



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

ZÁHONYI VASUTAS

I. évfolyam, 34. szám

2012. január 17.

Az állam mostohája I.

Koszorús Ferenc 1976. októberétől 1991 májusáig volt a Vasutasok Szakszervezetének vezetője, és „tűzközelből” látta az akkoriban áhított, manapság gyakran szidott rendszerváltás folyamatát. A korszakot szakszervezetünk, illetve a vasút szemszögéből közelítettük meg beszélgetésünk során és úgy tűnik, nem sok új van a Nap alatt.

Milyenek látta a rendszerváltás előzményeit?

Az időszak fő jellemzői a gyors, esetenként meglepő változások voltak, közülük kettőt emelnék ki. Az egyik, hogy az emberek egy kicsit türelmetlenül várták egy anyagi jólét, vagy legalábbis jobblét eljövételét, melynek akkor sem voltak meg a feltételei, mint ahogy ma sincsenek meg. Ezen a türelmetlenségen sokat lendített az, hogy a nyugatra való utazás majdnem hogy korlátlaná vált, ami táplálta a reményt, hogy a változással olyan lesz itt az élet, mint Ausztriában.

A kor másik jellemzője, ami alapján érezhettük, hogy változás lesz, a kül- és a belpolitikára vonatkozik. A Szovjetunió, vagyis Gorbacsov egyre jobban elengedte a szocialista országokat a szovjet fennhatóság alól, és egyre hangosabbak voltak az ellenzék szervezetei, bár korántsem voltak olyan erősek, meghatározóak, mint amilyenek utólag tűnnek. Ehhez társult, hogy az MSZMP-ben megváltoztak az erőviszonyok, Kádár egyre kevésbé tudta kézben tartani az eseményeket, és felgyorsultak az utódlási küzdelmek is. Az akkori vezetők főleg az utódlásra koncentráltak, és kevésbé érdekelte őket az, hogy mi van a társadalomban. Közben megjelentek, pontosabban erősödtek a gazdasági problémák, melyek együttesen a változás felé tolták az országot. A külföldi tőke már a nyolcvanas évektől jelen volt, de a szabadabb vállalkozás, a „kettős gazdaság” mind azt sejtették, hogy nem mehet már sokáig így tovább.

Szakszervezeti szemmel hogyan emlékszik a rendszerváltást megelőző évekre?

Több problémánk is volt. Egyrészt egyre nagyobb teljesítményt kellett produkálni, másrészt a műszaki fejlesztés mindig elmaradt. A vasút az utolsó percig toborozta az embereket, mert élők munkával próbálták pótolni a műszaki hiányosságokat.

Mikor állt le a vasút komoly fejlesztése?

Tudomásom szerint 1936-ban számoltak utoljára a vasút átfogó fejlesztésével, ami ugye a világháború miatt nem valósult meg. A háború után inkább csak részfejlesztések születtek, eléggé ellentmondásosan.

Például felújították a pályát, de nem készültek korszerűbb biztosító berendezések, így nem lehetett azt kihasználni. Már akkor is jellemző volt, hogy mindig többet igényelt a vasút, mint ami szántak rá. Ezért mindig volt, ami fejlődött, de mindig volt valami, ami elmaradt. Így aztán a leggyengébb láncszem határozta meg a rendszer egészét, ami egyébként egy jól kitalált rendszer, de ha valamelyik alrendszer rossz, az egész nem működik jól. Tehát sosem kezelték, fejlesztették egységesen a vasutat, ami komoly ellentmondásokat okozott.



Hogyan kezelte a helyzetet a VSZ?

A Vasutasok Szakszervezetét egyrészt a bér, másrészt a vasút működése foglalkoztatta, amiért elég sok bírálatot is kaptam. Valójában nem voltunk egy bérharcos szervezet, mindig néztük a vasút egészét is. Azt láttuk, hogy a magyar vasút teljesítménye európai összehasonlításban szép, elsősorban az átmenő, keletnyugati irányú forgalom miatt. Az első cél az volt, hogy ne vigyék innen el ezt az átmenő forgalmat, mellyel már akkoriban is próbálkoztak a lengyelek például. A közlekedés vezetői ebben elég következetesek voltak, valójában fordítókörong voltunk. Lehetett volna komolyabb fejlesztésre lehetőség, például a nyugat-németek beszálltak volna a magyar vasútba, de nem engedte a politika. De nem csak az volt a baj. Sosem értették meg a vezetők, már akkor sem, hogy a vasút nem lehet csak egy a sorban, mert ha lemarad, akkor nagyon nehéz pótolni az elmaradt fejlesztéseket, és manapság is ebben látom fő problémát.

