Valójában a téma az, hogy mi legális és mi nem. Mégis, mennyivel jobban esik kimondani azt, hogy ez így nem egészen hivatalos, mint azt, hogy ez így teljességgel illegális. Vagy mennyivel diplomatikusabb azt mondani, hogy „hivatalosan az autóban csak ötvenezer kilométer van”, ahelyett, hogy „visszapörgettem a számlálót”. Mintha csak a finomkodó szóhasználatnál zárójelbe tudnánk tenni az áramlopást, a feketefoglalkoztatást, a megbundázott pályázatát és az okirathamisítást.

A „hivatalos” szó egyrészt a hivatali kötelességhez kapcsolódó cselekményeket jelenti, másrészt jelölheti a köznyelvben az olyan dokumentumokat, amelyek teljes bizonyító erővel bírnak. De semmiképpen nem szinonimája a „legális” szónak.



Sajnos, a témában nem vagyok illetékes

– Sajnos, nem vagyok a témában illetékes, kapcsolom a kollégát, aki a területtel foglalkozik – halljuk gyakran. Más szóval: nem feladatom az ügy megoldása, de átadom a munkatársamnak, akinek ez a dolga.

Valójában ilyenkor az illetékesség kérdése fel sem merül. Az illetékesség ugyanis annyit tesz, hogy az azonos feladattal megbízott személyek vagy szervezetek közül melyiket jelölték ki az adott munka elvégzésére. Például, az országban felmerülő számos munkaügyi jogvita közül a budapestieket a Fővárosi közigazgatási és Munkaügyi Bíróság fogja tárgyalni. A fővárosi esetek tárgyalására ugyanis a törvény ezt a szervezetet jelölte ki.

Amikor a mindennapokban illetékességet említünk, valójában a hatáskörre gondolunk. A hatáskör ugyanis – végső soron – a feladatkör szinonimája. Ha tehát olyan munkával bízunk meg, ami nem a feladatom, akkor valójában a hatásköröm hiányzik, nem az illetékességem.

Persze, a hétköznapi nyelvbe már annyira beitta magát ez a szóhasználat, hogy a helyes jogi terminológia valószínűleg már zavaró lenne. Gondoljunk csak Koltai Róbert legendás figurájára: hát hogy hangzana az, hogy „Hatáskörös elvtárs?”

Lebbezzünk fel!

Térjünk vissza a cikk elejéhez! Sokszor halom a kifejezés: lebbezzünk fel! Nyilvánvaló, hogy fellebbezni akar ilyenkor az ügyfél, ahogy az is, hogy meg van győződve arról, hogy ígéretes ígét használt felszólító módban.

Nyilvánvaló persze, hogy „lebbezni” nem lehet, sem felfele, sem lefele. A fellebbezés a „feljebb” szóból ered, ami egyértelműen a perorvoslati rendszerünk fokozatosságára utal: a bírói döntéssel szemben egy magasabb szintű fórumon, azaz feljebb kell keresnem a jogorvoslatot. Megjegyzem, hogy eredetileg a fellebbez szót arra az emberre használták, aki nagyzott, vagy törtetett.

Balczer Balázs

Fontos

Jóhiszemű személy az, aki nem tud, vagy kellő körültekintés mellett sem kellene tudnia a látszattal ellentétes valóságról.

Ha olyan munkával bízunk meg, ami nem a feladatom, akkor valójában a hatásköröm hiányzik, nem az illetékességem.



Budapesten az európai utazók

Négy év után, április elején ismét Budapesten tanácskoztak az európai vasutas szakszervezetek utazói feladatokat ellátó tisztségviselői és szakértői. Az ETF (Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége) Utazói Munkacsoportjának nemzetközi szakmai találkozóját a Vasutasok Szakszervezete szervezte.

A MÁV-székházában tanácskoztak az európai közlekedési szakszervezetek küldöttei, 11 ország 25 szakszervezeti tisztségviselője. A résztvevőket Meleg János, a VSZ elnöke köszöntötte, s Megnyitóbeszédében hangsúlyozta, hogy a 2010-ben alakult második Orbán-kormány több, a munka világát érintő törvényt is alapjaiban módosított, illetve teljesen új szemléletű szabályokat fogadott el. Kitért a vasúti ágazat egészét érintő problémákra is, például a folyamatos létszámgondokra, az alacsony bérezésre és az elavult munkakörülményekre is.

A házigazda, a MÁV-Start Zrt. nevében Kramli Ferenc személyzetmenedzsmenetvezető bemutatta a cég tevékenységét, működését.

Az Országos Tisztifőorvosi Hivatal részéről Soltész Gábor munkavédelmi referens tájékoztatta a tanácskozás tagjait arról a leterheltségi felmérésről, amelyet különböző időszakokban és körülmények között végeztek az utazó személyzet körében. Meleg János elnök hangsúlyozta: a VSZ két munkakörben, saját költségen készítette el a felmérést azzal a céllal, hogy az általuk hangoztatott felvetésekre végre érdemben odafigyeljenek.



