

Fókuszban a menetkedvezmény

AZ ELMÚLT HETEKBEN ISMÉT A FIGYELM KÖZÉPPONTJÁBA KERÜLT A VASUTASOK MENETKEDVEZMÉNYE. A JELENLEGI HELYZET KIALAKULÁSÁNAK MEGÉRTÉSÉHEZ VISSZA KELL TEKINTENÜNK AZ IDŐBEN.

A Vasutasok Szakszervezete 2005-ben társadalmat nem terhelő, konfliktus nélkül folyó érdemi tárgyalásokkal és tekintélyével érte el, hogy a minisztérium eredeti terveihez képest bővült az utazási kedvezményre jogosultak köre az országos vasúti pályahálózatot működtető vasúti társasággal, a vasútegészségügyi szervezetekkel, a MÁV gazdasági társaságainak munkavállalóival, és ezek nyugdíjasaival és igényjogosult hozzátartozóival. Ezen felül a 2005. évi vasúti törvény 87.§ (3) bekezdése kimondja: „A vasúti társaságok egymással kötött, az utazási és fuvarozási kedvezményekre vonatkozó megállapodásai alapján a jelen törvény hatálybalépése előtt megszerzett kedvezmények a kedvezményezetteket e törvény hatálybalépése után is megilleti.” A törvény 88.§-a pedig felhatalmazza a Közlekedési Minisztert arra, hogy az utazási kedvezmény mértékét és igénybevételének feltételeit rendeletben állapítsa meg. Ez a rendelet azonban mind a mai napig nem készült el.

A vasutasok számára töréspontot jelentő kérdés mielőbbi rendezése érdekében Simon Dezső, a VSZ elnöke 2009. március 26-án a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójának írt levelében kezdeményezte a vasúti menetkedvezményi igazolványok érvényessége tartamának meghosszabbítását a jogi helyzet tisztázásáig. Fontos eredménynek értékeljük, hogy a VSZ kezdeményezésére a MÁV-START 2009. április 9-i Érdekegyeztető Tanács ülésén a MÁV START Zrt. vezetése a tulajdonossal egyeztetve 2009. május 31-ig meghosszabbította a 2007. évi szelvény érvényességét.

Ezt megelőzően a VSZ április 6-án ismét kezdeményezte a Közlekedési Minisztérium felé a menetkedvezmény rendezésének a Vasúti Egyeztető Bizottság április 16-i ülésén való napirendre tűzését, sürgetve a menetkedvezménnyel kapcsolatos miniszteri rendelet, és a juttatás adómentességét szabályozó kormányrendelet kiadását.

A VSZ álláspontja változatlan: a menetkedvezményre való jogosultság újraszabályozásánál a „szerzett jog” nem sérülhet. Ezt az álláspontot több tízezer munkavállaló nevében képviseljük, és bízunk benne, hogy a VEB keretében sikerül a kérdésről – konfliktus nélkül – megállapodni.

Vasutasok Szakszervezete

2009. ÁPRILIS

Megjelenik:

15 500 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVÁ:
1904-BEN

LIII/4

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Válságkezelés?

NE ÍGY!

Tiltakozó Demonstráció
2009. április 18. 11.00 óra
Budapest, Kossuth tér

A szakszervezeti demonstráció részleteiről a Magyar Vasutas májusi számában tudósítunk.



Hiteles információért
látogasd a VSZ honlapját!
www.vsz.hu

Érezd az összefogás erejét!

Az Explorer Vasutas Világjáró Klub 2009. évi programterve

EXPLORER



Észak-itáliai körút

(11.000 Ft+50 eurótól) 05. 13-18. (Innsbruck, Firenze, Siena, Milano, hostelben)

Erdély

(5.200 Ft+55 eurótól) 05. 31-06. 05. (Félpanzióval, busszal, idegenvezetővel, a szokásos kirándulásokkal.)

Szicíliai Nyaralás +ETNA-Tivoli-Vatikán

(16.500 Ft+65 eurótól) 06. 16-27. (Patti, bungalókban és mobilhome-okban.)

Velence+*Róma

(5.500 Ft-tól) 07. 10-13.

Prága + *Krakkó Wieliczka vagy Auschwitz

(5.500 Ft -tól) 07. 17-20.

Krakkó Wieliczka vagy Auschwitz

(5.500 Ft-tól) 07. 18-20.

Erdély nyáron, üdülés

(7.200 Ft+69 eurótól) 07. 23-28. (Borvízkúra, mofetta kezelése, szokásos programokkal.) A részvételi díjból 69 eurót lehet a Vasutas Egészségpénztárból fizetni.

Salzburg+Svájc

(5.500 Ft-tól) 08. 07-10.

Salzburg-Hamburg-Koppenhága-Helsingör-Köln

(32.000 Ft-tól) 08. 07-13.

Horvát Tengerpart (Trogir)

(10.700 Ft+75 euró) 08. 21-30. (2-8 ágyas apartmanokban.)

Kedvezmények:

Gyermekek bizonyos utakon 1000-2000 Ft kedvezményben részesülnek.

Csoportok minden 15 fő után egy ingyen helyet kapnak (nem vonatkozik a járulékos költségekre és a plusz szolgáltatásokra).

Látogassanak el honlapunkra:
www.evvk.hu

Honlapunkon apróhirdetést ingyen feladhatod.

További részletek: <http://www.evvk.hu> honlapunkon, husejutka@evvk.hu e-mailben, a 06+27-51 vasúti telefonon kedden és szombaton 9-14 h-ig, a 06-53/342-884 vezetékes számon hétköznap 15.00 h után, illetve hétvégén a 06-30/386-6106 valamint 06-30/525-8141 mobilszámokon napközben. **Hirdetéseinket a VSZ támogatta.**

KORAI GYÜMÖLCS		MAGASZTOS RÉGI IDŐMERŐ	ÉRCPÉNZ OLDALAI	NYÍLÁS, TAJ-SZÓVAL	ÉMINÉK IS BECÉZETT NŐI NÉV	HATÁROZOTT NÉVELŐ	NYERŐ GÉP-KOCSI, ROVIDEN	BORSODI IPAR-VÁROS	BELÜL GORBÍTI	SEMLELTETŐ RAJZ
1										P
KISEBB SZÁLLO						PUBLICISTA				
ZSÍR-BONTÓ EMESZ-TÖNEDV			BICSKA KRITIKUS, RÉGIS SZÓVAL			A VÉGÉN ELKEZDI ZELK...; KÖLTŐNK			KÖLTŐI SOHÁJ MELYIK HELYRE?	
SÓS-PÁLCIKA			RÉT, LEGELŐ KARUNK RÉSZÉ					A KÖRHÁZ JELE GRIMASZ		LEMONDÓ SZOCSKA GYAKORI LÖNÉV
ARISZ-TOKRATA-FELESEG	GYÉREB-BE TEVŐ ÁRUSÍTÁS						ERJED A MUST SVÁJCI TAGÁLLAM			
SZAKÁCS ESZKÖZE	ÍZESÍTŐ-ANYAG	JÁRDÁT TEGLAVAL BURKOL	AMPER, ROVIDEN	BEÁTA, BECÉZVE SZINT-BEN ALL!	AZONOS MAGÁN-HANGZÓK ÉRTELEM	IRIGYEL TÖLE SZOLNOK FOLYOJA				
				BALTI NÉP HÁZAS-SÁG-KÖTES		SZOBA AZ IS-KOLÁBAN LENSZÁL				
ROVID, AZ ELEJÉN!		ONKI-VULET PAP HIRDETI			FELÉ, NÉPIES SZÓVAL ÖN			FORRASZ-TOFEM KÉLMÉT KÉSZIT		
A BOLCSIT KOVETI!		IDŐBEN ELTOL UGATNI KEZDI		VÉZNA, SZIKÁR ROMÁN AUTOJEL					CENTI, ROVIDEN HAMIS	
BELE-FÁSULÁS				GYAKORI KÖRET RÓMAI 5-ÖS			LOPÁS AZ OXIGÉN VEGYJELE			
2								RÉSZBEN TÖLE!		

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

– Kiadja és terjeszti: **A Vasutasok Szakszervezete**; www.vsz.hu;

E-mail: vsz@t-online.hu – Felelős kiadó: **Simon Dezső**, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: **Karácsony Szilárd**, (magyarvasutas@vsz.hu) a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: **Károlyi Marianna**; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8;

Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Tízpont Nyomdaipari Társaság; 06/70-315-7815, E-mail: tizpont@chello.hu, www.tizpont.hu; ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/ év

Megalakult a VSZ GYSEV Szakmai Bizottsága

A Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi Területi Képviselőlete tárgyalójában 2009. április 9-én megalakult a VSZ GYSEV Szakmai Bizottsága. Tagjai a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. területén működő alapszervezetek titkárai, tagozati ügyvivői.

Az új testület feladata a saját Szervezeti és Működési Szabályzat megalkotása után a szakági érdekek koordinálása és megjelenítése a gazdasági vezetés irányában, kapcsolattartás a VSZ területi és szakmai képviselőivel.

A GYSEV SZB vezetőjének **Locsmándi Bélát**, Sopron Gépészet Alapszervezetének titkárát, helyetteseinek **Szabó Máriát**, a VSZ Körnemi Alapszervezetének, és **Nagy Dénest**, a VSZ Soproni Alapszervezetének titkárait választották.

Az eddig bezzeg vasútnak számító magyar-osztrák érdekeltségű és irányítású vállalatot sem kíméli a mindentkit sújtó válságsorozat. A kényszerű átszervezések negatívan érintettek jelentős munkavállalói csoportokat és sokak szerint az érdekképviselői munka sem volt megfelelő. Az itt dolgozók a „lábbal szavaztak”, hiszen míg az eddig nyomasztó fölényben levő másik szakszervezet létszáma felére csökkent, addig a Vasutasok Szakszervezete taglétszáma jelentősen nőtt. Biztosak vagyunk abban, hogy az újonnan választott tisztviselők megpróbálják a bizalmat, és szoros kapcsolatot tartva a tagsággal, a VSZ-re jellemző felelősségteljes, határozott ugyanakkor kompromisszumkész érdekegyeztetéssel lépnek fel az eddig korrek munkáltatóval szemben.

Papp Zoltán

a VSZ Szombathelyi Területi Képviselőlet vezetője

Praktiker
Mindenre van több ötlete!

Praktiker Kedvezmény VSZ-tagoknak 2009-ben is!

2009. április 24-25-26-án

- 10% a Praktiker valamennyi áruházában

A Vasutasok Szakszervezete tagjai a Praktiker összes magyarországi áruházában 2009. április 24-25-26-án és május 22-23-24-én 10% kedvezménnyel vásárolhatnak, az áruházakban az adott időpontban megvásárolható valamennyi termék vételárából – beleértve az akciós termékeket is (kivéve az élelmiszereket, dohányárut és téglát).

A kedvezmény feltétele, hogy a kedvezményt igénybe venni kívánó rendelkezzen a Vasutasok Szakszervezete által kibocsátott érvényes Tagsági igazolvánnyal és azt felmutassa fizetéskor a kasszáján.

A pénztárnál, a fizetés megkezdése előtt kell a VSZ Tagsági igazolványt felmutatni. A pénztárgép ezáltal automatikusan levonja a vásárolni kívánt, a kedvezmény körébe bevont termék(ek) vételárából a kedvezmény összegét és rögzíti a vásárlás értékét. Az így rögzített forgalom után a Partnerszervezet más kedvezményt (törzsvásárlói kedvezmény vagy utólagos, forgalom utáni vételár-visszatérítés) nem vehet igénybe.