4625 Záhony Európa tér 5.

vasúti tel: 03/33-49, mobil: 30-3866083, 20-243-4869, Fax: 03-70-63, 03-33-48

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



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

A rendszerváltás idején volt valami elképzelése a kormánynak, vagy a miniszternek a vasútról?

Siklós miniszternek is azzal kellett küszködnie, mint mindenkinek, hogy a vasút egyáltalán működjön, mert bizony a vasút folyamatosan romlott. A rendszerváltás után alapvetően megváltozott a gazdaság, és egyben a világ szerkezete. A vasút ebbe a megváltozott gazdasági környezetbe került, és már a nyolcvanas évek közepén látszott, hogy elvesztették a meghatározó szerepet a közlekedésben.

Maguk a szállítási rendszerek megváltoztak, igen kemény verseny alakult ki, és a vasút nem volt erre a versenyre felkészítve, hiszen szocializmusban még törvények szabályozták, hogy nagy távolságra nagy tömegben a vasúttal kell szállítani. A rendszerváltás után a tőke azt a közlekedési módot támogatta, melyben hamarabb megtérült a befektetés, ráadásul az európai szállítási módok változásai sem a vasútnak kedveztek. És a tőke eltérő érdekei mellett a vezetők, a politikusok ereje kevés lett, a vasútnak változnia kellett, bármilyen szomorú is volt.

A vasúttal, vagy a miniszterrel voltak gyakrabban konfliktusai?

A szakszervezetünk nem a vasúttal, inkább az állammal volt gyakran összeütközésben, sok minden inkább az államon múlt, nem a cégen, és ez úgy látom, ma is így van. Rendszeres kapcsolatunk volt a képviselővel, mindegyiknek írtunk levelet, ha egy vasúttal kapcsolatos szavazás volt várható. Ilyen volt az utazási kedvezmények ügye, mely korántsem új dolog: Már akkoriban is próbálták szűkíteni a kedvezményeket, gyakran mondogatták, hogy mennyibe kerül ez az államnak. Persze, senki nem tudta akkor sem, és most sem, hogy mennyibe is kerülünk. Mi azt mondtuk, az utazási kedvezményt valamikor bér helyett adják, először még a Horthy-rendszerben, tehát ha olyan sokba került, akkor tegyék be azt a pénzt a bérbe, és minden rendben lesz.

Ezek szerint nem csak a menetkedvezmény, de az autópálya, vagy közúti lobbis sem új keletű?

Így van, csak akkoriban még erősebb volt a vasúti lobbis, hiszen a magántőke nem jöhetett számításba, azzal nem kellett harcolni. És persze sokkal kevesebb volt az autó, és sokkal több volt a parkolási lehetőség. Most hol parkolhatnának az autók, ha át akarnak szállni vonatra. Ebben is látszik a komplexitás hiánya, mint szinte minden tervből, ami a vasúttal kapcsolatos, sőt, ami a közlekedéssel kapcsolatos. Nem csoda, hogy a vasút az állam mostohagyerekévé vált.

Mikor került először szóba az utazási kedvezmények elvétele?

Tulajdonképpen a hetvenes évek végén már kemény vitáink voltak ez ügyben, mint ahogy sok más kérdésben is a minisztériumokkal.

Hogyan érte a VSZ-t a rendszerváltás?

Készültünk a változásokra, hiszen benne éltünk, és a nagyon jó nemzetközi kapcsolataink révén sok dologról hamarabb tudtunk, mint mások.

Sztrájkokról akkoriban nem lehetett szó?

Dehogynem! De mivel vétőjogunk volt, nem kellett odáig elmenünk. Meg aztán a nagy nyugati szakszervezetektől megtanultuk, hogy nem az a jó szakszervezet, amelyik sztrájkoltat, hanem amelyik sztrájk nélkül képes eredményeket elérni. De azért küldtünk kollegákat, akik ma is a szakszervezeti mozgalomban vannak, hogy tanulják a sztrájkot Németországban, Franciaországban. Az első sztrájkot még 1989-ben szerveztük, és alapvetően bérsztrájkról volt szó.

Aztán bekövetkezett a rendszerváltozás, és jött, ami az első világháború után már annyiszor: Mire egy nagy változást, háborús veszteséget kihevertünk volna, jött a következő változás. Ilyen gyakori „rendszerváltozás” nem engedi a problémák megoldását, pláne nem lehet ilyen körülmények között fejlődni.

