



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

ZÁHONYI VASUTAS

II. évfolyam, 2. szám

2012. június 4.

GONDOLATOK EGY KONGRESSZUSRÓL

I. Jövők kérdései



Meggyőződésem, hogy jó döntést hozott egy évvel ezelőtt a VSZ, amikor az immár hat éve működő Közlekedési Szakszervezetek Országos Szövetségéhez (KSZOSZ) csatlakozott. A szövetség tömöríti a budapesti városi közösségi közlekedés – lánykori nevén tömegközlekedés – dolgozóit, az

árufuvarozókat, a közúti közlekedésieket és természetesen a vasutasokat. A közelmúltban lett a Szövetség tagja a Közúti Közlekedési Szakszervezet (KKSZ), mely a Volánosok harminc alapszervezetének közel 8000 tagját szervezi, és az általunk is jól ismert Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete (PVDSZ) 2800 pályavasutas taggal, így a taglétszám harmincezer fölé emelkedett.

Érdekes volt számomra a szakszervezeti tömörülések vezetőinek tájékoztatója. Pataki Péter, az MSZOSZ, és Borsik János, az AUTONOMOK elnöke, illetve Horváth János LIGA-alelnök az összefogást emelték ki, mondván, a szakmai ágazati tömörüléseknek van létjogosultságuk.

A saját véleményem is hasonló, mert a jelenlegi hat szakszervezeti konföderáció sok. Persze ha hatszor jobb lenne az érdekvédelem, akkor semmi gondom nem volna az egykori osztódással, de sajnos amint tudjuk, ez nem így van. Kevesebb és hatékonyabban működő konföderáció lenne kívánatos. Ezen kívül úgy gondolom, ideje volna leülni és értékelni a rendszerváltás óta eltelt 22 évet, mérlegre téve, mit hozott és mit vitt ez a sok szakszervezeti konföderáció. Magyarországon jelenleg közel négyszázezer szakszervezeti tag van, elsősorban a verseny- illetve az állami szférában működő szakszervezeteknél, de a magánszféra vállalkozásaiban szinte nem is létezik szakszervezet. Ha még azt is hozzá tesszük, hogy Magyarországon a munkavállalók 13-15 százalékát védi csak kollektív szerződés, még nyilvánvalóbb, van mit tenni ezen a téren. Mi vasutasok tudjuk jól, mit jelent a kollektív szerződés, és azt is tudjuk, halljuk, mi történik a foglalkoztatással, bérezéssel, ahol nincs.

Fontos kérdés: Kivel és hogyan lássunk neki a tennivalóknak, különösen annak tudatában, hogy az országos érdekegyeztetések rendszere is alapjaiban, számunkra negatív irányba változott.

Zubály Bertalan

II. Lépés a jövőbe



A Közlekedési Szakszervezetek Országos Szövetségének kongresszusi programját olvasván azon gondolkodtam, hogy vajon mit hallhatunk Dr. Kardkovács Kolostól, a Nemzetgazdasági Minisztérium helyettes államtitkáráról az új Munka Törvénykönyvéről. Mert a napirend címe érdekesnek tűnt: „Az új Munka

törvénykönyve bevezetésének hatása a munka világára, a 2012. július elsejei bevezetés nehézségei.” A cím alapján kérdések egész sora vetődött fel bennem. Vajon mit fog mondani arról, hogy miként hat a munka világára? Mert véleményem szerint ennek hatását a bevezetés előtt csak sejteni lehet. Az pedig, hogy a júliusi bevezetésnek milyen komoly nehézségei vannak, vagy lehetnek, nem lehet kétséges.



A helyettes államtitkár az új Mt.-t nem tartja statikus törvénynek, és elmondta, hogy a módosítás lehetősége elől sem zárkóznak el, hiszen a hatályba lépést követően is lehetnek olyan kérdések, ami miatt a törvényt módosítani kell. Akkor most hogy is van ez? Gyorsan bevezetünk egy olyan új törvényt, amiben a törvényhozók szerint is lehetnek problémák, majd jó magyar szokás szerint toldozzuk-foldozzuk? Nem lett volna célszerűbb a törvény elfogadása előtt igazi párbeszédet folytatni azokkal, akik a munka világát nemcsak elméleti síkon ismerik? Persze tudjuk, mert mondják, volt párbeszéd. Sőt Kardkovács úr most is elmondta, hogy ő személy szerint hajlandó a párbeszédre. Nekem ez olyan ismerős szöveg kormánypárti politikusoktól, egyenként mindenki hajlandó párbeszédre. Összességében meg ott a nemzeti konzultáció...

