

# ZÁHONYI VASUTAS

III. évfolyam, 41. szám

2014. március 17.

## „Építsük fel újra Záhonyt!”



Záhony és a vasút történetének összefüggéseivel kezdte Juhász Tiborné vitaindító beszédét a március tizenharmadikára, Záhony jövőjéről meghirdetett találkozón. Emlékeztetett, hogy januárban már szervezett a Vasutasok Szakszervezete Záhony jelenéről, jövőjéről egy fórumot, ahová a vasútállomások Záhonyban dolgozó vezetőit hívta meg. „A rendezvény talán legfontosabb tanulsága, hogy szűknek bizonyult a kör, hiszen csak a jelent értékelhettük, a jövő már nem csak a mi kezünkben van.” – majd kijelentette, hogy szakszervezetünk céljai között mindig elsőbbséget kapott a munkahelyek megtartása, de fontos a munkahelyteremtés is, ezért a mai nap célja, hogy szélesebb körben keressünk kiutat a jelen helyzetből. „Szó sincs arról, hogy mi, záhonyi vasutasok a történelem kerekét szeretnénk visszaforgatni. De véleményünk szerint a vasútállomások, és a társadalom vezetőinek szorosabb együttműködésével van esélye annak, hogy Záhony ne csak a Kelet Kapuja, hanem a jövő városa is legyen.” – majd az együttműködés fontosságára utalva szakszervezetünk záhonyi tagságának szlogenjével zárta beszédét: „Egy csapatban focizunk!”

Elsőként Háda Imre, Záhony polgármestere szólt a fórumhoz, kifejezte örömét, hogy létrejött ez a beszélgetés, majd rövid áttekintést adott a város és a vasút közös történelméről. Kifejtette, a jövőben is szoros kell, hogy legyen a kapcsolat, „mert a város gazdasági helyzete nagyban függ az áruszállítástól, a Záhonyban meglévő átrakási potenciál kihasználásától.” A jelenlegi helyzetről megtudtuk, hogy húsz év után a kormány segítségének köszönhetően újra pozitív a költségvetés egyenlege, így közel félmilliárdos fejlesztések is lehetővé válnak a következő hónapokban. Végül kifejezte reményét, hogy Záhonnak abból a központi szerepéből, amikor Üzemigazgatóságként működött, sikerül valamennyit visszahozni, és ebből profitálhatnak a város és a vasutasok egyaránt.



Kerekes Miklós, a megyei Közgyűlés Nemzetközi Kapcsolatok és Határmenti Együttműködés Bizottságának elnöke mondanóját emlékezővel kezdte, hiszen vasutas családból származik, pályája is a vasúton indult. Megköszönve a VSZ-nek és a helyi szervezőknek a lehetőséget, hogy huszonöt év után már megyei térségfejlesztési ügyben ismét a záhonyi vasutasok közé jöhetett, az általa vezetett Bizottságról elmondta, nemzetközi kapcsolatokkal és a határ menti együttműködéssel, így természetesen a záhonyi vasúti forgalommal, átrakással is foglalkozik. Különös jelentősége van a Bizottságnak, hiszen az elmúlt hónapokban tapasztalta, a szomszédos országokban jobban figyelnek a megyék a közös térségfejlesztésre. Nyitottak az impulzusokra – mondta – és kifejezte reményét, hogy a konferencia közelíti a vasútállomások vezetőinek álláspontját. „Egy olyan, a kormányzat által létrehozott új formát kell elképzelni és kitölteni, melyben a helyi kezdeményezések, potenciálok érvényesülhetnek, de csak összefogással lehet valóban egy csapatban focizni!” – zárta beszédét Kerekes Miklós.





## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony



Dr. Seszták Miklós, választókerületünk országgyűlési képviselője is kiemelte az együttműködés fontosságát, és kijelentette: „Magyarország a huszonegyedik században nem haladhat előre Záhony és térsége nélkül” – majd hozzá tette, nem fejlődhetünk a keleti nyitás politikája nélkül, a huszonegyedik század jövője a térség, de csak ha ezt a szerepet tartalommal megtöltjük. Már 2010-ben is álltunk itt, vártuk a térség nagy fejlődését – folytatta – ma is itt állunk, és legyünk őszinték, az igazi változás nem jött el. De helyesebb, hogy még nem jött el, mert a magyar kormányzatnak kötelessége ezt a térséget gazdasági potenciállal megtölteni. Üzenem a hozzánk közel álló „csapattagoknak”, szakadjunk el Nyíregyházától, és terjeszkedjünk Fehérgyarmat, Kisvárdra, és Záhony felé. „Szükségünk van a vidékre, és természetesen várjuk a fejlesztésekhez a kormányzat segítségét is” – mondta, majd tájékoztatott, bár a tervezett acélhengermű az ukrán befektető visszavonulása miatt nem valósul meg – akik mást mondanak, hazudnak – de az első fecskék már betették a lábukat. Példaként említette azt az orosz befektető csoportot, mely komoly logisztikai bázist hoz létre ezeröt száz kamion munkába állításával, természetesen magyar sofőrökkel, amihez vasúti szállítási lehetőség is kapcsolódik.



Dr. Tilki Attila, a 10-es választókerület országgyűlési képviselője utalt Kerekes Miklós szavaira, hiszen ő is vasutas családból származik. „És én sem hittem volna, hogy egyszer majd képviselőtársaimmal vasúti kérdésekkel, vasúti stratégiai döntésekről beszélgetek majd Záhonyban” – majd felvetette, az üzleti biztos mintájára jó volna egy vasúti biztos is, mert a térségben a vasút ügyeit is komolyan veszik. Elmondta, régóta foglalkozik a térség gondjaival, világosan látja a kihívásokat, a Külügyi Bizottság tagjaként pedig határmenti problémákat is csak úgy, mint a mellette ülő helyettes államtitkár, akinek már hat éve a feladatai közé tartoznak ezek a kérdések. „Záhony szerepe a keleti partnerség meghirdetésén túl komoly stratégiai döntést igényel, és komoly stratégiai rendszerben kell Záhony kérdését elhelyezni.” – folytatta, hozzátéve, a magyar külpolitikára komoly feladat hárul az erősebb potenciállal rendelkező országokkal szemben, hogy újból felértékelődjön Záhony szerepe. „Komolyan vesszük a dolgokat, szeretném megerősíteni, hogy nem az ürből érkezünk, és tudjuk, hogy mit jelent Záhony, és mit jelent a vasút.”



Magyar Levente, külügyi helyettes államtitkár szerint Záhony története szimbolikusan leképezi, ami a magyar gazdaságban történt: Hogyan vesztettünk el olyan geostratégiai pozíciókat, amelyek az országnak, ennek a vidéknek az egészen egyedülálló adottságaiból következtek. Bárhol a világban az ilyen pozícióval rendelkező logisztikai-közlekedési csomópontok a legprospektálabb térségeket jelentik – mondta, majd kijelentette: „Azt gondolom, hogy ezt a normális állapotot kell visszahozni, visszaállítani”, és hozzátette, komoly elképzelések álltak össze a kormányzatban arról, hogyan lehet ezt elérni. Nyitni kell Kelet felé, a város valóban a Kelet kapuja lehet. Ha sikerül elérni a keleti áruforgalom jelentős növelését, elérhető Záhony felemelkedése is, de csak úgy, „ha a helyi szövetségeseink tudásukkal segítenek bennünk. Meggyőződésem, hogy Magyarország nem a külföldi tőkéből fog felemelkedni, hanem az adottságokból, melyek jobban kiaknázva meghozzák a fejlődés esélyét. Ilyen infrastrukturális lehetőségeket, helyi potenciálokat, mint amelyek itt is vannak, bűn nem kihasználni” – majd hozzátette, hogy bizakodó, és örül, hogy a MÁV képviselője is itt van, biztosan sikerül majd megtalálni a lehetőségeket.





## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony



Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. humán erőforrás menedzsment vezetője következett, aki a beérkezett kérdésekkel kapcsolatban átfogóan válaszolva mondta el a vezetés véleményét, hogyan gondolják a záhonyi térséget, illetve a MÁV Zrt.-nek a működését. Annak igazolására, hogy Záhony nincs elhanyagolva, Fónagyné Nagy Ildikót említette, aki nemrég új beosztást kapott, tehát mindenkinek fontos Záhonyban is a munkája. Arra a kérdésre, hogy csoportszinten hogyan becsüli meg a vasút a munkaerő-állományát, kijelentette: „Azt mindannyian tudják, az érdekképviselőkkel aláírtunk egy olyan bértmegállapodást, mely példaértékű olyan szempontból, hogy csoportszintű, és az érdekképviselők támogatásával született.” Elmondta még, a bérintézkedés munkánk kormányzati elismerése, majd ismertette a bértmegállapodás részleteit, mely a tavalyihoz hasonló mértékű, de a megelőző éveket alapul véve nagy eredménynek tartja. Az ágazati, csoportszintű Kollektív Szerződés lehetőségéről is hallhattuk véleményét, miszerint a közlekedésben minden tevékenység egy speciális munkafolyamat, ezért külön kell szabályozni azokat. Elmondta még, nagyon nagy dolog, hogy Záhony térségében az ország eddigi legjobb közmunka-programját sikerült kormányzati támogatással beindítani, és ezúttal köszöni meg a vezetés, hogy a záhonyiak támogatónak segítettek ebben. A további, ellátásokról, operatív jellegű kérdésekről írásban ígért választ.



Dr. Pafféri Zoltán, kiemelt projektvezetőtől megtudtuk, „a vezérigazgató-asszony Záhony térségét igen kiemelten kezeli, és kiemelt prioritások között foglalkozik az üggyel” Egy európai vasúti konferencia miatt nem tudott eljönni, ahol nemzetközi szinten képviseli Záhony érdekeit is – majd elmondta, az elnöki kabinetben az általa irányított kiemelt projektek között az egyik legfontosabb a záhonyi térség fejlesztése. Közösek az eredmények – folytatta – hiszen hosszú távú, kiszámítható a finanszírozás a MÁV Zrt. öt évre érvényes pályaműködtetési, és a MÁV-START Zrt. működésének tizenöt éves szerződésével. A MÁV Zrt. harmincvalahány év után először pozitív üzemi eredményt ért el, valamennyi vasutas megérdemli a dicséretet. Kifejtette, a magyar vasúthálózat sűrűsége az európai vasúthálózat sűrűségének százhatvankilenc százaléka, tehát sok helyre el lehet jutni vasúton, és magas költséghányadot ki kell termelni, de harminc év óta tavaly először a magyar állam kifizette a működéshez szükséges költségeket. Nem biztos, hogy százhatvan pályát kell építeni, mert valamennyi vasutas kolléga tudja, ha sok vonalon a száz-százhuszas sebességet el tudjuk érni, nagy eredmény lesz, amire a jövőre induló új fejlesztési projektekkel van is esélyünk. Fontos Záhony, fontos a keleti nyitás. A Transzszibériai Szállítások Koordinációs Tanácsával (TSZKT) való együttműködés elősegítésére munkacsoportokat hoztunk létre csakúgy, mint Záhony fejlesztésére. A közeljövőben a Tanács elnökségében részt vevő vasúti vezetők látogatnak Záhonyba megnézni, milyen lehetőségek vannak. Végül kijelentette, bízunk abban, hogy „közösén előre tudjuk vinni Záhonyt, Záhony térségét, sokat tudunk tenni a jövőben a záhonyi vasútért.”



## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony



Papp Zoltán, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke a béremelések kapcsán kifejtette, bár valóban egy hajóban hajózunk, de azért más a kapitány és a matrózok érdeke, gondoljunk csak a Záhony-Port gyakran törött hajójára. „Mindig a vasút szétszedése ellen voltunk – mondta – és azt gondolom, megegyezhetünk abban, hogy rakjuk össze újra a vasutat!” – amihez felajánlotta segítségét. Az Unió szerint is a vasúté a jövő, mi is ezt szeretnénk, de a személyszállítás liberalizációjának irányelvei nem biztos, hogy jók nekünk, más az érdeke egy centrális országnak, és más nekünk, a periférián. A VSZ az Európai Közlekedési Dolgozók Szakszervezetének részeként egy nyolcszáznegyvenezres szövetség része, és mint ilyenek, komoly érdekünk, hogy jól működjön ez a vasút. Itt van ez a nemzetközi térség, ukránok, szlovákok, tessék dolgozni azért, hogy a Keletről jövő árumennyiségnek csak egy százalékkal nagyobb része jöjjön ezután Záhonyon keresztül! Itt van a felelőssége a politikának is, hogy kezdjük el fejleszteni a vasutat, tudjon nagyobb árumennyiséget is elszállítani. Ami az együttműködést illeti, mi, szakszervezetek már megtettük az első lépéseket, ami nem volt könnyű, hiszen aki messze van, azt könnyű szeretni, de szeresd a szomszédodat! Hát ezt kéne megpróbálni, együttműködni a köz javára azoknak, akik nap, mint nap látják egymást, meg kell próbálni a jobb jövő érdekében. Mi pedig április hatodikán eldöntjük majd, hogy megy az együttműködés, és mindenképpen a jóra fogunk szavazni. Záró szavait a politikus vendégek köréből jóindulatú derűség fogadta.