A Tagsági igazolvány más személy részére át nem ruházható, azaz kizárólag a VSZ Tagsági igazolvánnyal megnevezett tagja jogosult vásárolni. A vásárlás során a Praktiker munkatársai ennek érdekében jogosultak ellenőrizni a VSZ Tagsági igazolvánnyal vásárolni szándékozó személyek személyazonosságát.

Eredményes érdekvédelem Miskolcon

A Vasutasok Szakszervezete Miskolc Területi Képviselőlete sikeres megállapodást kötött a MÁV Zrt-vel tagjai javára.

A 2009. január 1-jétől hatályos Kollektív Szerződés alapján az egyéb munkarendben foglalkoztatottak műszakpótlékának mértéke csökkent, ezért a vonati tolatásvezetők, vonat fel-, és átvéők, váltókezelők keresete csökkent. Ennek következtében volt olyan tagunk, akinek 17000 forintot meghaladó havi keresetvesztése keletkezett.

A bányászati alapszervezeti tisztviselőnk hozzáértő szervező munkája, a Területi Képviselőlet szakmai segítsége, valamint a VSZ központi apparátusának együttes munkája révén a munkáltatóval sikerült 2009. április 10-én aláírni azt a megállapodást, amelynek eredményeként személyi alapbéremelésben részesülnek a fent említett munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók. Lesz olyan VSZ tag, akinek a személyi alapbére kilenc százalékkal emelkedik. Továbbá visszamenőlegesen, 2009. január 1-jétől megkapják az érintettek a műszakpótlék különbözetet is. Ezzel még nincs lezárva ez az ügy, mert a személyi alapbéremelés hatását a bruttó keresetre vonatkozóan az augusztusi munkabér kiíratása után újból felülvizsgáljuk. Az ehhez kapcsolódó bírósági eljárást a VSZ Miskolci Területi Képviselőlete szeptemberig szünetelteti.

Bernáth Katalin, VSZ Miskolc Területi Képviselőlet vezetője

Kinek áll érdekében? „Élt 137 évet?”

Ismét próbál megkapaszkodni a szombathelyi MÁV Vasjármű Kft. a hazai járműjavítási piacon. Amíg a MÁV Zrt. pályáztatta a vasúti járművek javíttatását, azaz valódi verseny folyt, nem is volt gond.

A legnagyobb hazai megrendelő és egyben tulajdonos is, majd később a MÁV Csoport tagjainak megrendelését teljesítő szombathelyi vasúti járműjavító munkájával – román dízel mozdonyok, Bz motorvonatok, Interpicik, ikermotorkocsik, négytengelyes személykocsik, különféle teherkocsik javítása stb. – elégedettek voltak, akárcsak a többi hazai és külföldi partnerei. Mindez most veszélybe kerül(t) Szombathelyen. Az M47-es remotorizációk, az ikermotorkocsik gyártásának lehetősége, a négytengelyes személykocsik és Bz motorvonatok javítása eltűnőben van. Hagyjuk, hogy vesszen a 137 éves munkakultúra, több száz ember munkahelye, állandósuljon az egyébként is rendkívül szűkös pénzügyi források (közpénzek is) versenykontroll nélküli felhasználása? Nem! Ez nem lehet érdeke a részben tulajdonos MÁV Zrt-nek, a közfeladatot ellátó vasúti személyszállító MÁV-START Zrt-nek, de a vontatást végző MÁV-TRAKCIÓ Zrt-nek, sőt az adófizető magyar állampolgároknak sem. Amennyiben a tendencia marad, a legvégén persze mindenki veszít, az is, aki nem a vasutat veszi igénybe utazásaihoz. A kérdés az, hogy kiknek és miért áll érdekében a Dunántúl meghatározó vasúti járműjavítójának ellehetetlenítése?

Kozma Zsolt, a VSZ Vasjármű Kft. Alapszervezetének szb-titkára

Munkásgyűlés Szolnokon

A VSZ második legnagyobb létszámú alapszervezetének tagjai gyűltek össze Szolnokon a MÁV-Gépészet Zrt. Vasúti Jármű Javítási Telephelyének csarnokában 2009. április 6-án délután három órakor, hogy meghallgassák **Megyes Tibor**, főmérnök tájékoztatóját az üzem

műltévi tevékenységéről és jövőbeni feladatairól.

Ezt követően a több mint kétszáz megjelent munkavállalót **Fogl Zoltán** és **Karácsony Szilárd**, a Vasutasok Szakszervezete alelnökei tájékoztatták a VSZ eredményeiről és a közösség előtt álló kihívásokról.



Március közepén Brüsszelben tartották az ETF Vasúti Szekciójának ülését, ahol többek között a testület új vezetőit is megválasztották.

A találkozón a Vasutasok Szakszervezetét *Simon Dezső* elnök képviselte. Az elmúlt évben nagy felháborodást váltott ki, hogy *Norbert Hansen*, a német Transnet Szakszervezet és az ETF Vasúti Szekció elnöke egyik pillanatról a másikra átült a munkaadói oldalra. Hansen utódjának a luxemburgi *Guy Greiveldinget* választotta meg a testület, alelnöknek a spanyol *Antonio Gamez Ramírezt*, illetve a magyar *Balla Györgyöt*. A szekció szűkebb vezetői testületéhez tartozik még a női munkavállalók képviselője is, ezt a pozíciót az olasz *Maria Marzola* töltheti be. Az újonnan megválasztott vezetőség azt a feladatot kapta, hogy 2009 őszére tegyen javaslatot az ETF Vasúti Szekciója új belső működési szabályzat létrehozására.

Tisztújítás az ETF Vasúti Szekciójában

Személyi kérdések mellett a résztvevők tájékoztatást kaptak a munkaadói szövetséggel (CER) folytatott tárgyalásokról.

Az ülés résztvevői elfogadták az ETF Vasúti Szekció 2009-2013. évi munkaprogramját is, melyben a legfontosabb pontok:

- Az európai vasútpolitika befolyásolása

- A vasutas munkavállalók szociális körülményeinek javítása

- Az Európai Szociális Párbeszéd támogatása

- Az Európai Vasúti Ügynökségben való aktívabb részvétel

- A tagszervezés támogatása a szektoron belül és együttműködve más közlekedési szektorokkal

- A Közép-, Kelet- és Dél-Kelet Európai, valamint nem EU-s tagál-

lamokból érkező szakszervezetek aktívabb részvétele a szekció munkájában.

A szinte minden ország vasútját érintő válságról is tárgyalt a szekció: sajnos előfordult olyan ország is, ahol a munkavállalók bérét a válság következményeként csökkentették, de a létszámleépítés szinte mindenhol napirenden van 2009-ben.

Egy nemzetközi találkozó mindig lehetőséget ad kétoldalú egyeztetésekre is, ez alkalommal a VSZ a cseh illetve szlovák delegációval folytatott megbeszéléseket. *Sabine Trier*, az ETF főtitkár-helyettese elfogadta szakszervezetünk meghívását az április végi Európai Vasutas Szakszervezetek Állandó Konferenciájára. **Komiljovics Máté**

Változások a MÁV Zrt. Központi Szervezeteinél

A MÁV Zrt. Kollektív Szerződése felhatalmazása alapján Helyi Függelékeket kötöttek márciusban a MÁV Zrt. Központi Irányítás szervezeteinél is.

A 2009. január 1-jétől hatályos KSZ szerint megszűntek az Igazgatósági Függelékek, melyek szerepét-rendeltetését a Helyi Függelékek vették át, megkötésük határideje március 15-e volt.

Konzultációs folyamatok eredményeként március 31-ig a MÁV Zrt. alábbi szervezeteinél sikerült megkötnünk a függelékeket: Stratégiai Igazgatóság, Kommunikációs Igazgatóság, Jogi Igazgatóság, Belső Ellenőrzés, Pénzügyi Igazgatóság, Kontrolling Igazgatóság, Portfólió-gazdálkodási Igazgatóság, Ingatlan-gazdálkodási Igazgatóság, Infokommunikációs Igazgatóság, Biztonsági Igazgatóság és az EBK.

Az előkészítéskor a munkáltatók képviselőjével egyeztetve kifejtettük, hogy a jelenleg érvényes munkarendek, pótlékok, keresetek változatlanul hagytuk meg.

A **Biztonsági Igazgatóság** szervezeteit érintően az 1200 óra feletti készenlét díjazásáért vívtuk meg harcunkat. Konzultációk után rögzítették a Helyi Függelékben, hogy az 1200 óra feletti készenlét díjazását a hatályos Kollektív Szerződésben foglaltaknál magasabb

százalékban rögzítik a munkáltató és a munkavállaló egymással kötött megállapodásában.

A **Jogi Igazgatóság** szervezeteiért is – heteken keresztül – harcoltunk. A **Dokumentációs Központ és Könyvtár** vonatkozásában maradt a rugalmas munkaidő beosztás, a munkáltató elállt az egyenlőtlen munkarend javaslatától. Az **Ügykezelési és Dokumentációs Szolgáltató Szervezet** munkavállalóival kapcsolatban nagyobb gondokkal kellett szembenéznünk. Voltak olyan tagtársaink, akik már a január 1-jétől hatályba lépő Kollektív Szerződés alapján pótléktól estek el, illetve kevesebb pótlékot kaptak. Erről az alábbi megállapodást kötöttük:

A Megállapodás értelmében a műszakpótlékok változásával a személyi alaphéttől úgy rendezik, hogy keresetvesztés nem éri tagjainkat. 2009 első feléve után az ÜDSZSZ munkavállalóit érintően munka-

körökre vetítve elemezni fogjuk, hogy ez a gyakorlatban is így valósult-e meg.

A **Társasági Szolgáltatás Igazgatóságnál** március 30-án megtartott konzultáció eredménytelenül zárult.

Ezen eredménytelenség feloldására és a Helyi Függelék megkötésére csak abban az esetben látunk lehetőséget, ha a munkáltató a Helyi Függelékbe azon munkaköröket veszi be, melyekről a munkavállalók megkapták az Értesítést, Munkaköri leírást, Munkaszerződést. Ezt a kifogásunkat már a konzultáció előtt jeleztük a munkáltató felé, ezért is érthetetlen számunkra, hogy nem változtatott átadott tervezetén. A konzultáción az időpont egyeztetések, ütemezések meghatározásától is elzárkózott a munkáltató, aminek „eredményeképp” április 1-jétől Kollektív Szerződés szerint történik a foglalkoztatás: az Igazgatósági Függelék és a Helyi Függelék hatályukat veszítették, illetve nem kötöttek Helyi Függelék.

A **Humán Szervezet** és a **Kommunikációs Igazgatóság** Helyi Függelék-tervezetét sem adott az érdekképviselőknek.

Németh Gáborné

Állásidő, részmunkaidő, vagy... szolidaritás?



Zlati Róbert
VSZ Cargo
Szakmai
Képviselő
vezetője

A MÁV Cargo elmúlt évi lesújtó eredménye (mínusz 5,6 mrd Ft-os veszteség) után a 2009-es év is további hatalmas teljesítménycsökkenéssel indult. Az elszállított elegendő mennyisége 30%-os csökkenést mutat az elmúlt év hasonló időszakához képest.

Ennek is köszönhetően a magánvasutak piaci részesedése a korábban elképzelni sem mert 20% közelébe emelkedett. A Társaság menedzsmentje ennek ellenére nyereséges üzleti tervet fogadott el, amely azonban az előzetes tervekhez képest több területen költségmegtakarításokat irányoz elő. Erre azért van szükség, mert – először a Cargo történetében – az üzleti terv nem készült el az adott üzleti év előtt. A 2009-es tervet csak március közepén fogadták el.