Összességében meg ott a nemzeti konzultáció...

4625 Záhony Európa tér 5.

vasúti tel: 03/33-49, mobil: 30-3866083, 20-377-6873, Fax: 03-70-63, 03-33-48

E-mail: juhasztne@zahonypet.hu, zhtk@vsz.hu



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

De kanyarodjunk vissza az előadáshoz, mert megtudhattuk, hogy a kormány éppen a napokban fogadott el kb. 35 módosítást, amit nemes egyszerűséggel „salátatörvénynek” neveznek. E módosítások egyik része azokat az átmeneti rendelkezéseket tartalmazza, amik nem lépnek hatályba július elsejétől. Három helyen várható jövő januári hatályba lépés: A szabadság szabályozása, a távolléti díj számítása, és a munkaszerződéstől eltérő foglalkoztatás.

De ide tartozhatnak olyan megállapodások is, melyeket korábban kötöttek. Példának a tanulmányi szerződést említette, mert a törvény ide vonatkozó szakasza csak újonnan megkötendő tanulmányi szerződésekre vonatkozna. A „salátatörvény” második része az Mt.-vel összefüggő törvények módosításáról szól, ami közel 65 törvényt érint.

S ha már szakszervezetek előtt tart előadást az államtitkár helyettese, nem kerülhette meg a bennünket érintő kérdéseket sem. Bár a tartalom megint ismerősen csengett, de megosztotta velünk azt az álláspontot, hogy a kormánynak nem célja a szakszervezetek ellehetetlenítése. Csupán kettéválasztották a jogosítványokat, így a részvételi jog az üzemi tanácsoké lesz, míg az érdekképviselőt továbbra is a szak-szervezetek láthatják el. Sőt, szerinte az új törvény újabb kaput nyit ki a szakszervezetek számára. Jelesül a kollektív szerződések megkötésénél, mert ma hazánkban a működő vállalatok



mintegy 15 százalékánál van

Egy szó, mint száz, nem lettem nyugodtabb a kormány képviselőjének szavaitól, tehát még aktuálisabb és fontosabb, hogy a közlekedésben működő szakszervezetek tudjanak összefogni, együtt dolgozni. Ez a jövő zenéje, de a kongresszus fontos lépés az együttműködés irányába. Remélem, nem torpanunk meg!

Juhász Tiborné

VasUtasok figyelem!



Sok bosszúságot okoz a vágányzári menetrend a szabolcsi embereknek, hiszen a menetidő Budapestig a sebesvonatoknál több, mint hat óra. De ha át kell szállnunk, az IC vonatokkal sem járunk sokkal jobban, és nem biztos, hogy összejön Nyíregyházán a csatlakozás.

De van egy vonat, amivel Budapestre négy óra alatt eljutunk Záhonyból, és olyan vidéket kapcsol be átszállás nélkül, ami eddig csak nyíregyházi várakozással volt elérhető. A Tisza nemzetközi gyors-vonatra gondolok, ami általában pontosan indul Záhonyból hat óra harmincegy perckor, és 18 óra 35-kor indulhatunk vissza a fővárosból. A Tiszával átszállás nélkül vonatozhatunk Tokajba, Miskolcra, ráadásul szebb tájakon is gördülünk akár a fővárosig. Füzesabonyi átszállással juthatunk el Egerbe, bár itt meg kell jegyezni, hogy a csatlakozás hagy némi kívánni valót maga után – úgy látszik, továbbra is az átszállás az egyik fő ellensége a vasútnak.

Itt a nyár, a szünidő, bárkinek, aki szereti a kirándulásokat, vagy csupán egynapos programja van valahol, merem ajánlani a Tiszát oda-vissza, mert gyors és kényelmes, ráadás-ként a vasutasoknak ingyen van – még!

Jó utat kívánok!

Pokolné Tünde



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Egészségpénztári küldöttgyűlés



A Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Egészségpénztár 2012. május. 30-án tartotta az évi küldöttközgyűlését. A napirendi pontok között szerepelt az Igazgató Tanács beszámolója a

2011. évi tevékenységről, az egészségpénztár múlt évi mérlegjelentése, az Ellenőrző Bizottság beszámolója és a könyvvizsgálói jelentés a beszámoló felülvizsgálatáról. A küldöttterkezet módosította alapszabályát, megvitatta a felmerült problémákat.