Vonatok, jegyvizsgálók nélkül

Az ülés leghangsúlyosabb témája a jegyvizsgáló nélküli vonatok üzemeltetése volt. Az ETF és a munkacsoport mintegy két éve kezdett el foglalkozni tüzetesen az Európa szerte egyre szélesebb körben terjedő jelenséggel. Ezzel kapcsolatban 2015. október 19-én rendeztek egy kampányt, amelynek keretében flashmobbal, szórólapokkal, sajtótájékoztatókkal hívták fel Európa 14 országában a figyelmet arra, hogy a jegyvizsgálók nélküli vonatüzemeltetésnek milyen veszélyei, hátrányai vannak, és lehetnek a jövőben is.

Az ETF főtárhelyettese és a Vasúti Szekció titkára, Sabine Trier címszavakban beszámolt a IV. Vasúti Csomaggal kapcsolatos tárgyalásokról, majd ezt



követően az utazó kollégák képzésének a témája került terítékre.

A különböző országokból érkező szakszervezeti tisztségviselők elmondták, hogy hazájukban milyen módon zajlik az utazók oktatása, különös tekintettel az üzem- és utasbiztonságra. A francia kollégának a biztonsági modul témáját két évente át kell ismételniük és vizsgáznuk is kell belőle. Olaszországban évente 2-3 napos képzéseket és vizsgákat is tartanak. Svédországban nincs egységes követelmény- és képzési rendszer, mert Európa legliberálisabb személyszállítási szegmensében magántársaságok versenyeznek az állami tulajdonú vasútvállalattal.

Kölcsönzött magyarok

A következő napirend keretében összeműködött a határforgalmi személyszállítás és a szociális dömping kérdése. Az osztrák VIDA szakszervezet nevében Helmut Radlingmayer kolléga számolt be arról a jelenségről, amelyben magyar munkavállalók is érintettek: egy osztrák cég a Railjet szerelvények utasellátó szolgáltatását magyar munkavállalókkal – kölcsönzött munkaerővel – végzetteti, az osztrák kollégák bérénel jóval kevesebbért. A cégen egyébként az osztrák adóhatóság 2 millió euró adótartozást követel.

Képesné Szabó Ildikó és Komiljovics Máté

A kezdetektől

A 10 évvel ezelőtt alakult utazói munkacsoport 2012-óta működik az ETF keretén belül, de korábban, 2006-2007 között azért jött létre, mert Európa vasutas szakszervezeteiben a vonatkísérők úgy ítélték meg, hogy egymás kultúrájának megismerése mellett a korábbinál szorosabb együttműködésre, információ- és tapasztalatcserére van szükségük. A Vasutasok Szakszervezete képviselői a kezdetektől fontosnak tartották a munkacsoportban való aktív részvételt.

EGYSÉGES, SZÍNVONALAS OKTATÁS KELL!

A tanácskozás résztvevői határozatban szögezték le: szükség van egy minden európai országra kiterjedő magas szintű oktatási rendszerre az utazó munkavállalók számára. Ennek az átfogó oktatási programnak tartalmaznia kell

- a vasúti forgalom biztonsága,
- a személybiztonság,
- a szolgáltatás a vonaton,
- az értékek védelme témaköröket.

Az ETF utazói munkacsoportja azt követeli, hogy az Európai Bizottság határozzon meg egy olyan képzést az utazók számára – közös alapokkal –, amely a biztonsági feladatokat foglalja magába.



Valami megváltozott

Az európai vasúti ágazat gondjai

Az európai vasúti ágazat mindennapos gondjaival foglalkoztak két eseményen is április 19-én és 20-án, Brüsszelben. A rendezvényeken a Vasutasok Szakszervezetét Zlati Róbert alelnök, Soós József szakmai képviselet-vezető és Komiljovics Máté szakértő képviselte. Ebben a lapszámunkban a beszámoló első részét közöljük.

Valami végleg megváltozott Európa fővárosában – ezzel szembesültek a nemzetközi közlekedési ágazatot képviselő szakszervezeti küldöttek április 19-én, Brüsszelben, amikor két, egymást követő tanácskozássra érkeztek, alig egy hónappal a városban zajlott tragikus terrortámadások után. Az utcákon rengeteg állig fel-fegyverzett katona és rendőr jelezte a külföldieknek is, minden korábbinál erősebb a fegyveres védelem – is. Nehéz úgy fel szállni egy metróra vagy buszra, hogy az emberek állandóan a hátizsákos vagy éppen gyanúsán viselkedő személyeket fürkészik, de úgy tűnik, hogy ehhez is hozzá kell – és lehet – szokni.