A személyi jellegű költségekből az előzetes tervekhez képest 300 millió Ft-ot kívánnak megtakarítani. Ehhez a menedzsment szerint be kell vezetni az állásidőt és a részmunkaidőt, amelytől havonta 50 millió Ft körüli megtakarítást várnak. A munkáltató a részmunkaidő esetében megállapodásra törekszik a szakszervezetekkel.

Ezekről a tervekről régóta hallani a MÁV Cargonál. Az első konkrét lépés a szabadságolások megindítása volt a februári vezénylések készítésekor. Már ekkor is fel kellett lépnie a VSZ-nek és végül megállapodással kezeltük a helyzetet. Azóta azonban nem tárgyaltunk a

munkáltató újabb tervezett – és már a megállapodásban is szereplő – lépéseiről.

A Vasutasok Szakszervezete természetesen nem kezdeményezte a munkáltatónál a részmunkaidőről szóló tárgyalások mielőbbi megkezdését, pedig tagjaink azóta is minden nap ezzel kapcsolatban érdeklődnek.

A VSZ 2009. március 4-én levélben hívta fel a munkáltató figyelmét arra, hogy a VÉT márciusi ülésén milyen fontos kérdések megvitatását javasolja. Erre azért volt szükség, mert a VSZ-en kívül 2009-ben addig senkinek nem hiányzott az érdekegyeztetés legmagasabb vállalati fórumának összehívása. Sajnos kiderült, hogy másoknak még most sem hiányzik a VÉT. A munkáltató részéről – a levelünk hatására – történt kísérlet a VÉT összehívására, de a többi szakszervezet nem érezte fontosnak a „találkozást” az ÜT-választások miatt. Lehet, hogy másoknak fontosabb a kampány, mint a munkavállalók érdeke?

Az említett levélben természetesen nem hívtuk fel a munkáltató figyelmét a részmunkaidő bevezetésének megvitatására, de bízunk benne, hogy ott meg tudjuk tárgyalni a terveket, mielőtt még rossz irányt vesz az ügy.

A VSZ által teremtett lehetőséget tehát mások nem kívánták kihasználni, a késlekedésnek és az érdektelenségnek meg is lett az eredménye: egy a munkavállalók között aránytalanul és megosztó módon bevezetett, a munkahelyi közérzetet mélységeken romboló és a kitűzött célt – a 300 millió Ft-os megtakarítást – egyébként elérni nem képes állásidő április 1-jétől történő bevezetése.

A múlt év végén folyamatosan arról győzködtük a munkáltatót, hogy a személyi jellegű költségek csökkentésére van a létszámleépítésen kívül más módszer is. Akkor sikerült a meggyőzés, és ezért sem beszélünk ma létszámleépítésről a Cargonál, ami hatalmas eredmény! Most szintén meg kell győzni a munkáltatót arról, hogy az állásidőn és a részmunkaidőn kívül is van más megoldás.

Az ÜT-választások előkészítése közben is szakítottunk rá időt, hogy a munkáltató képviselőivel informális módon (VÉT-en ugye nem tudtuk) többször megvitassuk a valamennyi cargos munkavállalót érintő témát. Miközben több forrásból származó információink szerint az egyik szakszervezetet csak az érdekli, hogy ne legyen részmunkaidő a központban és a vezetők között, addig a másik a választási kampány során nem kíván kockázatos megoldásokba, megállapodásokba bonyolódni!

A VSZ pedig kollektív megállapodáson alapuló megoldást akar!

Ennek érdekében több alternatívát is felvetettünk. Március 11-én a VSZ Cargo SZK Küldöttértekezletén volt vendégünk Átal László vezérigazgató és Masa Beáta humánerőforrás igazgató. Itt vetettük fel először a munkáltatónak, hogy gondoljuk át a bérintézkedésekről szóló megállapodás teljesítményösztönzésre vonatkozó fejezetét, illetve másutt a bérfejlesztésre vonatkozó fejezet átgondolásának lehetőségét is felvetettük. Tagjaink véleményének ismeretében és támogatásával ajánlottuk ezt a munkáltatónak.

Mindezek ellenére készültek el az áprilisi vezénylések, amelyek visszavonását március 27-én levélben követeltük. Tagjaink számára ugyanis elfogadhatatlan, hogy a végrehajtásban, folyamatos munkarendben foglalkoztatottaknak már áldozatot kell vállalniuk, míg a végrehajtás területén nappalos munkarendben foglalkoztatottakra később tervezik bevezetni a hasonló mértékű áldozatvállalást jelentő részmunkaidőt, és eközben a központban foglalkoztatottakra vonatkozóan a munkáltató még csak terveket sem tudott bemutatni a – végül április 2-án megtartott – VÉT-en. Persze nem is szükséges ezen tovább gondolkodniuk.

A Vasutasok Szakszervezete a VÉT-en is kifejtette, hogy a munkavállalók között aránytalanul és megosztó módon bevezetett, a munkahelyi közhangulatot mélységeken romboló állásidős vezénylések visszavonását követeli, a részmunkaidő bevezetéséről pedig nem kíván tárgyalni.

A kialakult helyzet megoldása érdekében a VSZ is megállapodásra törekszik, de a munkáltatói tervekől csakis eltérő megoldást tartunk elfogadhatónak.

A kialakult gazdasági környezetben tudomásul vesszük, ha – hangsúlyozva! – más területekkel együtt a személyi jellegű költségek terén is megkorlátozó intézkedéseket tervez a munkáltató. Véleményünk szerint azonban a 2009-es bérintézkedésekről kötött megállapodás teljesítményösztönző rendszerre vagy esetleg a bérfejlesztésre vonatkozó fejezetét kellene módosítani. Ezzel lehetne a megszorítások hatásait egyenletesebben elosztani.

A szakszervezeti oldal támogatja, a munkáltató azonban egyelőre elutasítja a VSZ javaslatát. A VÉT-en az álláspontok csekély mértékben közeledtek. A munkáltató átgondolja a javaslatunkat, de véleménye szerint csak akkor lehet róla tárgyalni, ha a VSZ hajlandó a részmunkaidővel kapcsolatos álláspontján változtatni.

A menedzsment a Cargo megalakulása óta a csapatmunka fontosságáról és a CSAPAT kialakításának fontosságáról beszélt és – ismerjük el – tett is érte. Az utóbbi időben már mint megvalósult tény került szóba ez a téma.

A szakszervezeti tagok ismerik a szolidaritás fogalmát, és – mint a jó csapattagok egyik fontos jellemzője – azt a valóságban is alkalmazni szokták.

Most azoknak is alkalmazniuk kellene, akik a kialakult helyzetért is nagyobb felelősséggel tartoznak, és a megoldás terén is többet tud(ná)nak tenni. A mostani intézkedésekkel ugyanis az évek alatt nem könnyen elért egység gyors tönkretétele várható.

A MÁV Ingatlankezelő Kft. jövőjéről 2009. február 18-án a MÁV Zrt. (mint tulajdonos) képviselője elmondta, hogy a jövőben a műszaki üzemeltetést nem az IK Kft.-vel képzelik el. A jelenleg felfüggesztett fővállalkozói modell bevezetésre vár. Ha a határozatot feloldják, a MÁV Zrt. az IK Kft.-nek nem tud megrendeléseket biztosítani. A kijelentések dermesztően hatottak az IK munkavállalóira.

A MÁV Zrt. megbízása alapján az átvilágítást az American Appraisal Magyarország Vagyongézelő Kft. végezte el. A tanulmány a fővállalkozói modell bevezetését javasolja, alvállalkozók végeznek el a tevékenységet, ami szükségessé teszi a fizikai létszám leépítését. Hatásként központon mintegy 13-15%-os megtakarítás érhető el. Nos, ez elegendő ahhoz, hogy több mint 1250 kollégánk munkanélkülivé, egy szűk réteg érdeke pedig valóra váljon. Elfelejtették a gazdasági számításokat, azok bemutatását.

A MÁV IK Kft. centralizált irányítása a tulajdonos túlzott kontrollja miatt van. A társaság formájában piaci szereplő, az árak pedig meghatározó-

Veszélyes átszervezés előtt

A tulajdonos milyen sorsot szán a MÁV Ingatlankezelő Kft. munkavállalóinak?

ak az ingatlanpiacon. A veszély abban áll, a nyertes alvállalkozók a tényleges árak alá mennek, aminek a következménye a fekete munkáltatás, igaz, a kormány hadat üzent a fekete gazdaságnak, igyekszik azt kifehériteni. Úgy néz ki, mintha ez a tulajdonost, a döntéshozókat nem zavarná.

Az alvállalkozók munkája (tisztelet a kivételnek) sok kívánnivalót hagy maga után, bizonyos idő elteltével nagy összegeket kell fordítani a javításokra. Erről persze nem ildomos nyíltan beszélni, hiszen a benyújtott számlát előbb-utóbb rendezik. Azt, hogy az üzemeltetés a vasút vérkeringését biztosítja, ilyenkor elfelejtik.

A vasúti közlekedés folyamatos-üzem jellegét biztosítja a gyorsjavító szolgálat, amelynek nagy értéke, hogy a munkavállalók rendelkeznek az üzemzavarokat okozó hibák hatékony elhárításához nélkülözhetetlen hely- és létesítményszerrel, és a vasúti vágányok között, a vasúti felsővezeték alatt vagy közelében történő munkavégzés különösen veszélyes volta többféle tanfolyamot, vizsgát követel meg. Vannak olyan tényezők, amelyek még a geodéziai térképeken sincsenek megjelölve.

2008-2009-ben a tulajdonos 10-10%-kal, valamint a közszolgáltatói áremelkedésekkel csökkentette a megrendelésállományt, amely több, mint a középtávra tervezett megtakarítás.

Az élet, az eltelt időszak bezonyította a fővállalkozói modell életképtelenségét. Ha a tulajdonosnak, illetve a döntéshozóknak kellő felelősségrevonásra kellene számítaniuk, akkor nem hoznának olyan döntéseket, amelyeket később fel kell függeszteni. Az IK Kft. a szakszervezetekkel március 26-án három évre kötötte meg a Kollektív Szerződést mellékleteivel együtt. A Társaságnál 2006 április elsejétől 2009 április elsejéig nem volt Munkaruházati Szabályzat. A Tulajdonos 2008-ban 10%-os, 2009-ben minden költségcsoron 10%-os költségcsökkentéssel nehezíti a Társaság fennmaradását.

A MÁV Zrt. a költségcsökkentés mellett a közszolgáltatói áremelkedéseket, 8-14%-ot is áthárítja a Társaságra. A menedzsment létszámleépítésben látja a megoldást. Az átalakítás-tervezet véleményeztetése elkezdődött.

Hollik Miklós
szb-titkár

MÁV Ingatlankezelő Kft. KÜT hírlevél

A MÁV Ingatlankezelő Kft. területén az Üzemi tanács-választások után április elsején megalakult a Központi Üzemi Tanács (KÜT).

A MÁV Ingatlankezelő Kft.-nél az Mt. 45. § (1) e) pontja alapján 11 fős Központi Üzemi Tanács működik. A KÜT elnökévé *Szegvári Pétert*, társelnökévé *Boros Ákosnét* választottuk.

A KÜT tagjai és működési területük: *Boros Ákosné* Budapest, *Hollik Miklós* Debrecen, *Kovács Csaba* Pécs, *Kis Norbert* Budapest, *Zolcsák Béla* Debrecen, *Baranyai Béla* Miskolc, *Tóth Tibor* Szeged, *Fettikné Kovács Gyöngyi* Komárom, *Szedevits Judit* Szombathely, *Koncz István* Budapest, *Szegvári Péter* Budapest.

A KÜT megtartotta első ülését, amelynek napirendjén az alábbi témák szerepeltek:

1. A MÁV Ingatlankezelő Kft. szervezet-átalakítási terve.
2. Temetési és szociális segélyezések felosztásának általános szempontjai.
3. Egyebek.

