ÁRA: 11 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam 1. szám **A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA** 1995. január 18.

Biztató jelek

Az áruszállításban megállt a visszaesés

A MÁV Rt. 1994. évi gazdálkodásáról a mérleg még nem készült el. A szállítási teljesítményeket fémjelző, két legfontosabb mutató azonban már ismert. Eszerint az utóbbi években tapasztalt nagyarányú visszaesés a személyszállításban még nem, de az árufuvarozásban úgy tűnik megállt. *A vasúton elfuvarozott áru mennyisége 45.5 millió tonna.* Ez 2 millióval – 4.6 százalékkal – haladja meg az előző évit. A kiélezett fuvarpiaci verseny miatt azonban a mennyiségi növekedéssel nincsenek arányban a bevételek. Az inflációs hatásokat ugyanis a MÁV-nak nem sikerült áthárítania a fuvaroztatókra.

Amennyiben a fuvarpiac élénkülésének kedvező tendenciája az idén is folytatódik – a belföldi fuvardíjak 30 százalékos emelését is figyelembe véve – *van esély a bevételek növelésére.* Bár a gondok még aligha enyhülnek. Ebben az évben például 22 ezer tehervagonból 7 ezernek lejár a hatósági vizsgája. Ha ezek javítására, illetve a forgalomból történő kivonásuk pótlására nem sikerül megoldást találni, *várhatóan 14 százalékkal csökken a kapacitás.*

Az árufuvarozást irányító szakemberek az említett gondok ellenére is derülátók. Erre az ad alapot, hogy az idén részben idegen tőke bevonásával logisztikai centrumokat nyitnak és üzembe lép a SZIR, a számítógépes szállításirányítási rendszer. Az ez évi programban két újítás is szerepel. Az egyik: január 1-től új szolgáltatásként bevezették a kisáru küldemények háztól házig történő fuvarozását. A másik: *„éjszakai ugrás"* elnevezéssel szintén új szolgáltatás lép életbe.

A személyszállításban –

(Folytatás a 4. oldalon)

A minimálbér 12 500 forint

Bérfejlesztés a megállapodások tükrében

Mit kell tudni a kettős bérformáról?

A MÁV Rt. vezetői és a szakszervezetek között 1994. december 13-án létrejött *"Megállapodásban"* szerepelnek a bérfejlesztés legfontosabb adatai, de ezek részletesebb ismertetése, a béremelések végrehajtásának néhány szabálya külön figyelmet érdemel.

Az alapbéremelés összesen *3260 millió forintot igényel,* amelyből 1740 millió forintot a 13. havi fizetés alapbéresítése fedez. Az alapbér emelkedés pótlék vonzata 820 millió forintot igényel. Így a január 1-től megvalósuló béremelések éves szinten 4080 millió forintot tesznek ki. A bérnövekedés forrásai:

- 1740 millió a 13. havi fizetés,

- 722 millió a kormány által biztosított összeg,

- 500 millió a létszámcsökkentés bére,

- 1118 millió a MÁV Rt. eredménytöbblete.

A vasút bérköltsége 1995-ben terv szerint mintegy 2 milliárd forinttal lesz több, mint 1994-ben volt, amelyhez korábbi 1 milliárd forint költségtöbblet kapcsolódik a különböző bérjárulékok miatt.

Az alapbérek átlagosan 14 százalékkal nőnek. Ebből 12,5 százalékot tesz ki az induló bérnek 8000 forintról 9000 forintra való felemelése. A soros előléptetés 1,5

(Folytatás a 2. oldalon)

Nyílt, őszinte véleménycsere

Nagy Sándor felszólalása a VSz választmányi ülésén

Január 5-én tartotta az új esztendő első ülését a VSZ választmánya. *Márkus Imre*, a VSZ elnöke üdvözölte a megjelenteket és kívánt boldog új évet a résztvevőknek. Külön is köszöntötte *Nagy Sándort*, az MSZOSZ elnökét és *Vágó Jánost*, a szövetség alelnökét.

A testületi ülés levezető elnökének javaslata szerint a következő témakörök kerültek napirendre: 1. VSZ tagságának felfüggesztése, 2. a költségvetés, 3. különfélék, személyi ügyek.

Miután a testület tagjai elfogadták az ajánlott napirendet, Márkus Imre röviden emlékeztetett a sztrájk körülményeire, és ennek kapcsán a választmány december 15-i ülésére, amelyen a VSZ felfüggesztette MSZOSZ tagságát. Azzal a céllal, hogy a döntés hátteréről érdemi véleménycsere, tisztázó párbeszéd alakulhasson ki, átadta a szót Nagy Sándornak.