A kétnapos, de két különböző tanácskozás az ETF (Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége) és a CER (Európai Vasúttársaságok Szövetsége) által elnyert projekt – „A foglalkoztatás és a minőségi munka támogatása az európai vasúti ágazatban” – záró konferenciájával kezdődött.

A projekt szakmai oldalát végző EVA Akadémia nevében Rolf Lutzke nyitotta meg a konferenciát, és első gondolatai a terrortámadásokhoz kapcsolódtak. A projektről kifejtette, hogy az egészség, a biztonság és a képzés a fő pillérei, mert ezek ma az egész európai vasúti szektor égető problémái.

Olivier Onidi az Európai Bizottságtól méltatta a projektet és magát a tanulmányt, amit a szociális partnerek elhoztak

a konferenciára. Onidi a projekt 3 fő aspektusát emelte ki:

- hogyan tudják még vonzóbbá tenni a vasutat az ágazatban tevékenykedő felek – munkavállalók, munkáltatók – a jelenlegi dolgozók és a jövő munkavállalói számára

- a többi közlekedési módokkal szemben a vasutat minden tekintetben támogatni kell

- az információs forradalomnak a vasúti szférában is le kell zajlania.

Ismail Ertug német Európai Parlamenti képviselő előadásában kifejtette, hogy ma az EU-ban az áruk mintegy 10 százalékát szállítják vasúton. Ez már így is nagyon csekély, ráadásul évek óta tartó hanyatlás figyelhető meg. Hozzátette: a vasúti szektorba történő beruházások hiánya jelentősen hozzájárul ehhez a trendhez, és amit elveszít a vasút, azt nagy részben a közút veszi át.

Szép és vonzó ágazat

Matthias Rohrmann a német DB nevében kiemelte: a vasút szép, biztos és vonzó ágazat, amit a szociális partnereknek kell bebizonyítaniuk a kívülállók számára. Elmondta, hogy a projekt során több konferenciát is szerveztek a munkakörülmények, a munkafeltételek, a munkahelyi egészség és a biztonság, valamint a szektor vonzóvá tétele témakörben.

Az ETF Vasúti Szekciója nevében Guy Greivelding elnök örömét fejezte ki, hogy a szociális partnerek ismét együtt dolgoztak egy jó cél érdekében. Hozzátette: sajnos a vasút folyamatosan veszít a jelentőségéből az évek során. Ezt közös erőfeszítéssel meg kell állítani – szögezte le hozzátevé, hogy a vasút óriási hátrányban van például a közúttal szemben. Ez a „szociális dömping” melegágya.

Az elnök leszögezte: a vasútnak jelentős előnyei vannak, amelyeket ki kell tudni használni. Képzett munkaerő nagy

tömegére van szükség, mert a demográfiai statisztikák azt mutatják, hogy magas a vasutas kollégák átlagéletkora – szögezte le.

Kampány a nőkért és a fiatalokért

Az ETF néhány éve célul tűzte ki a nők és a fiatalok megnyerését. A vasútnál is olyan családbarát munkahelyek kellene, amelyek lehetővé teszik, hogy a nők gyereket neveljenek. A fiatalokra szüksége van az ágazatnak – szögezték le a tanácskozás résztvevői.

Tina Weber a tanulmányt író ICF cég nevében kiemelte: amikor céget felkérték a projektben való részvételre, azon gondolkodtak, hogy milyen problémák lehetnek az európai vasúttal. Aztán azóta eltelt 13 hónap és nyugodtan ki lehet jelenteni, hogy bizony vannak problémák az ágazattal. Mintegy 1 millió munkavállaló dolgozik Európa vasútjain, ez a kontinensen dolgozók 1 százaléka. Az elmúlt 20 évben drasztikusan csökkent a létszám, a munkavállalók 80 százaléka továbbra is férfi.

David Drou, az Európai Bizottság Szociális Párbeszéd Igazgatóságának a vezetője elmondta: a gazdasági válság nagy hatással volt a szociális párbeszédre. Ahol ez jól működött, ott a válságot is gyorsabban vészelte át az adott ország.

Az ETF nevében Sabine Trier főtítkárhelyettes, a vasúti szekció titkára hangsúlyozta, hogy az elmúlt években rengeteg közös projektet sikerült végigvinnie a szociális partnereknek (ETF és CER), azonban a szektor egészét érintő jelentős európai szintű megállapodást 12 évvel ezelőtt sikerült kötni utoljára. Egy érdekes, de fontos adatot is közölt Trier asszony a vállalati szintű kollektív szerződésekhez kapcsolódóan: mintegy 30 százalékkal több juttatás érhető el a munkavállalók számára KSZ-szel, mint anélkül.

A CER (Európai Vasúttársaságok Szövetsége) részéről Libor Lochmann igazgató kiemelte, hogy az ETF-el évek óta nagyon jó a kapcsolat, valóban több projektet sikerült közösen megvalósítani. A vasúttársaságok nevében kijelentette: közösen kell dolgozni annak érdekében, hogy a vasút ismét reneszánszát élje, egy sikeres közlekedési ágazat legyen, ahol megrendelő, munkavállaló egyaránt elégedett.