Az utolsó napirend keretében a legnagyobb feszültséget az váltotta ki, hogy a MÁV Zrt. mint tulajdonos bejelentette megrendeléseinek drasztikus csökkentését. Félő, hogy a döntés következtében a Társaság akár csődbe is juthat, illetve a létszámcsökkentés után, mivel a tevékenység a vasút vérkeringését biztosítja, túlradnak rajta.

Hollik Miklós
KÜT-tag

Ez aztán az egyéni érdekképviselő!

2008 második felében a MÁV Ingatlankezelő Kft. két munkavállalója (VSZ-tagok) számos kollégájukhoz hasonlóan apró, a civil életben figyelmet nem érdemlő hibáért írásbeli fegyelmi megrovást kapott.

E kettő munkavállaló, szemben a sorstársaikkal, nem törődött bele, hogy ilyen semmiségért őket a munkáltató olyan büntetésben részesítse, amely igazságtalan és a jövőjüket is befolyásolhatja. Mint tudjuk, a fegyelmi büntetést egy esetleges új munkahelyre jelentkezéskor három évig be kell „vallani”, ami a munkavállalót hátrányosan érinti.

VSZ-tagok lévén jogi segítséget kértek szervezetüktől. Az óriási feladathoz *Kiss Károly (képünkön)*, a VSZ lőkösházi alapszervezet Aranyjévvénnyel kitüntetett titkára kezdett hozzá. Érintettsége kétszeres az ügyben, hiszen a védeni kívánt VSZ-tagok a lőkösházi alapszervezet tagjai, egyikük pedig az alapszervezet választott tisztségviselője.

Kiss Károly, mielőtt jogi útra terelte volna a büntetések visszavonását, személyenként 3-3 munkáltatói egyeztetést kezdeményezett és tartott a munkáltatói jogok képviselőjével. A vállalatnál „kötötték az ebet

a karóhoz”, így egyenes következményként a jogi út maradt. A Békés Megyei Munkaügyi Bíróságra beadandó kereseteket a VSZ jogászával konzultálva megírta, majd azt a panaszosok beadták.

Eljött a tárgyalás napja. A panaszos VSZ-tagok a bíróságon nem egy jogi végzettségű ügyvédet, hanem a VSZ képviselői jogokkal felruházott fent említett tisztségviselőjét bízták meg védelmükkel. A gondos felkészülés és védelem eredményeképpen a Békés Megyei Munkaügyi Bíróság elnöke döntésével visszavonta a MÁV Ingatlankezelő Kft. fegyelmi határozatát mindkét érintett perében.

Összegezve: A Vasutasok Szakszervezete a vállalati szintű érdekvédelem mellett felkészült tisztségviselőin keresztül az egyéni érdekképviselőben is tagjai mellett áll. Erre nem csak a MÁV Ingatlankezelő Kft.-nél, de az összes MÁV-vállalatnál szüksége lehet a munkavállalóknak. Itt a példa, ezért is érdemes VSZ-tagnak lenni!

Kérünk titeket, mutassátok meg ezt a cikket olyanoknak is, akik még nem tagjai szakszervezetünknek. Lépjének be ők is a VSZ-be, ezekben a „nehéz” időkben méginkább szükségünk van egymás támogatására. A példa adott...

Tóth Tibor



Folytatódtak a regionális képzések

Sikeresen folytatódott és le is zárult a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselői részére szervezett képzési sorozata.

Amint arról a Magyar Vasutas előző számában beszámoltunk, a VSZ Elnöksége a szakszervezeti tisztségviselők oktatásában nagy tapasztalattal rendelkező képzési szervezet, az Érdekvédelmi Tanácsadó Szolgálat (ÉTOSZ) munkatársait

kérte fel az előadások és tréningek megtartására.

Március második hetében Kiskunfélegyházán a szegedi és a budapesti területi képviseletek kezdték meg a képzéseket, Pécsen a helyi Vasutas Művelődési Ház adott otthont a foglalkozásoknak.

Az akkreditált képzési program végén kilencven hallgató tett sikeres vizsgát. Az okleveleket hamarosan kézhez vehetik. Gratulálunk!



Budapesti képzés



A pécsi képzés résztvevői



Szegedi résztvevők

Pályázat VSZ alapszervezeteknek

A VSZ Elnöksége 2009-ben is meghirdette az alapszervezetek munkájának elismerésére alapított „VSZ Dicsőítő Oklevél” kitüntetés pályázatát.

A pályázó alapszervezeteknek számot kell adniuk a tagszervező-tagmegtartó munkájukról, az érdekvédelmi és közösségsszervező tevékenységükről.

A pályázat szempontjából kiemelt fontosságúak az üzemi tanácsai és munkavédelmi képviselő választásokon elért eredmények, illetve a vasúti vállalatok átszervezéséből adódó munkajogi és egyéb nehézségek kezelési módja.

Lényeges szempont a pályázó alapszervezet kapcsolatrendszere a helyi nyugdíjas alapszervezettel, a VSZ rétegszervezeteivel, a helyi üzemi tanáccsal és munkavédelmi képviselőkkel, KÜT-tel, KMBV-vel, az MSZOSZ megyei szervezeteivel, a helyi önkormányzattal és civil szervezetekkel.

A beérkezett pályázatok közül a VSZ Elnöksége három alapszervezetnek ítéli oda az elismerést, melyhez százezer forint infrastrukturális fejlesztésre fordítható pénzjutalom is jár.

A pályázatot a VSZ Szervezetpolitikai Csoportjához 2009. május 4-ig kell beküldeni az illetékes szervezetpolitikai feladatokat ellátó közép-szervezeten, illetve a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetén keresztül.

A pályázat további részleteiről a Területi Képviseletek, a Járműjavítók Intéző Bizottsága és a VSZ ONYSZ vezetői adnak felvilágosítást.

Titkári értekezlet Szombathelyen

A Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi Területi Képviseletéhez tartozó alapszervezetek titkárainak részvételével soros értekezletet tartottak 2009. április 7-én.



Az értekezleten megtárgyalták és elfogadták a Területi Képviselet 2008. évi gazdálkodásáról szóló pénzügyi beszámolót és a 2009. évi költségfelhasználás tervét. Papp Zoltán képviseletvezető a munkáját bemutató tájékoztató után dr. Kotter József, a VSZ TEB Szakmai Képviselet vezetője ismertette az aktuális érdekvédelmi feladatokat és eredményeket. Karácsony Szilárd szervezetpolitikai alelnök a tagszervezésről, az Üzemi tanács-választásokról és az új kormányprogram közösségi közlekedést, azon belül a vasúti szektort érintő hatásairól és a VSZ álláspontjáról tájékoztatta az alapszervezeti tisztségviselőket.

Vasutas Nyugdíjpénztár befektetési eredményei



A 2008-as pénz- és tőkepiac kedvezőtlen változásai tükröződnek a nyugdíjpénztári befektetések hozamának rövidtávú alakulásában is.

A Vasutas Nyugdíjpénztár mindkét Ágazatában azonban enyhébb negatív hozam keletkezett, az Önkéntes Pénztári Ágazatban -8,72%, a Magán-pénztári Ágazatban -7,94%. Ez az alacsonyabb mértékű negatív hozam annak eredménye, hogy a befektetési politika alapján a portfólió alacsony részvényhányadot tartalmazott és egyik ágazatban sem vezettük be a választható portfóliós rendszert. A negatív eredményt az állampapírok negyedéves piaci értékelése okozta, mert a kedvezőtlen piaci folyamatok átmenetileg

csökkentették a papírok értékét. A hozamvesztés csak átmeneti veszteség, amely az egyes érték-papírok lejáratakor korrigálódik. A Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete közleménye alapján a választható portfóliót nem működtető magánnyugdíjpénztárak tavalyi átlagos hozama -15,7%, míg a választható portfóliós rendszer bevezetett nyugdíjpénztáráké ennél 7,2%-kal gyengébb, -22,9%. A fentiekből kitűnik, hogy a kialakult pénzpiaci helyzetben pénztárunk kisebb veszteséget szenvedett el, azonban így is a magánpénztárak között a legjobb teljesítményt nyújtotta 2008-ban.

A nyugdíj célú megtakarítások hosszútávra szólnak, ezért a befektetések egyéves teljesítményéből nem lehet messzemenő következtetéseket levonni. Az Önkéntes Pénztári Ágazat az elmúlt 10 év során 8,25%-os éves átlagos hozamot ért el, amely 1,80%-kal haladta meg az azonos időszakban mért inflációt. A Magánpénztári Ágazat 10 éves

átlagos hozama 7,68%, amely 1,23%-kal haladta meg az azonos időszakban mért inflációt. A Vasutas Nyugdíjpénztár az elmúlt 10 éves átlaghozam tekintetében mindkét Ágazatban dobogós helyezést ért el.

A nyugdíjpénztárak által elért eredmények hivatalos adatok alapján összehasonlítás céljából honlapunkon megtekinthetők.

Mindkét ágazatra elmondhatjuk, hogy a befektetési politika több mint 82%-ban államilag garantált állampapírt tartalmaz, a magyar és külföldi részvények aránya mintegy 11%. A fennmaradó 7% vállalati és hitelintézeti kötvények, jelzáloglevelek, ingatlan, ingatlan alapok és banki betét.

A Nyugdíjpénztár mindkét ágazatban a befektetési politikájának megfelelően a pénztártagok vagyonát a legkörülményesebben és kiemelt gondossággal kezeli, vagyonkezelőit gondosan választja ki, ezt mutatják a 10 éves időszakban elért eredmények. A

Nyugdíjpénztár célja a vagyonkezelőkkel együttműködve a biztonságos vagyonkezelés és a lehetőséghez képest a veszteségek minimalizálása.

A gazdasági előrejelzések és a szakemberek szerint 2009 második felében lassú fejlődés várható, amely várhatóan az állampapír- és részvénypiacot is kedvezően befolyásolhatja.

Ebben a helyzetben tehát a legokosabb döntés a kivárás, és ha megnyugszik a piac, a befektetéseink visszaállnak a normál értékeikre.

Megfontolandó ezért az önkéntes pénztári tagoknál a 10 éves várakozási idő letelte után hozam, illetve tőke és nyugdíjazás esetén az egyösszegű szolgáltatás igénybevétele, mert ha most a megtakarítás felvétele mellett döntenek, a veszteséget is el kell viselni.

Kit érint a probléma Franciaországban



A CGT (Szakszervezeti Szövetség) vasúti tagozata határozottan foglalt állást: a sztrájk nem következménye a rossz eredményeknek az SNCF árufuvarozási ügyleténél.

Az okok elemzése kimutatta, hogy sztrájkok azért szerveződtek, mert hiányzott a párbeszéd az aktuális szociális problémákról. Kimutatták azt, hogy a sztrájkok miatt 0,5 nap veszett el alkalmazottanként 2008-ban a 2003-as 2,23-mal szemben, ami azt mutatja, hogy a dolgozók más módot választanak a problémák megoldására.

(La Vie du Rail, 2009. március 4.)

„OSCAR” vonatok közlekednek Ausztráliában



Február 23-án, azon a napon, amikor Los Angelesben átadták az Oscar díjakat, üzembe helyezték Ausztráliában az „OSCAR” vonatókat.

Ezek a vonatok Maquarie város egyeteme és Sydney külvárosa között közlekednek. A vonat utasai díjmentesen vehetik

Érdekes hírek a világ vasútjairól

igénybe a vonatot május végéig. Utasai főképp egyetemi hallgatók, akik naponta utaznak a nagyvárosba, de mindenkinek örömet okoz ez a szolgáltatás, amely az ottani nyár végéig tart.