Sokan vagyunk tagjai a pénztárnak, de kevesen tudják, hogy a tavalyi záró taglétszám év végére 250 fős létszámnövekedés mellett 36950 fős volt. A tagdíjbevétel három milliárd 432 millió forint volt, amiből a munkáltatók a befizetések nyolcvanhét százalékát, kétmilliárd 987 millió forintot álltak. Egy fizető tag javára átlagosan 121561 Ft (havi 10130 Ft) tagdíjbefizetés érkezett, ami azt mutatja, hogy jóval a kötelező tagdíjon felül utalunk a kafetériából.

A tavalyi évben kifizetett összes szolgáltatás hárommilliárd 624 millió forint volt, mely 2010-hez képest 0,4 %-s csökkenést mutat. A kifizetéseknél a gyógyszer ártámogatás élen jár, kétmilliárd 14 millió forinttal, és 552 382 esetszámmal. A másik nagy tétel a gyógyászati segédeszközök vásárlása, erre 972 millió forintot fizetett a pénztár, 110 855 szolgáltatási esetszámban. A harmadik helyen az egészségügyi kiegészítő szakellátást találjuk, melyre 314 milliót fizettek ki, az esetszám 10280 volt. A három nagy tétel a szolgáltatások 90%-át jelentette.

Az összes szolgáltatási kifizetés 83,9 százaléka egészségkártyával történt, ez ötmillió nyolcszáz-negyvenezer vásárlást jelent. Ezen időszakban 832 településen lehetett egészségpénztári kártyával fizetni 6852 szolgáltatási helyen. A tavalyi működő 35 egészségpénztár közül a nyolcadik helyen voltunk, idén már csak harminckét pénztár működik.

A küldöttek a beszámolókat elfogadták. Megállapíthatjuk, hogy a nagyon nehéz időszak ellenére nem csak talpon maradt, de jól is gazdálkodott a pénztár. És ami szintén fontos, hogy a kollégák nagy számban, és sikeresen használják ki a tagság előnyeit.

Zubály Bertalan, küldött

Trianon a sínek között



Nem is gondolnánk, hogy amikor bosszankodunk, mert időlen időbbe telik kis országunk egymástól távolabb eső régiói közötti vonatozás, valójában egy majd' százéves történet miatt mérgelődünk. Persze, anélkül, hogy egy percre is eszünkbe jutna a sokat szidott trianoni békeszerződés. Mert amikor soknemzetiségű Habsburg Birodalom több évtizedes bomlási folyamatának végén érkezett az első világháború küszöbére, nem csak a Birodalom, és benne az Osztrák-Magyar Monarchia sorsát pecsételte meg, hanem sok évtizedre a magyar vasútét is.

A pár hónappal korábban kinevezett Simonyi-Semadam Sándor kormányának két politikailag súlytalan tagja (Bénárt Ágoston és Draschel-Lázár Alfréd) által 1920. június 4.-én aláírt békeszerződés második része rögzítette az új magyar határokat. Ennek értelmében Magyarország 18,2 milliós lakossága a szerződés életbelépése után 7,6 millióra csökkent úgy, hogy 3,2 millió magyar ember került az ország határain kívülre. Utóbbi adat alapján egyértelműen nevezhetjük a Nagy- és Kis Trianon palota közötti 52 méter hosszú, és hét méter széles folyosóján, a Galérie des Cotelles-ben aláírt okmányt diktátumnak. A dokumentum további részei még inkább mutatják a győztes hatalmak azon szándékát, hogy Magyarországot hosszú időre ellehetetlenítsék.



Hazánk, és sok tekintetben a magyarság visszavetésének egyik komoly eszköze volt a közlekedés, különösen a vasút megcsonkítása.

4625 Záhony Európa tér 5.

vasúti tel: 03/33-49, mobil: 30-3866083, 20-377-6873, Fax: 03-70-63, 03-33-48

E-mail: juhaszne@zahonynet.hu, zhtk@vsz.hu



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

A magyar vasúti hálózat több mint hatvankét százaléka került az új határokon kívül, amit úgy kell elképzelni, hogy a sínek körülbelül ötven ponton a nyílt pályán, a legelő, vagy a kukoricaföldek közepén, tehát a semmiben értek véget. Ez a háborús pusztítások nélkül is a vasút átmeneti megbénulását okozhatta volna, de a biztonság kedvéért több helyen a második sínpart is fel kellett szedni.