Komiljovics Máté

(folytatjuk)



Embertelen...

Történetünk egy olyan házaspárról szól, amelyben a feleség 40 év hűséges szolgálat után, koordinátorként ment nyugdíjba a Rail Cargo Hungáriától. Vagyis, a MÁV Zrt.-ből az elmúlt évek során kiszervezett cégtől. Tehát olyan munkahelyről, ahol egy, a szakszervezet szerint szándékosan félreértelmezett jogszabály szerint nem adnak vasúti menetkedvezményt, sőt a korábban meglévőket is „visszavették” az ott dolgozó kollégáktól. És nem kapják meg akkor sem, ha – mint a történetünk egyik szereplője – 40 évet hűségesen, becsülettel letöltött a vasútnál. Embertelen szemlélet. De még ennél is embertelenebb az, ahogy a házaspár férfi tagjával elbánt a cégvezetés: mivel megromlott egészségi állapota miatt rokkantsági ellátásra kényszerült, megfosztották őt a menetkedvezménytől. Rokkantsági ellátásban részesülőknek ugyanis nem jár a kedvezmény. Pedig, ő még jogilag és szervezetileg is a MÁV-nál dolgozott, mintegy 43 évet: forgalmi szolgálattevő és állomásfőnök volt. Megromlott az egészségi

állapota, nem tudja tovább ellátni a korábbi feladatait. A munkáltató pedig nem ajánlott fel neki másik munkakört, olyat, amelyet így, csökkent egészségi állapotban is maradéktalanul el tudna látni. Ez a kolléga is önhibáján kívül kényszerült abba a körbe, amelynek tagjai – a cégvezetés és az illetékes minisztérium szemlélete szerint – nem jogosultak a vasúti kedvezményre. Vagyis, a rendszernek a házaspár mindkét tagját „sikerült” megfosztania egy olyan kedvezménytől, amely éppen a nyugdíj mellé jött volna igen jól. Összesen 83 évet dolgoztak a vasútnál, s arra nem becsüli őket a cégvezetés, hogy legalább méltányosságból visszakapják azt a kedvezményt, amely korábban járt nekik. Döbbenetes módszer. És még döbbenetesebb az, hogy ezeket a félreértelmezhető rendeleteket – esetünkben a már hírhedté vált 57/2009-es (X.20.) KHEM (Közlekedési Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium) rendeletet olyanok alkotják, akik soha, egyetlen percet sem dolgoztak a vasútnál. Nem tudják, milyen az, éjjel, nappal, hóban, fagyban, kánikulában szolgálatot adni úgy, hogy közben utasok ezreinek a biztonsága a tét. De továbbmegyünk: ezek, a hatalmat képviselő törvényalkotók nemcsak a vasútnál, de sehol máshol sem végeztek még kétkezi munkát, s ahogy mondani szokás, még csak közelről sem láttak munkást.

Összesen 83, nehéz szolgálatban eltöltött év is kevés volt ahhoz, hogy egy házaspár a nyugdíjba vonulásakor megkapja a vasúti menetkedvezményt. Embertelen és jogszerűtlen is az a szemlélet és a rendelet, amely alapján a MÁV-Start Zrt. megfosztja ettől a jogtól az önhibájukon kívül valamelyik „kiszervezett” társaságnál dolgozókat. Nem először írunk erről a felháborító eljárásról, amely ellen a Vasutasok Szakszervezete is folyamatosan tiltakozik, s egy ombudsmani vélemény is „elmarasztalta” a céget. Hiába. És úgy látszik, hiába a több évtizedes hűség is, ennél a cégnél a lojalitást nem szokás megbecsülni. Embertelen bánásmód.

A szakszervezet kezdeményezésére az ombudsman is vizsgálta a vasúti kedvezmény megvonásának a gyakorlatát. A vizsgálat eredményeként Szabó Máté, a hivatal akkori vezetője megállapította, hogy az eljárás jogszerűtlen, s felszólította a MÁV-start Zrt. vezérigazgatóját, hogy szüntesse meg a hátrányos megkülönböztetést, s a kedvezmények ügyében állítsa vissza a korábbi rendet. Vagyis, biztosítsa a menetkedvezményt azoknak is, akik a vasúti szolgálatukat a MÁV-nál kezdték, majd az átalakítások és átszervezések következtében lettek a jogutód vasúti társaság alkalmazottai. Az említett „rend” azonban azóta sem állt vissza, a vezérigazgató ugyanis úgy véli, hogy az alapvető jogok biztosának a „felhívása”, miszerint szüntessék meg a cégnél tapasztalható jogszerűtlen gyakorlatot csak ajánlás, amit nem köteles betartani. A cégvezetés és a szakszervezetek közötti levélváltásban többször is leszögezték, hogy nem tesznek semmi mást, csak tartják magukat ahhoz a bizonyos 57/2009-es miniszteri (KHEM) rendelethez, azon belül is a 16. § (2) bekezdéséhez, amely az ügyre tartozó álláspont. A Vasutasok Szakszervezete szerint azonban a cégvezetés szándékosan jogellenesen értelmezi és alkalmazza a rendeletet. Az ügyben több bírósági ítélet született a munkavállalók javára a „szerzett jog” elvének alkalmazásával, azonban a Kúria ezt figyelmen kívül hagyva, kizárólag azt vizsgálta, hogy az érintett munkavállaló kedvezményezett vasúti társaságtól vonult-e nyugdíjba vagy sem. Így a nem kedvezményezett vasúti társaságtól nyugdíjba vonuló munkavállaló pervesztett lett.