(La Vie du Rail, 2009. március 7.)

Jó gazdasági eredmények az SNCF-nél 2008-ban

Sajtóhírek számoltak be a francia vasút 2008. évi eredményeiről. A vállalat mérlege 6,9%-os pozitívumot mutatott ki, amely nagyon jónak mondható. Ez a szám még nem végleges, mivel még nem készült el a hivatalos mérlegbeszámoló, amelyet az SNCF Igazgatótanácsa hoz majd nyilvánosságra. Szakértők szerint ez nagyobb eltérést nem tartalmaz majd.

(La Vie du Rail, 2009. március 7.)

Nagy sebességre alkalmas vasútvonalat szándékoznak építeni Indiában



Az ország első ilyen vasútvonalának terveit a Systra iroda készíti el. Az új vasútvonal két gazdaságilag fontos várost köt majd össze. A 93 km utat 25 perc alatt fogja megtenni, amely a hagyományos útvonalon közlekedő 3 órás menetidővel szemben jelentős időnyereséget jelent, mivel a vonatok az új pályán 320 km/óra sebességgel közlekednek majd. Egy másik ilyen pálya építését is tervezik egy 440 km hosszúságú vonalon, amelyen az addig 7 óra helyett 2 óra lesz a menetidő. Az építési költség előreláthatólag 2,35 millió euró lesz. Ezekon kívül még további útvonalakon is tervezik nagysebességre alkalmas pálya építését.

(La Vie du Rail, 2009. március 7.)
Hajós Béla

Pénztárosok Szakmai Napja



2009. április 4-én a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban mintegy ezer startos munkavállaló és hozzátartozóik részvételével tartották meg a Pénztárosok Szakmai Napját.

Start Dolgozói Fórum



Akár jelzésértékű is lehet, hogy a MÁV-START vezérkara 2009. március 10-én a Személyszállítási Szolgáltatói Központ (SZSZK) munkavállalói részére a Dolgozói Fórumot az idén 125 éves, eklektikus stílusban épült Keleti pályaudvaron, pontosabban annak Bingó termében tartotta.

Kozák Tamás vezérigazgató prezentációjában bemutatta a 2008-as eredményeket, kiemelve a pozitív nulla eredményt és reményét fejezte ki, hogy a romló gazdasági helyzet ellenére ez az év sem lesz rosszabb. Előadásában kiemelte, hogy az utaslétszám sajnos évről-évre fogyatkozik.

A bevételek növelését, mint említette: „2009-ben egyelőre nem a tarifaemeléssel, hanem pl. a jegyváltás megkönnyítésével és az ellenőrzés szigorításával szeretnénk növelni”.

A vezérigazgató a vonatkésesekkel kapcsolatban hangsúlyozta: „bár a hivatalos adatok szerint kilencven százalék feletti pontosságot diagnosztizálnak, az is igaz, hogy az emberek nagyra értékelik a pontosságot”, ezért mindent elkövetnek a menetrend betartása érdekében.

A vezérigazgató közölte azt is, hogy a MÁV-START Zrt-nek valóban nincs még az alapító által jóváhagyott Üzleti Terve, ennek értelmében a tervezett beruházásokat (jegyvértékesítés korszerűsítése, gördülőállomány fejlesztése) sem tudjuk elkezdni.

Apavári József általános adminisztrációs vezérigazgató-helyettes tájékoztatójában két nagyon fontos problémáról, a szervezeti átalakításról és a bérezésről beszélt. Elmondta, hogy 2009 végéig biztosan lesz szervezeti változás, amely csak az irányítást érinti. A bérezésről elmondta, hogy a MÁV-START Zrt-nél a béreket sajnos nem a leterhelés szerint állapították meg, hanem egyszerűen a munkakörhöz kötötték, ami elfogadhatatlan, ezért meg kell változtatni.

Apavári véleménye szerint a Kollektív Szerződést is át kell alakítani, hiszen vannak benne olyan adatok, amelyek nem is a MÁV-START Zrt. dolgozóira vonatkoznak.

Matéczné Németh Ágnes üzemeltetési vezérigazgató-helyettes a Dolgozói Fórum résztvevőinek bemutatta a MÁV-START Zrt. szervezeti felépítését. A járműrekonstrukcióról elmondta, hogy első lépésben az öreg, elavult Bhv és By személykocsikat cserélik. A gördülőállomány teljes cseréje előreláthatólag 2011-re fejeződik be, amelynek keretében harminc FLIRT, nyolc görög DESIRO, ötven harmadik generációs IC személyszállító-kocsi és több orosz BZ és BDV motorkocsi beszerzését tervezik. **Dienes Zsuzsanna**

Új bejárat nyílt a hagyományhoz

Tavasztól vonat jár a szentendrei Skanzenben

A szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeumban 2009. április 7-én ünnepélyesen átadták az európai uniós támogatással megvalósult új bejárat épületét és a Skanzen Vonatot.

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv Skanzen Örökség Programnak köszönhetően 2009. április 8-tól új eszköz segíti a szentendrei Skanzen látogatóinak közlekedését a múzeum területén: egy felújított ipari műemlék, egy Ganz-Jendrassik féle motorvonat – mostantól Skanzen Vonat – szállítja majd az utasokat a tájegységeket összekötő vasútvonalon. A több mint két kilométeres sínpályával Európa leghosszabb múzeumi normál nyomtávú vasútvonala épül meg Szentendrén. A vonat végállomása a Skanzen új bejárat épülete, a mezőhegyesi vasútállomás másolata. A 2,2 km-es vonalon további öt megállót építettek ki, ezekből elindulva egy vagy több tájegységet érhetnek el a látogatók. A Skanzenben Magyarországon egyedülként, Európában pedig negyedikként tölti be valódi funkcióját egy muzeális értékű közlekedési eszköz.

Fotó: Deim Péter



Örömmel és önzetlennel

NEM CSAK DEBRECENBEN ISMERIK A VASUTAS SZERENÁD EGYÜTTST (KÉPÜNKÖN). ÖT NYUGDÍJAS AMATŐR ZENÉSZ RENDSZERESEN EGYÜTT MÚLTATJA AZ IDŐT. A ZENE ÉS A ZENÉLÉS SZERETETE ÉVTIZEDEK ÓTA EGYÜTT TARTJA ŐKET. **BÁNSZEGI JÓZSEF**, A ZENEKAR KOORDINÁTORA GITÁROZIK, MANDOLINON JÁTSZIK, **DR. KOVÁCS LAJOS** SZINTETIZÁTOR, TANGÓ-HARMONIKÁT, GITÁRT, **DR. RÓZSA JÁNOS** HEGEDŰT, FURULYÁT, **HAJDÚ LÁSZLÓ** MANDOLINT, HAWAII-GITÁRT, **NAGY LÁSZLÓ** PENDOLINT ÉS GITÁRT SZÓLALTAT MEG LEGGYAKRABBAN.

Bánszegi József és Nagy László több évtizedes munkaviszony után a vasúttól mentek nyugdíjba. A tagokat gyerekkoruk óta zenélésre ösztönző környezet vette körül. Sajátos hangzást érnek el a különleges hangszerekkel az olasz és latin temperamentumos dalok, valamint a világlágerek előadásakor.

Az együttest jól ismeri a nagyobb vasutas közösség is. Többször adtak sikeres műsort például vasutasnapokon Debrecenben, Záhonyban, Nyíregyházán, ahol többezres nézősereg dúdolta velük a slágereket.

Rendszeresen szerepelnek például az Idősek hete rendezvényein, falunapokon, a Zsuzsi Vasút rendezvényein, kiállítás megnyitókön

vagy nőnap rendezvényeken. Debrecenben a Nyugdíjas Vasutas Alapszervezet összejövetelein is adnak műsort az egyre több résztvevő nagy örömeire. Az elmúlt évben közel negyven ingyenes fellépésük volt. Ez is azt igazolja, hogy a Szerenád zenekar ismert, népszerű, és szeretik amit csinálnak.

Több vasutas és megyei Kimit-tud-on és kulturális seregszemlén is eredményesen szerepeltek, ezekről oklevelek és köszönőlevelek tucatjait tudja megmutatni **Bánszegi József**, az együttes vezetője (a képen balra gitárral).

Debrecenben a Vasutas Egyetértés Művelődési Ház és a Vasutasok Szakszervezete nyújt segítséget a fennmaradáshoz, folyamatos működésükhöz.

Havi rendszerességgel szórakoztatják pl. a Méliusz Juhász Péter Református Idősek Otthonában lakókat, ahol közel 80 szépkorú ember él. Ott az aktívabb lakók együtt nótáznak, dalolnak a muzikusokkal, és alig várják, hogy négy hét múlva újra visszatérjenek a zenészek.

A rendszeres fellépések, hangulatos találkozók erőt és hitet adnak, amire egyre több vasutasnak is szüksége lehet. **Hajdú László**, aki most betegség miatt nem szerepelt, a manapság már szinte ismeretlen hawaii gitáron is játszik.

Fotó és szöveg: Seress István



Családi sportnap az egészséges vasutasért



Az egészségmegőrzés éve keretében rendeztük meg a hagyományos családi sportnapot. Ideális helyszín már évek óta Encs város szabadidő központja, mellyel együttműködési megállapodásunk van. Támogatjuk az úszásoktatást.

Szombaton még az időjárás is kegyes volt hozzánk, hiszen a napsütés megerősítette azt az érzést, hogy kellemes napunk lesz. Jöttek családok gyerekekkel és még a nagyszülőket is hozták.

A rendezvény fő célja a kapcsolódás, a mozgás, az úszás és mindezek mellett, nagyon fontos csapatkovácsoló funkciót is betöltött, erősítette a kollektíva összefogását, melyre az elkövetkező időben nagy szükség lesz, elsősorban a munkavállalókat érintő megszorításokkal kapcsolatban. No de félre most a gondokat, következék néhány villanásnyi abból, amit közösen megéltünk a családi sportnapon.

Bemelegítésként kötélhúzással kezdtünk, majd hulla-hopp karikagurítás, frizbidobás, zsák-bafutás, női és gyerek hetes rúgás, asztalitenisz, gyerek-ifjúsági és felnőtt darts vetélkedés zajlott. Teljesen kihasználtuk a csarnok

adta lehetőségeket és az öt csapat részvételével heves küzdelemben, időnként emelkedett hangulatban pörögtek az események. A teremtorna csapatait a miskolci TB Alosztályok központja, a telefonközpont, Kazincbarcika távközlő és blokkmesteri szakaszok közös csapata, egy családtagokból összeverbuvált egyes csapat, valamint vendégként a főpályamesteri szakaszok résztvevői alkották. Az egyik szünetben hetes rúgásokkal szórakoztattuk a közönséget, melybe **Farkas János** osztályvezető is beszállt három rúgás erejéig. A meccsekben felhevült játékosok az uszoda kellemes vizében hűtötték le magukat. Ezt követően egy kellemes sétával átvonultunk a Kurek-panzióba, ahol a ház asszonya nagyon finom babgulyással és túrós réteszel kínálta a résztvevőket. Az ebéd után két automata tekepályán folytatódott a családok játékos küzdelme. A délutáni eredményhirdetést a gyerekek várták a legjobban, akik értékes ajándékoknak örülhettek. Jó érzés volt hallani a búcsúzó gyerekek tervezgetését már a jövő évi hasonló találkozásra. „Jövőre újra ugyanitt.”

Bodnár József

Vasutasok Szakszervezete
TEB SZB-titkár

Nőnap Debrecenben

A VSZ DEBRECENI IGAZGATÓSÁG ALAPSZERVEZETE 2009. MÁRCIUS 6-ÁN SZB ÉRTEKEZLETET TARTOTT, MELYEEN RÉSZT VETT MELEG JÁNOS, A VSZ ÉRDEKVÉDELMI ALELNÖKE IS.