Olexa Imre, a VDSZSZ Szolidaritás záhonyi vezető ügyvivője sajnálkozásának adott hangot, amiért a vállalkozói réteget nagyon kevesen képviselik, sajnálja, hogy a záhonyi átrakás a vállalkozások javára jelentősen növekedett az utóbbi években, és sajnos a vita nem azon van, ki tud több árut behozni, hanem hogy ki tud többet átrakni. De a lényeg, hogy huszonhét nap Sanghajtól a hajót Hamburgig, a transzszibériai vasútvonalon pedig Záhony hét nap. Gondolkodjon el rajta mindenki, hogy annak a közel ezer millió tonna árunak csak az egy százaléka itt jöjjön át. Akkor már nem volt hasztalan ez a mai konferencia, lesz munkája a vasutasoknak, a vállalkozóknak, és jobban fogunk élni.



Vernes András, a Rail Cargo Hungária képviselőjében szólva kifejtette, hogy bár a felszólók szerint jelentősen csökken a záhonyi teljesítmény, más aspektusból nézve látni kell, hogy az RCH teljesítményének 12-13 százalékát már öt-tíz éve Záhony adja. Záhony jelentősen meghatározza, hogy mekkora az áteresztőképessége Magyarországnak. Én a politikát tisztelnem, tudom, hogy nagyon sokat tesz a vasút lehetőségeiért, de hiába dolgoznak Záhonyban a vasutasok, az átrakók, Magyarország veszít jelentőségéből, ha az áteresztő képesség nem megfelelő. Tehát fontos, hogy az infrastrukturális fejlesztések legalább olyan gyorsan haladjanak, mint az elmúlt időszakban, és akkor Záhony jelentősége is nőni fog. Felhívnam még a figyelmet, nem szabad elbagatellizálni az ukrán belpolitikai helyzetet, mert bizony a szállítatók készülnek arra, hogy milyen alternatív megoldások lehetnek, ha bekövetkezik, aminek nem kéne. Tehát fontos tisztázni, hogy valóban Záhony az oka, ha csökken a teljesítmény, vagy a térség, esetleg a magyarországi vasúthálózat.







## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony



Szabó Ferenc, a Transit Group cégcsoport tulajdonosa szerint a magyar kormány a miniszterelnök úr vezetésével forradalmat csinált a keleti nyitás politikájával. Reméljük, az ukrán válság nem vág semmit keresztbe, de ez a kormány a garanciája annak, hogy Magyarországon a vasúti forgalom nőhet. „Nézzetek már meg, eddig Debrecenből jártak ide dolgozni, és az utóbbi időben arról szól a történet, hogy nagyon sok vasutas Debrecenbe jár dolgozni. Gyakorlatilag a záhonyi központot ledegradálták állomás szintre.” – mondta, majd kiemelte, a paksi szerződésnek vannak olyan részletei, amelyek arról szólnak, hogy a forgalom ebbe az irányba jöjjön. Nagyon fontos – mondta – hogy az oroszokkal a kapcsolatokat bővíteni kell, akkor mindnyájunknak lesz munkája és előrejutása. Kérdése a helyettes államtitkárhoz: Mi a helyzet az autópályával, a leágazással, ami Záhonyon keresztül fog menni.

Magyar Levente válaszában elmondta, hogy értik Záhonyban a problematikáját, tisztába vannak a lehetőségekkel, és megvan a határozott szándék arra, hogy elinduljanak a megvalósítás irányába. Az autópálya leágazás kérdése azon múlik, hogy Ukrajnában milyen fejlemények következnek, hiszen akkor van értelme a határig elmenni, ha a túloldalon folytatják a pálya építését. A versenyképesség szempontjából fontos, hogy létrejöjjön egyfajta koordináció az itt működő magán- és állami vállalkozások között. Olyan munkamegosztást kell kialakítani, ami együttműködésre ösztönzi a vállalatokat.