Német H. Erzsébet

A nyugdíjas utazási kedvezményt a Rail Cargo Hungaria Zrt., Grampet Debreceni Vagongyár, BILK Logisztikai Zrt., a MÁV Szolgáltató Központ, a MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútör Kft., valamint annak jogelődjeinek (IK Kft., Vasútör Kft., Vagyonkezelő Zrt., Kert Kft.) dolgozóitól vonták meg.



Horgászversenynek indult...

Bár mindenki reménykedett, végül az időjárás miatt a körülmények korántsem lettek a horgászathoz ideálisak május 4-én és 5-én, Zamárdiban, ahol a Vasutasok Szakszervezete az országos horgászversenyét rendezte.

Néhány év kihagyás után ismét országos horgászversenyt rendezett a Vasutasok Szakszervezete május 4-én és 5-én, Zamárdiban. Az első napon tomboló szélre és szakadó esőre ébredtek a lelkes horgászok, s ez a körülmény később sem változott. Bár mindenki bizakodott, a feltételek korántsem lettek ideálisak a horgászathoz. Enyhén szólva sem. Ahogy az egyik résztvevő fogalmazott: horgászversenynek indult, de gladiátorképző lett a vége. Ugyanis a hidegben, a 60-70 kilométeres szélben, a partra kicsapó hullámokban és a néha vízszintesen érkező esőben nem hogy horgászni, de még talpon maradni sem volt egyszerű. Ennek ellenére – mivel a vasutas

horgász nem az a feladós típus – minden résztvevő reggel pontosan 7 órakor a parton várta a verseny kezdetét jelző lövést.

A halak is tudták

A rendkívüli körülmények a kifogott halak számán is megmutatkoztak. Minden egyes, nagyritkán horogra akadt hal után izgatottan futott végig a hír a pálya teljes hosszában. Ez a pár hal tartotta a lelket az elcsigázott versenyzőkben. – Ha másnak sikerült ilyen körülmények között, nekem miért ne sikerülne – gondolhatták többen is.

Mindenki bízott abban, hogy az időjárás esetleg enyhül a nap folyamán. Azonban ennek éppen az ellenkezője történt: délután 1 órára olyan elviselhetetlenné fajult a helyzet, hogy a versenybírótság megszakította a versenyt, és a következő forduló kezdetét másnap reggel 7 órára tűzte ki.

Aznap este mindenki a különböző időjárás portálokat böngészte, s az volt a központi kérdés, hogy vajon tudunk-e még egy jót versenyezni? Másnap reggelre az égiek kissé megkönnyörültek rajtunk. A szél lassan csillapodott

és néha még a nap is kisütött ránk. A versenyzők és a versenybírók is fellellegeztek: no, akkor most horgászunk egy jót! – gondolták. Igen ám, de a jobb körülményeket a halak nem akarták tudomásul venni. Ami a fogást illeti, megisméltődött az előző nap. Vagyis, hal csak nagy ritkán akadt horogra.

De ilyen állapotok között még értékesebbnek tűnik azoknak a horgásztudása és helytállása, akik helyezéseket értek el:

I. Báza László – Záhony

II. Dégi László – Miskolc

III. Jáger Csaba – Budapest

A legnagyobb halat Jáger Csaba fogta.

A verseny lebonyolításáért köszönet a versenybírói csapatnak, amelynek a tagjai az elemekkel dacolva mindkét napon már jóval a versenyzők előtt a pályán voltak és a verseny végén is utoljára, csak a helyszín rendezését követően hagyták el az üdülőt. **A versenyt támogatták: Balatoni Halgazdaság Zrt., Hethland Kft., MarosMix, Top-Mix, a K-Fish és a Borsod Megyei Horgász-egyesület.**

Horváth Csaba



Bizonytalanság a nyugdíjrendszer körül

A VSZ ONYSZ elnöksége április 19-én tartotta soros ülését, amelynek a napirendjén szerepelt a területi képviseletvezetők beszámolója, az elmúlt évben megválasztott tisztségviselők és az utánpótlás felkészítésének tapasztalatai, valamint a Nyugdíjakról nemcsak nyugdíjasoknak című előterjesztés.