Nem alaptalan sokak véleménye, miszerint a békeszerződés jelentős részben a korabeli francia érdekeket tükrözte, és maga a francia diplomácia is jól tudta, hogy különösen Magyarország vonatkozásában irracionális és igazságtalan. Ezt támasztja alá, hogy a részes nagyhatalmakkal ellentétben Franciaország az ilyen szerződéseknél szokásos ötven év letelte előtt nem hozott semmit nyilvánosságra a béketárgyalásokkal kapcsolatos dokumentumokból, mert azokból kideríthető lehet Franciaország felelőssége a szerződésrendszer hibáit és igazságtalanságát illetően. De azért jócskán figyelembe vették azon államok érdekeit is, aki kaptak az elcsatolt területekből.

Mert bizony, a határok átrajzolásakor többek között fontos szempont volt az is, merre futnak a magyar vasúti sínek. Ha figyelmesen ránézünk egy vasúti térképre, szembeötlő, hogy határaink közelében, néhol azzal párhuzamosan láthatunk olyan vasútvonalakat, melyek majdhogynem körülölelik Magyarországot. Ez annak köszönhető, hogy a térképrajzolók ezzel is próbálták minél rosszabb helyzetbe hozni a megmaradt magyar területeket, és minél jobb helyzetet teremteni a régi-új szomszédoknak. Így tűntek el a korabeli vasúti gyűrűk, amelyek a sugarasan épült pályákat összekötötték.

De Trianon a mai napig gátolja a vasúti hálózat fejlesztését, elég, ha megint ránézünk a térképre. Sugárirányú vonalakat látunk, ezért aztán bizonyos régiók között Budapesten, vagy szintén kerülőutat jelentő más nagyvárosokat érintve lehet csak vonatozni. Ennek talán legfőbb oka, hogy miután a vasút kiheverte Trianont, újabb trauma következett a második világháború képében, és mire azt is túléltek, elérkeztünk a rendszerváltáshoz egy végtelenül kiszígerelt és felemásan fejlesztgetett, harántvonalokról legfeljebb álmodozó vasúttal és utazóközönséggel.

Ráadásásként viselni kellett a múlt század hetvenes-nyolcvanas éveiben elszenvedett sorozatos tökekivonás terheit, többnyire adósságok formájában.

Horthy Miklós, Ferenc József egykori szárnysegédje altengernagyi egyenruhában, a „daru-tollas” Nemzeti Hadsereg élén, fehér lovon vonult be 1919. november 16-án Budapestre. A következő év március elsején a Nemzetgyűlés kormányzónak választja, és egy tenger nélküli ország élén áll tengerészi egyenruhában. Nevéhez és köreihez sok minden kötődik, többek között a vasút politikai érdekek mentén történő bérbeadásának, esetleg részleges privatizációjának terve. Még 1919 nyárutóján került szóba mintegy lehetőségként, hogy a határok számunkra kedvezőbb meghúzásáért cserébe gazdasági előnyöket adna Magyarország Franciaországnak, illetve francia befektetőknek. A realitások totális félre-értéséről tanúskodó ötletet írásba is foglalták 1920. április 23-án, mint a kormány irányleveinek részét.

És a korrektség jegyében, bár most sokan felhőrdülnek, említsük meg, hogy a diktátum tizenharmadik részében, mely a munkáról szól, jogokról is olvashatunk. Mégpedig a munkások jogairól. Például a 355. Cikk szerint „a munka nem tekinthető csupán árunak”, és fontos „a szabadszervezkedés joga”, de szerepel a tisztességes életmódot biztosító munkabérhez és a nyolcórás munkaidőhöz való jog, illetve az, hogy a nők a férfiakéval egyenlő bért kapjanak, ha ugyanazt a munkát végzik. Elgondolkodtató, hogy napjainkban egyre többen hiányolhatják egyre gyakrabban valamelyik, de néha mindegyik fenti alapelveit.



Sok törekvés kudarcba fulladt a Trianon után következő években, majd évtizedekben, kivétel talán csak a bűnbakkeresés volt. Úgy látszik, abban mindig nagyon jók voltunk, de sajnos az ilyesmi soha nem vezet eredményre, előre meg végképp nem. Viszont arra alkalmas volt ez az időszak, hogy az ország leszegett fejfel kezdje rohanását történelme újabb tragédiája felé.

Dolhai József