Daku Attila, Tiszabezdéd polgármestere hiányolta, hogy a gazdasági érvek mellől hiányoztak a települések társadalmi vetületei, hiszen Tiszabezdedről is sokan dolgoznak, illetve dolgoztak a vasúton. Kötelességemnek éreztem, hogy meghallgassam a vasútról szóló véleményeket, azonban azt tapasztalom, hogy azokról a régi vasutasokról, akik egykor itt dolgoztak, nem esett szó. Ők most közmunkára várnak, de vissza szeretnének jönni a vasútra. Mert ez a vasutas társadalom nyilván nem ezt érdemi





## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Meleg János, a VSZ érdekvédelmi alelnöke szerint is jó az irányvonal, és a hozzászólásokban látott egy-két fényes csillagot Záhony légterében, de a munkavállalókkal is kéne egy kicsit törődni. Egyik gondunk, hogy a kollégák nagyjából másfél hónappal többet dolgoznak a vasúton a Munka Törvénykönyve jóvoltából, hiszen az nyolc órára emelte a munkaidőt. A másik probléma, hogy ma is láttam a műhelyben a meggörnyedt kollégát, akinek már rég nyugdíjban kéne lenni, és látom lelki szemeim előtt, ahogyan tolokocsiban toljuk le az aknába féktuskót cserélni, de más munkakört is említhetnék. Kérésünk, ha a gazdaság jobban fog teljesíteni, és feltételezem, hogy a MÁV vezetése ebben nem lesz ellenlábas a tulajdonosi akaratnak, a nyolc órás munkaidőtől el lehessen térni, és a kollégák kedvezményrel, idő előtt, egészségben el tudjanak menni nyugdíjba.

Dorozsmai Éva szerint azért dolgozik nyolc órát a vasutas, mert nyolc órát dolgozik az országban általában mindenki, bár csak tudnak dolgozni. A korengedményes nyugdíjazással kapcsolatban úgy gondolja, hogy nagy változásokra nem kell számítani az elkövetkező években.

Végezetül Papp Zoltán zárszavában kifejezte, hogy igenis kell az együttműködés, nagyon fontos a korrekt verseny, kell mindenki, meg kell találni mindenkinek a helyét, az érdekkülönbségeket közös nevezőre kell hozni. Azt gondolom, a kivezető út az, hogy van vasutunk, és sok vasutunk, ami nem egy nagy probléma, amennyiben használjuk ezt a vasutat, és építsük erre nem csak a vasutasság jövőjét, hanem az országét is. Én nagyobb önállóságot kérek, adnék Záhonynak, mert akkor jobban tudnánk előre haladni mindannyian. Nem vállalom, hogy összefoglaljam a sok okos szót, de azt igen, hogy megköszönöm a szervezőknek a lehetőséget, a vendégeknek, hogy eljöttek, és okos szóval hozzájárultak a rendezvény sikeréhez.



Dolhai József







## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

### Megfakult ünnepek, meggyalázott jelképek



Táncsics Mihályt azért börtönözték be 1847-ben, mert olyan dolgokat mert leírni, mint hogy a magyarság egésze a nemzet része, tekintet nélkül arra, hogy szegény-e, vagy gazdag, netán nemes, vagy jobbágy. Ő úgy gondolta, őseink a Vereckei-hágón együtt érkeztek az új hazába, tehát mindenkit ugyanazok a jogok illetnek meg. Nagyon szép és nemes gondolatmenet, de az akkori Hatalomnak és kiszolgálóinak ez nagyon nem volt az ínyére való. Később a forradalom és a szabadságharc alatt sem mindenki tette magáévá ezt az eszmét (ahogy a mai politikai elit sem, bár úgy próbálják meg feltüntetni).

Mégis, a 48-as forradalom 140 éven keresztül volt a magyar egység jelképe, az együvé tartozás nemes példája, a Kárpát-medencei népek sorsközösségének megnyilvánulása, hiszen elég csak arra gondolnunk, hogy az Aradi tizenhármak közül hányan voltak, akiknek nem a magyar volt az anyanyelve. Ezt a sokszínűséget a mindenkor Hatalom mindig ki is használta, hiszen ami ennyire összetett, azt nagyon sokféleképpen lehet magyarázni, "történelmi tények"-kel alátámasztani anélkül, hogy nagyon kilógjon a lóláb. Tudniillik a játék csak arra megy ki, hogy a hatalom az ő kezükben maradjon. Az egyszerű nép válasza erre az volt, hogy március 15-én egy kis nemzeti színű kokárdát tűzött a kabátja hajtókájára, és csendben emlékezett, igaz ez az egyszerű jelkép a Kádár korszakban sokak szemében szálka volt.