– *Én is boldog új évet, pontosabban elviselhető esztendőt kívánok mindenkinek* – kezdte beszédét az MSZOSZ elnöke. – Nem egy örömteli ügyről van szó – mondta – hiszen nem örültünk annak, hogy egy erős és fontos szakszervezet felfüggesztette MSZOSZ tagságát. Ha a testület tagjai úgy érezték, hogy nem volt elegendő, megfelelő az MSZOSZ szolidaritása a sztrájkoló vasutasokkal, akkor mi erre a következő tényekkel válaszolunk.

December 7-én, a figyelmeztető sztrájk előtt kinyilvánítottuk szolidarításunkat, s ezt az állásfoglalásunkat elküldtük 17 szerkesztőségnek. Ebből azonban csak egy újság közölte. Döntésünknek két lényeges eleme volt: a szolidaritás kifejezése és az, hogy az MSZOSZ tisztségviselői járjanak el a MÁV Rt. vezetőinél és a kormánynál a vasutas dolgozók érdekében, tegyenek meg mindent a megállapodásért. S ez meg is történt.

Megértem – folytatta Nagy Sándor –, hogy negatív hatást

(Folytatás a 2. oldalon)

Váltótisztító pályamunkások a Nyugati pályaudvaron

Fotó: Jurkievicz



Mi ez?

A választ keresse az

5. oldalon!

Kik jogosultak díjmentes utazásra?

Válaszol Perger Imre, személyfuvarozási igazgató

A kormány december 28-án tartott ülésén tárgyalta a közlekedési menetkedvezményeket. Az erről született határozat megjelent a Magyar Közlöny 128. számában. Örömmel állapítottuk meg, hogy minden olyan javaslat, melyet szakszervezetünk az egyeztető tárgyalásokon kért, majd azt követően a Pénzügyminisztériumnak megküldött, bekerült a végleges szövegezésbe. *(Itt jegyezzük meg, hogy a kedvezmények kialakításában a vasútnál működő szakszervezetek közül egyedül a Vasutasok Szakszervezete vett részt.)*

A kormány ezúttal nem elvont, hanem adott. Az adómentesen biztosítható menetkedvezmény ügye, a vasutasok és a MÁV-val kapcsolatban álló, volt vasutas intézmények, érdekképviseleti szervek dolgozói és családtagjaik számára a vártnál kedvezőbben alakult.

A kormányhatározat szerint kik jogosultak díjmentes utazási kedvezményre? A kérdésre *Perger Imre* személyfuvarozási igazgatótól kértem választ.

– *Előljáróban szeretném elmondani, hogy az elmúlt évi adószabályok sok gondot okoztak a MÁV-nak.* A vasutasok kedvezményét szabályozó változások miatt az APEH külön állásfoglalását is ki kellett kérni. Ez év január 1-től viszont már nem az aktuális adójogszabály van érvényben, hanem az ahhoz kapcsolódó kormányrendeletben szabályozták azoknak a vasúti kedvezményeknek a körét, amelyek a jövőben adómentesen adhatók. Ez keretmegállapodás, amely egy lehetőséget takar. Ehhez a MÁV-nak belső szabályozást kell készíteni. Ebben világosan meg kell fogalmazni, hogy a lehetőségeken belül milyen körben, hogyan biztosítja a kedvezményeket.

– *Kiknek és hogyan?*

– *Az alapkedvezmények kö-*

(Folytatás a 3. oldalon)



MVJ

Sikerekben gazdag boldog új évet kíván a

MÁV VASJÁRMŰ KFT



Nyílt, őszinte véleménycsere

Nagy Sándor felszólalása a VSz választmányi ülésén

(Folytatás az 1. oldalról)

váltott ki az általános sztrájkkal való szolidarítás elmaradása, de mi a hangsúlyt nem szolidaritási táviratra tettük, hanem a megállapodás segítésére. És a sztrájk megállapodással végződött. Amit a vasutasok elértek, az eredmény. Az is kedvező dolog, hogy nem alakult ki kezelhetetlen helyzet, nem bontakozott ki országos sztrájkhullám. *Mi tehát el tudunk számolni azzal, hogy mit tettünk.* Nem voltunk érdektelenek, közömbösek, nem voltunk tétlenek. Ezek tények.

Az MSZOSZ tagság azonban csak a jéghegy csúcsa – hangsúlyozta *Nagy Sándor*, és emlékeztetett arra, hogy a vasutas szakszervezet életében a tagsági viszony felfüggesztésének gondolata nem az első eset. Előfordult korábban is. Az, hogy most ez megismétlődött, lehet, hogy a sztrájkkal kapcsolatos hangulat apropót szolgáltatátott. Ennek kapcsán beszélni kell arról, hogy mi az igazi szövetség, milyen szövetségről van szó? Olyan szövetségről van szó, amely a padlóról állt fel, megnyerte a tb-választásokat, jelentős szerepet játszik az Érdekegyeztető Tanácsban.