A szakszervezeti tagok meghallgatták az alapszervezeti titkár beszámolóját és örömmel hallották, hogy 2007. júliusi megválasztása óta huszonnéggy fővel nőtt a taglétszám.

Ezt követően Meleg János az aktuális információkról tájékoztatta a résztvevőket, megemlékezünk a Nőnapról, melyen nemcsak a Nőket, a Férfiakat is ünnepeltük, és ajándékkal kedveskedtünk.

Bekéné Csongrádi Katalin, alapszervezeti titkár

Fotó: Seress István



KÜT HÍRLEVÉL

– 2009. március

Soros KÜT-ülés: 2009. március 5.

Az **első** napirend keretében egy jóléti ingatlan pályázati úton történő értékesítésére tett munkáltatói javaslatot *Gyenes Tibor*, a Vagyonkezelő Zrt. igazgatója. A KÜT határozatban egyhangúlag támogatta az értékesítési folyamat elindítását.

Másodikként a szolgálati- és bérlakás kiutalás rendjének utasítástervezetét ismertette *Dorozsmai Éva* osztályvezető. A munkáltató oka az új utasítás létrehozására az, hogy egyrészt a régi utasítás elavult (1994-es), másrészt a MÁV szervezeti átalakítása következtében a lakások az anyavállalatnál maradtak, továbbá egységes nyilvántartás készül a lakások állapotáról. Ezt követően a KÜT tagjai javaslatokat fogalmaztak meg a fő irányvonalról. Továbbra is a foglalkoztatáspolitikai és a szociális szempont legyen a meghatározó. Szolgálati lakás a törvény szerint jelenleg nincs, annak ellenére, hogy szolgálati érdekből lakik benne a munkavállaló. *Horváth István* KÜT elnök javasolta, hogy a döntési folyamatban az üzemi tanácsi részvételt is szabályozni kell. A lakásbérleti jog szerződés alapján keletkezik, de ügyvédi felülvizsgálat indul a

jogcím nélküli lakáshasználokkal szemben.

A **különfélék** keretében a MÁV Trakció Zrt. az El.sz. utasítás módosítás-tervezetét véleményezte a testület. A Pályavasúti Üzletág TEB Főosztály kompromisszumos javaslatot készített az F2.sz. utasítás módosítására.

Soros KÜT-ülés: 2009. március 19.

Elsőként a pályavasút szervezet racionalizálásának jelenlegi állásáról adott rövid összefoglalót *Szamos Alfonz* főigazgató. Ismertette az eddigi főbb lépéseket, majd átadta a szót *Both Tamás* osztályvezetőnek, aki elmondta, hogy valamennyi területen egyeztettek a bevezetésről. Új munkakörök jelentek meg, melyek beértékelése megtörtént. Ilyen a „*vonalkelő szakaszmérnökség vezető*”, mely felsőfokú vasúti végzettséggel tölthető be. 62 helyen mérnök végzettségű szakaszmérnök vezető lesz. Április 1-jétől 18 Mérnöki Szakasz megszűnik. Az ingatlanokról egy felmérés után döntenek.

Ezt követően *Sullay János* TEB igazgató tájékoztatta a



Bodnár József
KÜT
sajtóreferens

Egy főre 50 000 Ft

értékű üdülési csekk adható

testületet arról, hogy mi motiválja a vezetést a távközlési és biztosítóberendezési végrehajtási szervezet átalakításában. A szakaszok létszáma 10 fő alá csökkent, a készenléti szolgálatok átnyúlnak a szakasz határokon, az adminisztrációs és elszámolási tevékenységek a gyakorlatban nagyon leterhelik a távközlő- és biztosítóberendezési szakaszok vezetőit. A területi szakaszmérnökségek az ide átkerülő szakaszmérnökből és műszaki, valamint adminisztrációs személyzetből állnak majd. A szakaszmérnökségek létszáma kb. 25-50 fő a biztosítóberendezésnél, a távközlésnél 12-31 főt terveznek. A szakaszmérnökségek központja 2-3 fős lesz.

A **különféléken** belül a nyugdíjas vasutas munkavállalók részére 2009-ben 130 mFt üdülési csekk felosztásáról tájékoztatta a testület *Dorozsmai Éva* osztályvezető. Egy főre 50000 Ft adható.

Soron kívüli KÜT-ülés: 2009. március 26.

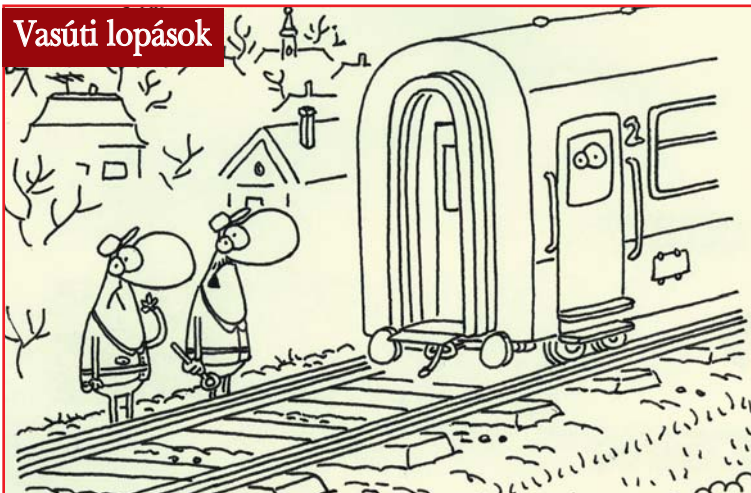
Elsőként tájékoztató hangzott el a PASS2 projektről és a rendszer-bevezetési feladatokról. *Dr. Fenyves László*, a Forgalmi Főosztály projektvezetője rövid áttekintést adott a vasútvállalatok megalakulása utáni helyzetről. Ismertette az üzleti folyamatban résztvevő alrendszerek összefüggéseit. Elmondta, hogy a rendszer működésbe lépésével megrendelés alapján tud vasúti szolgáltatást teljesíteni a pályavasút, így tisztázódnak a fizetési kötelezettségek. A szolgáltatásokat 7600 km-es pályahálózaton a FOR00 elektronikus napló rögzíti. A biztosítóberendezési és GPS adatokat egy rendszerben átveszi a forgalom, melyért cserébe szolgáltat a vasútvállalatok felé. A jól megtervezett oktatás május második feléig fog tartani, a BGOK keretein belül, ahol mintegy 400 fő egyszerre tud a rendszerbe belépni és gyakorolni. Munkakörnyezet javítására 50 MFt-ot fordítottak Záhonytól Szombathelyig.

Másodikként a vonali kiszolgálást végző vonatok teljesítmény-csökkenésének és a tolató személyzet foglalkoztatásának összefüggéseiről szólt *Lipusz Ferenc* osztályvezető. Elkészült egy elemzés, melynek alapján javaslatot tettek a tolatásban résztvevők létszámára és a tolatás módjára. Erre várja az érdekképviseleti véleményeket a szakmai vezetés.

Véleményezési jogkörben tárgyalták a Forgalmi Főosztály szakmai irányítási körébe tartozó vonalhálózaton működő állomások teljesítményhez kapcsolódó, bevétel alapú kategóriába sorolásáról szóló üzletági általános vezérigazgató-helyettesi utasítás-tervezetét.

A különféléken belül a testület kijelölte a szakmai képviselőket a BPR H1 projektben való részvételre.

Vasúti lopások



– Ha hiszed, ha nem, a mozdonyt sitty-sutty a két állomás között ellopták! (Szmodis Imre grafikája)

ÉLT-HALT A VASÚTÉRT; NEM VOLT 1500 DOLLÁRJA, DE KI AKARTA VÁSÁROLNI AZT A LELAND STANFORDOT, AKI A XIX. SZ. VÉGÉRE 50 MILLIÓ DOLLÁRT TUDHATOTT MAGÁÉNAK. **THEODORE JUDAH**, A KELETI PARTI CONNECTICUTI (KÖZELEBBRŐL BRIDGEPORTI) FIATALEMBER – AKI UGYAN MÉRNÖKNEK TANULT, DE MINT ANNYI KORTÁRSÁT, INKÁBB JELLEMEZTE AZ ÖNKÉPZÉS – TIZENNYOLC ÉVES KORÁBAN MÁR VASÚTI FELÜGYELŐ VOLT.

Szent Örült

– 1826-ban született (a mi Petőfi Sándorunk után három évvel); 1847-ben nősült (akárcsak a mi nemzeti költőnk), felesége *Anna Ferona Pierce*; 1854-ben Nyugatra ment; 1856-ra megépítette (San Franciscótól 200 km-re észak-keletre) a Sacramento-völgyi vasutat, amely az első vasútvonal volt az „igazi” Vadnyugaton (a Missouritól nyugatra) – s az azonos nevű város és a tőle keletre fekvő aranybányák között létesült.

Megfogtuk az elefántot

Ekkorra azonban már ugyanaz a „vasútláz” lett úrrá rajta, mint korábban *John Plumb*-on illetve *Asa Whitney*-en (lásd bővebben: *Vesztesek*, MV 2007. dec. 12. o.; *Kapcsolatok*, MV 2008. jan. 12. o.). Humortalan állhatatossága miatt csakhamar megkapta gúnynevét: „Örült Judah” (*Crazy Judah*). 1859 októberében ugyan sikerült számos képviselőt összehozni a kaliforniai vasúti értekezletre San Franciscoba, ám a postakocsi és gőzhajó társaságok emberei gúnyosan mosolyogtak Judah elképzelésein. Mint mondták, nem lehet vasutat építeni a sziklás Sierrákon át. Részben győzött, részben veszített. Néhány képviselőt ugyan meggyőzött, de hogy „megszabaduljanak tőle”, Washingtonba küldték, nyerje meg a honatyákat – egy „kis” anyagi támogatás végett. A washingtoni képviselőknél nem aratott sikert, mégis kitartott terve mellett. Sőt, tanulságul azt vonta le: vasutat nem a törvényhozókkal, hanem az üzletemberekkel kell építeni.

Semmibe vette *E.G. Beckwith* hadnagy és utászai 1854-es felmérését, s amíg Keleten dúltak a polgárháború csatái, Judah kidolgozta a legrövidebb vonalvezetésű, legkisebb lejtőszögű, legkevesebb alagutat stb. igénylő vasútvonal tervét – amely 100 mérfölddel rövidebb volt, mint az utazók által tervezett vasút. Ennek kezdete is vadnyugati regénybe illő: elkötelezettségét látva 1860 júliusában egy *Doc Strong* nevű prémkereskedő meghívta, másszák meg együtt a Donner-hágót. A vasútvonal kijelölésekor 1861. áprilisában az alattomosan veszélyes Sierra Nevada hegységben már ott volt a hű feleség, Anna is.

Judah meggyőzte Sacramento számos üzletemberét, így a (valamelyik későbbi részben bemutatandó/leleplezendő) „négy nagyot” (*Stanford*, *Huntington*, *Hopkins*,

Crocker) is, s az 1861. június 28-án bejegyzett vasúttársaságnak (*Central Pacific Railroad of California*) ő lett a főmérnöke és igazgatósági tagja. Október 9-én az igazgatótanács végérvényesen jóváhagyta Judah tervét, s mint teljhatalmú megbízottat (ismét!) Washingtonba küldték, hogy megnyerje az Egyesült Államok kormányzatát ügyüknek. Sikerrel járt, s szüleinek elküldte az azóta legendássá vált táviratot: „*We have drawn the elephant, now let us see if we can harness him up!*” (*Szabad fordításban: Megfogtuk az Isten lábát [velünk az elefántnyi erő, a lehetőség], lássuk, meg tudjuk-e tartani!*)

Morális flexibilitás

Judah Washingtonban hasonló helyzetbe került, mint *Henry Farnam*, azzal a különbséggel, hogy Rock Island mérnökének „csak” a „részvénycépa” *Durant* doktor volt az „ellenlába” – neki viszont a „négy lator”, a négy pénzsóvár gazember várta a vesztét.