Ráadásul nem is nagyon tanultunk a történelemből. A második világháború után volt egy komoly államosítási hullám, kidobtunk egy csomó szakembert, és próbáltuk felépíteni az országot. A rendszerváltás után megint hatalmas tempóban történ a tulajdonos váltás, megint kidobtunk egy csomó szakembert, és csodálkoztunk, hogy nem haladunk.

(Az interjú második részét a következő számunkban olvashatjátok.)

Dolhai József



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Reménykedő tél



Sűrű pelyhekben hull a hó, de mire örülni kezdenénk, el is olvad. Bámulunk ki az ablakon, kergetjük az óév álmait, és új vágyakat keresünk helyettük. Szerencsénk van, ha csak oldalról látjuk a vágányokat, még elhinnénk, hogy a párhuzamosak a végtelenben találkoznak. Persze addig úgysem élünk – gondoljuk, és megrázva magunkat, otthagyjuk az ablakot. De a gondolataink maradnak még egy kicsit.

A karácsonyfa illatát már rég nem érezzük, és halványul az ajándékok fénye is, bármilyen kedvesek voltak, amikor kaptuk. Még fülünkbe csengenek az újévi kívánságok, kicsit bosszankodunk, ha kihagyunk valakit, és lassan elfelejtjük, kiknek nem voltunk fontosak. Igyekszünk kiverni a fejünkől, hogy volt, aki még el sem olvasta üdvözlünket, talán csak figyelmetlen volt. Minden múlt lett csupán, mint a tavalyi év, de gondolataink megint ottmaradnak. Örülni akarunk még a decembernek, a Mikulásnak, a Jézuskának és a Szilveszternek, és titkon reménykedünk, hátha mégis elolvassák jókívánságainkat. Talán már mindegy is, de a szívünk nem ott van, ahol az eszünk. Szerencsére, így legalább idén is lesz miért élni.

Valamiért félve tekintgetünk a jövőbe, pedig az ritkán más, mint az óév folytatása. Vagy épp azt nem akarjuk, hogy múltunk határozza meg a jövőnket? Akik a múltba vágnak, azoknak jó a tél. Segít elbújni a világ előtt, senkinek sem tűnik fel, ha egy nő mindent eltakar a télikabáttal, megfejtethetlenné válnak az érzések és gondolatok. A tél ridegsége is az álomfejtés ellen van, többnyire észre sem vesszük azt, aki nem akarja, és sosem jövünk rá, miről maradtunk le.

A férfinép leginkább a másik végletet kedveli télvíz idején. Azokat, akiknek mindegy az évszak, és a hideg épp csak látszik a ruhájukon. Ők általában nagyon fiatalok, vagy nagyon fiatalok maradtak, és mellettük a tél kódében is megtaláljuk a napot. Nem lehet kikerülni őket, és a férfifantázia is csak felesleges képződménnyé válik, a küllem és a csábító hangok mindent elmondanak. Ők látványosabbak télen, de ez múló „pillanat”, mert fantázia nélkül a vágyak is elszűrülnek.

Igazán érdekesek a mimózalelkűek, akik várják a tavaszt, de nem merik kimondani. A pillantásuk elárulja, hogy szeretnék, ha észrevennék őket, ha minden másképp volna, mert szeretnék végre kinyílni.

De ha meglátják a fényt, nem tudják eldönteni, hogy csak a naplementét, vagy a felkelő nap ragyogását látják, mindig úgy érzik, rossz irányból jött a fény. Ilyenkor hezitálnak, nem volna-e jobb a tél, de a sors nem ismeri az évszakokat. Mi pedig nem ismerjük ki soha a mimózákat, akiknek lelkében már lehet, hogy rég tavasz van.



Felejtjük el, hogy tél van, hiszen mégis süt a nap, és ha akarjuk, akár naponta felülemelkedhetünk mindenre, amit nem szeretünk. Ha önmagunkat legyőzzük, máris pezsgőt bonthatunk, mert legyőztük a telet. De ha mégsem tudunk változni, akkor is elővehetjük a poharakat, hiszen a múlt olyan, mint a friss hó: Ha megjön a tavasz, gyorsan elfelejtjük.

Dolhai József

4625 Záhony Európa tér 5.

vasúti tel: 03/33-49, mobil: 30-3866083, 20-243-4869, Fax: 03-70-63, 03-33-48

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