A területi képviseletvezetők közül az elmúlt évben megválasztott tisztségviselők és utánpótlásra tervezettek felkészítő foglalkozásainak tapasztalatairól Szuchy Antal szombathelyi, Molnár Géza pécsi, Sára Sándor budapesti képviseletvezető, a káderutánpótlás helyzetéről Erdős Károly debreceni, Kádár Bertalan miskolci, Rácz Sándor szegedi és Kódsi Józsefné záhonyi képviseletvezető számolt be. A Nyugdíjakról nemcsak nyugdíjasoknak című tájékoztatót Ruzsáli Józsefné, a nyugdíjbiztosítási bizottság vezetője terjesztette a testület elé.

– Fiatal kollégáinktól az utóbbi időben gyakran halljuk; jó nektek, mert van nyugdíjatok.

Nekünk nem biztos, hogy lesz – mondta bevezetőjében, majd így folytatta: a nyugdíjrendszerbe vetett bizalom elvesztését az elmúlt években több kormányintézkedés is erősítette. Ide sorolandó a magánnyugdíj-pénztárakba befizetett pénz átirányítása a költségvetés más területeire.

A nyugdíjrendszerbe vetett hitet az is gyengítette, hogy míg korábban az Alkotmányban az szerepelt, hogy a nyugdíjat az állam biztosítja, az Alaptörvényben már csak annyi, hogy törekszik rá.

Van egy harmadik bizonytalansági tényező is.

Nevezetesen az, hogy a munkáltató által a munkavállaló után befizetett nyugdíj- és egészségügyi járulékot szociális adóvá minősítették. A két fizetési kötelezettség között az

a különbség, hogy míg a társadalombiztosítási járulék nyomán létrejövő biztosítási jogviszonyból a törvény által előre meghatározott módon és mértékben keletkezett ellátási jogosultság, addig a szociális hozzájárulási adó nyomán előre meghatározott mértékű ellátási kötelezettség nem keletkezik.

Ruzsáli Józsefné arra is kitért, hogy a nyugdíj alapját a munkabér és a munkaviszonyban töltött évek határozzák meg.

Mindenkinek saját felelőssége, hogy a munkaviszonyával kapcsolatos dokumentációkat megőrizzze, mert a nyugdíj megállapítása-kor szükség lehet rájuk.

Visi Ferenc

(A tájékoztató teljes terjedelmében a VSZ honlapján olvasható.)

A MÁV Szimfonikusok

Végéhez közeledik a hangversenyévad

Végéhez közeledik a MÁV Szimfonikus Zenekar 2015-2016. hangverseny-évadja. A zenészerető közönség nyolc bérletsorozat, 54 koncert, számos gyerekprogram és bérleten kívüli koncert között választhatott. Utóbbiak között májusra és júniusra is jut két-három rangos koncert. A zenekar május 22-én a Budapesti Kongresszusi Központban, 29-én pedig Székesfehérváron lép fel. A két est műsorán szerepel Hary János szvit, Kodály Zoltán Galántai táncok, valamint Beethoven V. zongora versenye. Vezényel Kobayashi Ken-ichiro, fellép Fejérvári Zoltán zongoraművész.

A zenekar június 29-én japán-magyar barátságkoncertet rendez a Művészetek Palotájában, ahol Beethoven IX. szimfóniája mellett néhány csemegének számító japán szerző műve is felcsendül. Másnap, június 30-án kortárs magyar szerzők műveiből összeállított hangversenyt rendeznek a Magyar Rádió 6-os stúdiójában.

Visi Ferenc



Együttműködési megállapodás



A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ) együttműködési megállapodást kötött a Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Jótékonyági Egyesületével (VKJE).

Az egyeztető tárgyaláson a két szervezet vezetői megállapították, hogy szolidaritáson alapuló tevékenységükkel az aktív és nyugdíjas vasutasok és családtagjaik jobb életminőségének elérésében – érdekvédelem, segélyezés, üdültetés – érdekeltek, miként abban is, hogy munkájuk hatékonyabb ellátása érdekében együttműködjenek. Az együttműködés tapasztalatait évente értékelik. A megállapodást a VSZ ONYSZ részéről Simon Dezső elnök, a VKJE részéről pedig dr. Tahi József ügyvezető elnök írta alá.

V.F.