A politika és a politikusok nem lennének azok, akik most is, ha nem jöttek volna rá, hogy ami nem öl meg, az megerősít! Tehát ők is kokárdát tűztek, de hát ők mégis "különbek?", tehát nagyobb, divatosabbat, mert hát csak különbnek kell lenniük. Ráadásul, mivel ők rendelkeznek a nép pénzével, meg nagy ünnepségeket rendeznek, orbitális költségekkel (a cimboráknak is csurranjon valami, ha más nem, átépíttetem a Kossuth teret). Ekkor gondoltam én azt, hogy nemigen akarok a kokárdások közé tartozni, hiszen aki egy évvel korábban fennhangon tette szóvá, hogy mit magyarkodok, miért akarok én más lenni, mint ők, most háromszor akkora jelképet visel, és hangzatos zagyvaságokat hadar, hogy ő maradjon a Hatalom.



Sajnos így volt ez az idei március 15-én is, csak egy kicsit durvábban, mert a XXI. század összes technikai és propaganda fogását latba vetették (Showder Klubos megemlékezés, aki nem látta örüljön, mert csak az derült ki, amit már eddig is tudtunk, hogy pénzért mindent lehet, csak elég nulla kell hozzá).

Táncsics gondolataira visszatérve, úgy érzem, a mai vasutasok többségét a Hatalom úgy kezeli, mint akiknek az ősei nem a Vereckei-hágón, együtt jöttek be az ő őseikkel (lásd a gyalázatos béremelést), csak nehogy kiderüljön, hogy a mi őseink már itt voltak, amikor az övéik még kinn.

Márta István

### HUMORSAROK

#### MOTOROS LOGIKA

Felirat a motoros hátán: "Ha ezt a feliratot látod, leesett az asszony"

#### MÚZSA

A nyuszika és a farkas minden héten sakkoznak, mindig a nyuszi nyer. A farkas megkérdi:

– Nyuszika hogy lehet hogy mindig te nyersz?

– A sakkozás előtt mindig elmegyek a barátnőmhöz, és jól "ellátom a baját".

A farkas hazamegy, és úgy gondolja, a feleségével ugyanezt teszi. Bemegy a konyhába, és hátulról letámadja a feleségét. A felesége hátra sem fordul és csak annyit mond:

– Mi van nyuszika, mész sakkozni???

#### SZAKMAI KIHÍVÁS

Az ügyvéd haldoklik a kórházban, és amikor egy barátja meglátogatja, éppen a Bibliát lapozgatja kétségbeesetten.

– Hát te meg mit csinálsz? – kérdezi a barát.

– Joghézagot keresek...

Balogh Attila



## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony Helyi hírek röviden

---

### Területi Képviselő

Az elmúlt héten a cargos kollégák üzemi tanács és munkavédelmi képviselőválasztásokra készültek. Komoly kampánykörúton vettek részt a jelöltek a hét első négy napján, amihez kedden jómagam is csatlakoztam. Minden szolgálati helyen megfordultak, ahol Zubály Bertalan rövid tájékoztatót adott az RCH jelenlegi helyzetéről, a várható jövőről. Kollégáinknak lehetősége volt az őket leginkább érintő aktualitásokról kérdéseket feltenni. A leggyakoribb témakör a létszámhelyzetre vonatkozott. Természetesen a kampánykörút sikerességét a ma elkezdődött választások végeredménye fogja fémjelezni.

A csütörtök délutáni fórumot megelőzte még két fórum, a fényeslitkei Kocsijavítóban, és a záhonyi Mozdonyjavítóban. Papp Zoltán VSZ elnök és Meleg János érdekvédelmi alelnök tartottak rövid tájékoztatót a munkavállalóknak aktuális kérdésekről, melyek érintették szakszervezetünket és munkahelyünket egyaránt. Mivel ezen a területen is ÜT és munkavédelmi választások lesznek, rövid tájékoztatót adtam erről a témáról, felhívtam és kértem a jelenlévőket, hogy részvételükkel és szavazatukkal támogassák a VASZ jelöltjeit. A kérdések és hozzászólások jelentős része az idej bérfejlesztéssel, nyugdíjazással, munkaruha ellátással kapcsolatos volt.