1862. július 1. (Abraham Lincoln aláírása, vagyis a transzkontinentális vasút alapját jelentő *Pacific Railroad Act*) után a társaság székhelyét New Yorkba helyezték át. Itt próbált Judah hiteket, vasúti síneket, mozdonyokat szerezni, amelyeket tengeri úton kívántak Kaliforniába szállítani, hogy miután kellő mennyiségben sikerült mindezt felhalmozni, végre megkezdhesék a Nyugatról Kelet felé tartó grandiózus pályaépítést. Fokozta a nehézségeket, hogy egy ravasz öreg kongresszusi képviselő, a pennsylvániai *Thaddeus Stevens* ügyködésének eredményeként akkor már a transzkontinentális vasút minden vasanyagának kivétel nélkül amerikai gyárból kellett kikerülnie – s mint Olvasóink kitalálhatták: *Stevens* nemcsak kongresszusi képviselő volt, de vasgyáros is.

A *Central Pacific* vasúttársaság kezdetben a „négy nagy”, valamint (a később eljelentéktelenedő) *Doc Strong* és *James Bailey* 1500-1500 dollárnyi befektetéséből, illetve Judah ugyanilyen értékűnek tekintett szellemi tőkéjéből állt. 1863-tól azonban az üzleti partnerek morális flexibilitása (magyarán: erkölcselensége) egyre inkább kompromittálta a nyugati vasút ügyét;



Theodore Judah. A kortársak (és üzletársak!) által őrlütnék titulált kiváló mérnök energiája, kitartása és látomásai minden elismerést megérdemelnek. Úttörő törekvései nélkül a Vadnyugatot átszelő, Nyugat felől épülő vasút története sokkal hosszabb és botrányoktól még terheesebb lenne. Emlékének Sacramento-ban minden május 8-án adóznak.

Anna Judah. A házassági évfordulójuk napja, május 10. egybeesett az amerikai transzkontinentális vasút *Promontory Point*-nél történt felavatásának napjával, amelyet 1869-ben az odaadó feleség egyedül ünnepelt, s mint mondta: „*Bátor férjem lelke mintha alászállt volna, s láthatatlanul, hallhatatlanul ott voltunk együtt.*”

továbbá korlátozták Judah befolyását, nem engedték hozzáférni a cég pénzéhez; ugyanakkor elkezdtek követelni, hogy Judah is fizesse ki a ráeső 1500 dollárt.

A sors ironiája, hogy épp az az ember, *Theodore Judah* nem lehetett jelen a *Central Pacific* indulásánál, aki a legtöbbet álmodozott és tervezgetett. Neki a cég hétköznapi ügyeivel kellett foglalkoznia. Szokásos üzleti útján volt Nyugat és Kelet partjai között ingázva hitelekre „vadászva”, egyebek között, hogy a többiek részét kivásárolja. A leggyorsabban megtehető (és köztudottan veszedelmes) utat választotta a közép-amerikai földszoroson át. Itt, *Panama* dzsungelében azonban megcsípte egy moszkító, minek következtében sárgalázban hunyt el New Yorkban a *Metropolitan Hotel*-ben felesége, *Anna* karjaiban 1863. november 2-án – és vasútja végképp a pénzsóvár „négy nagy” kezébe került.

Fehérvári Nándor

(*Jelen írásunk, valamint a következő négy rész, a „Hadi helyzet”, „A négy lator”, az „Állami támogatás”, a „Polgárháború” közel egyidejű történéseket tárgyal. A Magyar Vasutasban rendelkezésre álló hely miatt bontottuk öt részre – a mellesleg az aranylázat, az ún. fekete avagy földalatti vasutat is ismertető – az amerikai vasúttörténet szempontjából legfontosabb mozzanatokat, összefüggéseket taglaló mondanéjakat.)*

MÁRCIUSBAN ALAPVETŐEN KÉT HÍR URALTA A MÉDIÁT. A HÓ-NAP ELSŐ FELÉBEN „MEGBOK-ROSODTUNK” ÉS A VÍZCSAPBÓL IS HÍRES KÖZGAZDÁSZUNK NEVE FOLYT.

Márciusi események

Orsovai emlékek

Erről nehéz lenne a nyugdíjasok iránti elfogultságtól mentesen véleményt mondani. Senki nem vitatja, hogy *Bokros* jól eligazodik a makrogazdaság bonyolult összefüggései között. Hideg fejjel, matematikailag igazoltan próbálja életszínvonal-csökkentő javaslatait alátámasztani.

Az emberek mikrokörnyezetében és érzelmvilágában már idegenül mozog. Erre szokták mondani: elefánt a porcelánboltban.

A hónap közepétől az 1848/49-es történelmi események felidézése és az ünnepi megemlékezések kimeríthetetlen sokasága volt jellemző az írott sajtóban és a rádió-televízió hullámhosszain is.

Áttételesen ehhez kapcsolódik egy erdélyi emlékem, és ezt szívesen megosztom az olvasókkal:

A hatvanas-hetvenes években nyári szabadságom jó részét feleségem erdélyi (bánáti) rokonainál töltöttem. Apósom öccse Topletzen (Csernahévíz) lakott egy festői hegyoldalban, ahol a kert alatt a sebes vízi Cserna habjaiban lehetett gyönyörködni.



Dr. Kun Dezső

Egyszer vonattal kirándultunk a közeli Orsovára. A vonat ablakából láttam Traianus római császár hegyoldalba épített viaduktszerű, kőből kirakott útját. A császár uralkodása alatt (i.sz. 98-117) érte el a római birodalom legnagyobb kiterjedését. Dáciát is ő foglalta el. A korabeli út a mai napig igazolja a rómaiak útépítő tudá-

sát. (Jó lett volna, ha inkább ők építik meg az M7-est.)

A régi Orsova egy hangulatos magyar kisvárosához hasonlított. Az utcán lépten-nyomon magyar szó hallatszott.

A legnagyobb élményem mégis az volt, amikor a helyiek elvezettek egy kukoricaföld közepén lévő csőszkunyhóhoz. A menekülő *Kossuth Lajos* és kísérete itt ásta el a magyar koronát a világosi fegyverletétel után. Az orsovaiak erre nagyon büszkék voltak.

Ekkor még a dunai vízierőmű nem épült meg. Ez a látogatásom *Ceausescu* 1967-től kezdődő államelnöksége előtt történt.

Vasutasként bejártam Európát Párizstól-Isztambulig, Nápolytól-Leningrádig. Sok szép épületet, műemléket láttam. De ezt a csőszkunyhót nem tudom elfelejteni.

A szabadságharc mostani jubileuma nyomán is ez jutott eszembe.

A vízierőmű felépülése után is jártam Orsován. Ezt az utat autóval tettük meg, mert az erőmű néhány kilométerrel távolabb fekszik az újonnan átépített várostól. A régi Orsova teljes egészében víz alá került a csőszkunyhóval együtt. A topletzi vasgyár igazgatója ajánlotta fel, hogy elvisz bennünket. Rokonaim szomszédja volt a Brza nevű úton. A falunak ezt a részét valamikor Börzénynek hívták, és az utcasor román neve ennek emléket őrizi. A vízierőműről csak egy szót tudok írni: monumentális. Más hagyott mély nyomot bennem. Az igazgató úr egyszer csak felmutatott az erőmű feletti hegy oldalában épült, impozáns kastélyra. Szó szerint ezt mondta: ez a román nemzet ajándéka *Helena Ceausescunak*, hogy gyönyörködni tudjon az erőműben. Rokonaimnak nem kellett fordítani, mert ezt olyan mélységes utálattal hangsúlyozta, hogy egyből megértettem, nemcsak mi nem szerettük a Ceausescu rezsimet.

Megnéztük az új Orsovát is, ami szabályos utakkal, 3-4 emeletes blokk házakkal épült meg. Nemcsak a hangulata hiányzott, hanem az utcán már magyar szó sem hallatszott.

Március vége felé egy mindent elsöpítő hírbomba robbant. Lemondott *Gyurcsány Ferenc* miniszterelnök. Tevékenységét itthon és külföldön sokan és sokféleképpen fogják értékelni. Szerény véleményem szerint: vele a „szépkorúak” igaz és őszinte barátja távozik a magyar történelem színpadáról.

A Vasutasok Szakszervezete Debreceni Pályavasúti Üzletági Területi Központ Távközlő-, Erősáramú és Biztosítóberendezési Osztálya Biztosítóberendezési Alosztályán működő Szakszervezeti Bizottsága a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetével, annak Debreceni Területi Alapszervezetével együttműködve 2009. július 16-19. között négy napos kirándulást szervez Dél-Erdélybe és az Al-Dunára.

Az úton ellátogatnak Nagyszalontára, Aradra, Herkulesfürdőre, Karánsebesre, Temesvárra, és megnézik történeti, történelmi és idegenforgalmi látványosságait. Vajdahunyadon megnézik a Várat, Várhelyen a Traianus császár által alapított hajdani dák főváros, az Ulpia Traiana feltárt maradványait. Háromórás hajókiránduláson vesznek részt az Orsova-Kázán szoros-Orsova útvonalon, majd megnézik a Vas-kapu Vízierőművet. A kirándulás teljes útvonalán (a Debrecenből indulástól a

Kirándulás Erdélybe



visszaérkezésig) busszal utaznak a résztvevők, akiket a Falusi turizmus hálózatában lévő kényelmes magánházak 2, 3, 4 ágyas szobáiban helyezünk el Csernakeresztúron. Az egyes házaknál lesz a reggeli és a vacsora is. A kirándulók július 16-án (csütörtökön) reggel hat órakor indulnak Debrecenből. A más területekről jelentkező utastársaknak csak Debrecenben van csatlakozási lehetőség. Nekik célszerű szállást foglalni Debrecenben az indulás előtti éjszakára. A Békéscsabáról induló vonattal biztosított a késő esti hazautazás az ország minden részébe. Debrecenből a visszaérkezés utáni vonattal csak Budapestre és közvetlen környékére, valamint Miskolc felé lehet eljutni a késő esti órákig. Az utazáshoz egy buszban ötven hely áll rendelkezésre.

Jelentkezési határidő: 2009. június 16.

A négy napos út részvételi díja: 50000 forint. Részletesebb tájékoztatás és az utazás részletes kiírása a szervezőtől, Vass Zoltántól kérhető a 06/20-262-1069 telefonszámon vagy esténként 19.00-21.00 óra között az 52/481-766 telefonszámon.



A szállás **költsége** az adott lakrészre értendő, melyet csak ennek megfelelő létszámmal lehet igénybe venni (pótágyra nincs lehetőség). A csoportok indulását

az időpontoknál egy nappal korábban az AVALA expressszel tervezzük. A szállás költségét a tulajdonosnak a helyszínen kell euróban kifizetni.

Az **utazás** FIP szabadjeggyel (szerb, macedon, görög) csoportosan történik. Jegyeket a résztvevők egyénileg szerezzék be a szolgálati főnököseken.

Fakultatív **kirándulási** lehetőség: a Meteora kolostorok (26/18 euró), Görög est (22/18 euró), Athén (42/30 euró), Skiathos (38/28 euró), Olymposz (23/19 euró).

Az árak tájékoztató jellegűek.