A POÉN 1. RÉSZÉ	GYÁRTÁSI SEGÉD- ANYAG	LEL DOLGO- ZIK A TITKÁRNÓ	A TÁRGY RAGJA MILLI- RÖVIDEN	PITETŐL- TELEKI	BERLIN POLGÁRA	RÖNTGEN, RÖVIDEN KÁBÍTÓ- SZER	GABONA- NÖVÉNY BELÜL ENGEDI	GYAPJÚ- ZSÍR LITER, RÖVIDEN
MEGA- RÖVIDEN AZ EGYIK VILÁGTÁJ	SZERZE- TES FŐPAP	(FALEVÉL) ALÁHULL	HÍM SZARVAS	UTCAI KONCERT KENDERT TORÓ	RUHÁT TISZTÍT EGYKORI HONVED	ORSZÁG- HATÁROKI AZ ARGON VEGYJELE	FÉM RÖ- VID NEVE GÁTLÓ	L
A POÉN 2. RÉSZÉ	NÉMET AUTÓJEL MAGANYO- SAN EL	HAMA- ROSAN BEKÖTIK A FEJETI	A VÉGÉN BETÖMŐ!	OTT SZÉT- MÁZOL	LÁMPA- KANÓC KESKENY ÁGY	1/32 FONT DUNÁNTÚ- LI VÁROS	LONDON POLGÁRA SZENNYE- ZŐDÉS	
HIRTELEN FUTÁS- NAK ERED				HEGEDŰ TARTÓJA JÁMBOR, VALLÁSOS	INDUL A KÉPZÉSI EGYÉB, TOVÁBBI	SÜRGETŐ SZÓCSKA VÁLYÚ	RÓMAI 50-ES FELAVAT	
TÖBB- SZÖR NE- KIÜTÖDIK			FÜG- GESZTŐ AMELY SZEMÉLY	BÖLCS (TÉLET) BÜTOR- FAJTA	ÁLMOSS TÁTOGÁS VAN ILYEN TÁRS IS			
AZ A BIZONYOS				FRISSTŐ ITAL KÖRÜT ELEJEI	FÁT VÍZEN SZÁLLÍTÓ ÉRCPÉNZ OLDALAI!			
SZEMÉ- LYED ALKONYI VIRÁG	HORDÓ- MÉRTEK BIRSMAGI			KESERV A MŰLT IDŐ EGYIK JELE	EHETŐ CSIGAFÁJ KÖRCEIK!	ATTÓL AZ IDŐTŐL FOGVA	JÓZSEF ATTILA VERSE	AMPER, RÖVIDEN
ENERGIA, RÖVIDEN	Z					?!		

A 102. születésnap

102. születésnapját ünnepelte április 15-én, Agyón Tóth János, aki 1940. március 1-jén pályamunkásként állt szolgálatba a MÁV-nál. Születésnapján Molnár Áron polgármester és munkahelye, valamint a Vasúttörténeti Alapítvány nevében Mondy Miklós, a MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged igazgatója, népes családja és sok kedves ismerőse, barátja, tisztelője köszöntötte

Jó egészséget kívánunk!

Szentes Bíró Ferenc
Szeged



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
– KIADJA ÉS TERJESZTI:

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

E-mail: vsz@t-online.hu

Felelős kiadó: MELEG JÁNOS
a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: NÉMET H. ERZSÉBET
Felelős szerkesztő: HORVÁTH CSABA
Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA

Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8;

Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622;

Nyomdai előkészítés és nyomás: Filmhíradó Mozgóképműhely Kft.:

Tel.: 06/70-315-7815, www.impactmedia.hu, kapcsolat@impactmedia.hu

ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség

www.vsz.hu

ÜDÜLJÖN NÁLUNK! VÁRJUK A JÓTÉKONYSÁGI EGYESÜLET PANZIÓJÁBAN!

Kényeztesse magát a Zsóry Gyógy- és Strandfürdő
által nyújtotta pihentető és fiatalító kezelésekkel!

GOLD PANZIÓ

Mezőkövesd – Zsóry fürdő

3400 Mezőkövesd, Fenyő u. 1. Tel.: 06/49/313-050

További elérhetőség: VKJE 1145 Budapest, Amerikai út 13.

Tel.: 06/1/343-7014, e-mail: udules@vkje.hu

KEDVEZMÉNYES TAGI ÁR

Elő- és utószezon

2016.02.16–2016.07.04.; 2016.09.01–2016.12.19.

Szállás+reggeli: felnőtt: 3.650 Ft/fő/éj
gyerek (4-12 év): 1.825 Ft / fő/éj

Főszezon

2016.07.05–2016.08.31.

Szállás+reggeli: felnőtt: 4.250 Ft/fő/éj
gyerek (4-12 év): 2.125 Ft/fő/éj

NEM TAGOK RÉSZÉRE

2016.02.16–2016.12.19.

Szállás + reggeli: felnőtt: 4.600 Ft/fő/éj
gyerek (4-12 év): 2.300 Ft/fő/éj
Egyágyas felár: 1.200 Ft/fő/éj

4 éves korig díjmentes.

Ebéd felnőtteknek: 1.750 Ft, vacsora: 1.650 Ft,
gyerekeknek ebéd: 875 Ft, vacsora: 825 Ft.