Helybiztosítás: szakszervezetünk tagjának 9000 Ft/fő, aki szakszervezetünknek nem tagja 10000 Ft/fő, gépkocsival utazóknak 1500 illetve 2500 Ft/fő.



GÖRÖGORSZÁGI üdülést szervez A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE TAGJAINAK Görögország egyik legszebb fürdőhelyére, **NEI-PORIBA** 10 éjszakás turnusokban

Jelentkezéskor szakszervezeti tagjaink előnyt élveznek.

A **helybiztosítás** magában foglalja a kusest árát oda-vissza, szervezési költséget, melyet a jelentkezőknek kell befizetni.

Jelentkezni lehet az alapszervezet titkárnál és Mária Gábornál

(Szeged, Indóház tér 11. Telefon: 62/426-698, vasúti: 06/15-23, 15-24, 30/9321-287.)

Vasutasok Szakszervezete
Szeged Területi Képviselő

Az árak Euróban értendők	szoba 3 fős	apartman 6 fős	stúdió 4 fős
Június 3-13-ig	250	460	300
Június 13-23-ig	295	500	350
Június 23-július 3-ig	340	570	380
Július 3-július 13-ig	350	585	390
Július 13-23-ig	350	585	390
Aug. 20-30-ig	350	585	390
Aug. 30-szept. 9-ig	270	450	325
Szept. 9-19-ig	230	400	265



MONTENEGRÓI üdülést szervez A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE TAGJAINAK Montenegró egyik legszebb fürdőhelyére, **SUTOMORÉRA** 10 éjszakás turnusokban

A szállás **költsége** az adott lakrészre értendő, melyet csak ennek megfelelő létszámmal lehet igénybe venni.

A csoportok **indulása** a fenti időpontnál egy nappal korábban történik! A szállás költségét a tulajdonosnak a helyszínen kell euróban kifizetni.

Az **utazás** FIP szabadjeggyel (szerb, montenegrói) csoportosan történik. Jegyeket a résztvevők egyénileg igényeljenek a szolgálati főnököseken.

Fakultatív kirándulási lehetőség:

- Manastir OSTROG apátság megtekintése
- Kirándulás a Kotori öbölbe, Budvába.

Helybiztosítás: szakszervezetünk tagjának 20 euró/fő, aki szakszervezetünknek nem tagja 25 euró/fő, gépkocsival utazóknak 5 illetve 10 euró/fő.

Az árak Euróban értendők

ELHELYEZÉS

	2 fős szobákban	3 fős	4 fős stúdió	5 fős apartman
2009. július 10-20.	220	330	500	600
2009. július 20-30.	220	330	500	600
2009. augusztus 1-10.	220	330	500	600
2009. augusztus 11-21.	220	330	500	600
2009. augusztus 21-31.	200	30	400	500
2009. augusztus 31 -szept. 10.	160	240	300	400

Jelentkezéskor szakszervezeti tagjaink előnyt élveznek. A helybiztosítás magában foglalja az utazáskor a fekvőhely árát, szervezési költséget, melyet jelentkezőknek kell befizetni.

Jelentkezni lehet az alapszervezet titkárnál és Mária Gábornál a VSZ Szeged Területi Képviselőten. Telefon: 06/15-23, 06/15-24, 30/ 9321-287.

Vasutasok Szakszervezete
Szeged Területi Képviselő



Szakszervezeti Biztosítás

SIGNAL BIZTOSÍTÓ



A Vasutasok Szakszervezete tagjai és családtagjaik részére

A SIGNAL Biztosítóval kötött szerződés keretében csoportos élet-, baleset- és betegbiztosítás vehető igénybe.

Biztosítási szolgáltatások	Biztosítási összegek (Ft)	
	„A” csomag	„B” csomag
Bármely okból történő elhalálozás esetén (félév várakozási idővel)	600 000	1 000 000
Baleseti halál esetén	500 000	1 000 000
Baleseti rokkantság esetén	1 000 000	1 500 000
50% feletti baleseti rokkantság esetén további kifizetés	500 000	500 000
Csonttörés esetén	20 000	20 000
Égési sérülés esetén	20 000	20 000
Baleseti kórházi napidíj esetén	2 000	2 000
28 napot meghaladó baleseti eredetű táppénz esetén	10 000	10 000
Baleseti műteti térítés	100 000	100 000
TB I-II. rokkantsági csoportba kerülés esetén (betegségek esetén is)	100 000	100 000
Kritikus betegségek esetén (félév várakozási idővel)	100 000	100 000
Első biztosítási évre az éves biztosítási díj	7 100	9 500
Első biztosítási évre a féléves biztosítási díjrészlet	3 550	4 750
Éves biztosítási díj a második évtől	6 600	9 000
Féléves biztosítási díjrészlet a második évtől	3 300	4 500

Nem terjed ki a biztosítási védelem valamely a szerződéskötés előtt, a biztosítottnál fennálló betegség, illetőleg egészségi állapot meglétével ok-okozati összefüggésben bekövetkező eseményekre.

SIGNAL élet-, baleset-, és betegbiztosítás

A szerződést minden tag egyénileg választhatja és kötheti meg.

A díjfizetés csoportos beszédési megbízással történik.

Kárrendezés a VSZ központján keresztül, a balesetbiztosítással megegyező ügyvitellel működik.

(üzemi telefon: 01/ 21-52)

A biztosítási szolgáltatás igénybeviteléhez a tagsági viszonyt a VSZ-nek igazolni szükséges.

További információt a VSZ Területi Képviselői nyújtanak.

ÚJ INTERNET FLOTTA TARIFA VSZ-TAGOK RÉSZÉRE

**ÚJ KEDVEZMÉNYES
INTERNET-ELŐFIZETÉST
VEHETNEK IGÉNYBE A
VSZ TAGJAI. A JÚLIUS
31-IG ÉRVÉNYES FLOTTA
TARIFA RÉSZLETEI ALÁB
OLVASHATÓK.**

A szolgáltatás kötöttségek nélkül kipróbálható!

A Vodafone Internet 2 GB, illetve a Vodafone Internet 5GB biztosan jól választás, de 3 munkanapon belül indoklás nélkül felmondható a szerződés, és az eszköz árát is visszafizetjük.

Költségek kontroll

Az internet csomagoknál a belső internetforgalomra maximum nettó 12 000 forintot számolunk a havidíjjal együtt, akkor is, ha a csomagban foglalt adatmennyiséget túllépi a felhasználó.

A számlázási egység egysége 10 Kb.

Csomagban foglalt havi adatforgalom csak belső használat esetén érvényes.

Az önálló internet-előfizetések SMS szolgáltatást is magukban foglalnak, egységesen nettó 24 Ft-os SMS díjjal.

A HSDPA technológiával lefedett területeken a minimális le- és feltöltési sebesség az ÁSZF 3. sz. mellékletében meghatározott (jelenleg 150/40 Kbit/s), amelyet a szolgáltató az esetek 80%-ában garantál.

Hétköznapi internethasználatához, esetlegesen meglévő vezetékes előfizetés mellé a Vodafone Internet 2GB csomagot ajánljuk.

Rendszeres használatához, illetve a vezetékes internet előfizetés kiváltásához a Vodafone Internet 5GB csomagot javasoljuk.

A fenti táblázatban szereplő internet tarifacsomagra kétéves hűségnyilatkozat érvényes, 1 év után választható más tarifa is.

A Vodafone 2009. február 16.–2009. július 31. között az alábbi Flotta Internet akciós ajánlatokat nyújtja:

■ **Vodafone Internet 2 GB** előfizetésekre kötött szerződés esetén **a havidíj csak nettó 2 400 Ft**

■ **Vodafone Internet 5 GB** előfizetésekre kötött szerződés esetén **a havidíj mindössze nettó 3 750 Ft**

Internet Tarifák	Havidíjban foglalt adatforgalom	Havidíj (nettó)	Havidíjban foglalt adatforgalom feletti díj (nettó)
Vodafone Internet 2GB	2 GB	2 400 Ft	0,1 Ft/minden megkezdett 10 Kbyte
Vodafone Internet 5GB	5 GB	3 750 Ft	0,05 Ft/minden megkezdett 10 Kbyte

MODEMEK ÉS ADATKÁRTYÁK

Az adatkárták/modemek Microsoft® Windows Vista™, Windows® XP, Windows® 2000, vagy Apple Mac (Mac OS® X 10.3.9 vagy újabb verzió) operációs rendszerű számítógépen használhatók.

VMC USB Stick K3565

Maximális le- és feltöltési sebesség	3,6 Mbit/s–384 Kbit/s
Csatlakozó	USB

VMC USB Stick K3520

Maximális le- és feltöltési sebesség	7,2 Mbit/s–384 Kbit/s
Csatlakozó	USB

VMC USB Stick K3715

Maximális le- és feltöltési sebesség	7,2 Mbit/s–1,45 Mbit/s
Csatlakozó	USB

VMC adatkártya E870

Maximális le- és feltöltési sebesség	7,2 Mbit/s–1,4 Mbit/s
Csatlakozó	PCI Express

Modem és adatkártya árak

Készülék	Vodafone Internet 2GB		Vodafone Internet 5GB	
	Nettó ár	Bruttó ár	Nettó ár	Bruttó ár
VMC USB Stick K3565	0,83 Ft	1 Ft	0,83 Ft	1 Ft
VMC USB Stick K3520	7 500 Ft	9 000 Ft	0,83 Ft	1 Ft
VMC USB Stick K3715	15 000 Ft	18 000 Ft	7 500 Ft	9 000 Ft
VMC USB Modem E870	0,83 Ft	1 Ft	0,83 Ft	1 Ft

A feltüntetett készülékárak az internet előfizetésre vállalt kétéves hűségnyilatkozat és 1 éves tarifamegtartás esetén érvényesek.



BEFEKTETÉSI KÁRTYA



Kedves Szakszervezeti Tag!

Engedje meg, hogy megismertessük **Befektetési Kártya** ajánlatunkkal!

Szeretné **növelni megtakarításait** egy befektetési lehetőséggel, de **nem szeretné lekötni pénzét**?

Nos, van egy jó hírünk! A Budapest Bank különleges terméke, a **Budapest Befektetési Kártya**

Pontosan ezt a lehetőséget kínálja Önnek, mely **egy bankkártya rugalmasságát és a pénzügyi befektetési alapok hozamát ötvözi!**

Itt az ideje, hogy **megtakarításaihoz bármikor hozzáférhessen** a lehető legegyszerűbb módon: bankkártyájával!

Budapest Befektetési Kártya

- Kártyadíj: 3500 Ft
- Minimum nyitóegyenleg: 53.500 Ft
- Praktikus – világszerte használhatja fizetésre vagy készpénzfelvételre
- Jövedelmező befektetési lehetőség – a rugalmas pénzkezelést befektetési hozamokkal párosítja
- Bármikor hozzáférhető – az adott napig elért hozammal együtt¹

Biztosítjuk a gondtalan utazását!

Befektetési Kártyájához ingyenes Európára kiterjedő utasbiztosítás kapcsolódik, amely automatikusan rendelkezésére áll, ahányszor csak el-hagyja Magyarországot². Sőt tetszés szerint kiegészíthető a teljes Világra is!

Az utasbiztosítási szolgáltatást kártya igényléskor a fiókban vagy a későbbiekben telefonon keresztül igényelheti!

Kérjük, hívja a 06-40/200-225-ös telefonszámot!

S hogy érheti el mindezt? Szinte kéznyújtásnyira!

Amennyiben felkeltette érdeklődését a lehetőség, igényelje fenti Befektetési Kártyaszám-csomagunkat a Budapest Bank Fiókjaiban!

Budapest, 2009. április

Tisztelettel:

Budapest Bank Nyrt.