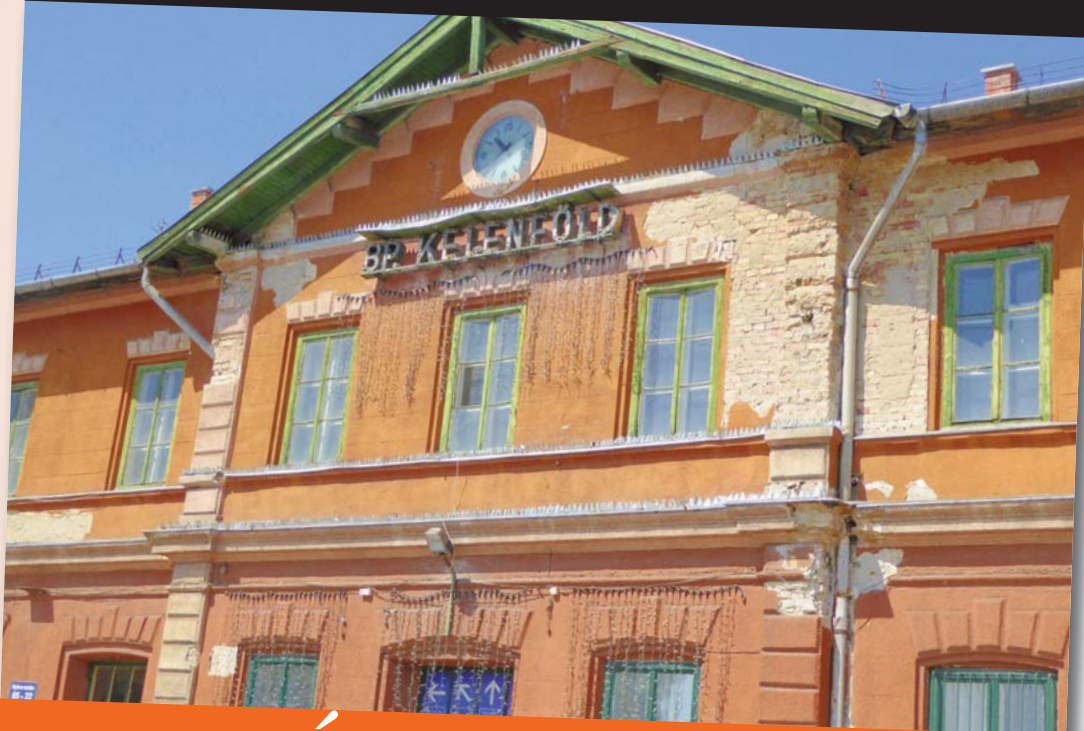
Az árak az ÁFA-t tartalmazzák.

Parkolási lehetőség a Panzió zárt udvarában.

IFA (amely 18 éves kor felett fizetendő): 350 Ft/fő/éj.

KERESSÜK

A LEGROSSZABB ÁLLAPOTÚ



ÉS A LEG- SZÍNVONALASABB

Küldj fényképeket a
munkahely@vsz.hu e-mail címre!



VASUTAS MUNKAHELYEKET!

Akciónkkal
csatlakozunk
az OSHA Európai
Munkahelyi
Biztonsági és
Egészségvédelmi
Ügynökség
2016-2017 évi
kampányához:

**Egészséges
munkahelyet
minden életkorban!**

Európa szerte egyre növekszik a dolgozók átlag-életkora, kitolódik a nyugdíjkorhatár, s az embereknek egyre több évet kell munkával, a munkahelyükön tölteniük.

A biztonságos, korszerű és színvonalas munkahely kedvezően befolyásolja az ott dolgozók közérzetét, ami jól tesz nekik, a munkáltatónak és az egész társadalomnak is. Ezért is fontos, hogy az emberek egész életük során egészséges környezetben dolgozzanak, mert ez az egyik leghatékonyabb mód a betegségek megelőzésére. Ennek érdekében a munkaadókat és a munkavállalókat is megfelelő eszközökkel és információkkal kell ellátni, de fontos a bevált gyakorlatok tapasztalatainak a megosztása is. Ahhoz, hogy ez általánossá váljon, különféle eszközökkel kell ösztönözni a résztvevőket.

**Ha a te munkahelyi
körülményeid szörnyűek,
vagy éppen, hogy kiemel-
kedő színvonalúak, küldj
róla fényképeket a
munkahely@vsz.hu
e-mail címre!**

**Az akció első szakasza
június 1-től szeptember
30-ig tart.**

A fényképek alapján általános képet kapunk arról, hogy milyen állapotok uralkodnak a vasutas munkahelyeken, amelyekkel szembe-síthetjük a MÁV-csoport vezetőit.

Bízunk benne, hogy lesznek pozitív példák is, de tartunk tőle, hogy a legtöbb fotós lehangoló állapotot fog megörökíteni.