Fontos kérdés, hogy konszolidálódni tud-e a MÁV, vagy menetrendszerint jönnek a sztrájkok? Nem lényegtelen, hogy milyen magatartást tanúsít a Vasutasok Szakszervezete. Lehetnek olyanok, akik úgy ítélik meg, hogy a VSz egyedül is elég erős, nincs szüksége szövetségre. Mérlegelni kell azonban: kinek érdeke a széttagoltság, a szakszervezetek szétzilálása. Ki mit ért el azzal, hogy különvált. Ha önállóak vagyunk több eredényt tudunk elérni? Az elmúlt évek tapasztalatai éppen az ellenkezőjét bizonyítják. Természetesen mindenkinek szíve joga eldönteni, hogy milyen szervezeti keretek között működik. Kérem, fontolják meg az elmondottakat, térjenek vissza a döntésükre, lehetőleg az MSZOSZ kongresszusáig – fejezte be beszédét Nagy Sándor.

Márkus Imre ezután megnyitotta a vitát. A felszólaló testületi tagok között pro és kontra megoszlottak a vélemények. Volt, aki így fogalmazot: *Jó hogy eljött Nagy Sándor, de semmi újat nem mondott.* Ez utolsó csepp volt a pohárban. Egy másik felszólaló szerint *„nem az utolsó csepp volt, hanem egy egész pohár."* Többen elmondták, hogy nem Nagy Sándor személyével, munkájával van bajuk – közreműködéséért köszönetet is mondtak –, hanem az MSZOSZ tevékenységével elégedetlenek. Az MSZOSZ kritikus helyzetben nem állt mellénk – hallottuk –, nem nyújt kellő segítséget, sok a kifogás megyei szinten is. A szövetség működési zavarokkal küszködik. Ha az MSZOSZ helyzete, struktúrája, munkája nem változik, akkor a mi álláspontunk sem fog módosulni.

Elhangzottak másféle vélemények is, például a nyugdíjasoké. – Mi érzelmileg is kötődünk az MSZOSZ-hez, mi nem ítéljük negatívan munkáját, magatartását. *Nem helyeseljük a felfüggesztést.* Nekünk is vannak elvárásaink, követelményeink a szövetséggel szemben – például az önálló vasútegészségügy megőrzése –, de az MSZOSZ-el együtt.

Többen hivatkoztak a tagság véleményére. Egyesek szerint a tagság azt várja, hogy erősítsék meg a felfüggesztést. Mások szerint máris vannak jelei annak, hogy csökkeni fog a taglétszám, ha a VSZ kilép az MSZOSZ-ból. Ezért – hangzott a javaslat – tűzzük tagsági vitára az ügyet, a választmány december 15-i döntését, majd a kialakított álláspont kerüljön a rendkívüli kongresszus elé.

A testület tagjai véleményének elhagzása után Nagy Sándor reagált a felszólalásokra. *Kulcsproblémának azt látta, hogy nincsenek alapvető döntések a MÁV helyzetéről. Cáfolta azt a nézetet, miszerint vannak tökéletes tagszervezetek, kitünő szakszervezeti tagok és ott van egy rossz, semmirekelő szövetség.* Kire haragszunk, ki ellen akarunk fellépni, kivel akarunk összefogni? – kérdezte. Azt ajánlotta, hogy saját indulatainkat ne egymás ellen éljük k; tartsuk karban indulatainkat.

Az MSZOSZ elnöke a közös felelősségre apellált, az együttes mérlegelésre, gondolkodásra, összefogásra szólított fel. Mert tényleg rossz a munkaszervezetünk. Régóta mondjuk, hogy a szükséges változtatásokhoz megfelelő feltételek – szakértők, képzés, sztrájkalap, pénz – kellenek. Kik csinálják ezt? Ez nem sztrájk kérdése. Ezeket válaszoljuk meg. Ne kerülgessük a struktúrális kérdéseket – tagdíj, oktatás, pénzügyek –, mert különben szétzilálódunk, függetlenül attól, milyen kormány van hatalmon.

Nagy Sándor kitért a kormány megítélésére, véleményt mondott a parlamentbe került szakszervezeti tisztségviselők munkájáról, szerepéről is, majd végül ismét hangsúlyozta, hogy az MSZOSZ el tud számolni azzal, mit tett a vasutassztrájkot követő megállapodásáért. Azt kérte a választmány tagjaitól, ezt mérlegeljék.

Márkus Imre a következőkkel zárta le a napirend vitáját: – *Meghallgattuk a különböző véleményeket, értékeljük ezeket, konzultáluk a tagsággal és visszatérünk korábbi döntésünkre.*

– kárpáti –

Sztrájk után van okunk bizakodni

Megszületett a várva várt megállapodás, de azokban az órákban megind nem minden vasutas érzett teljes elégedettsége.

Vajon miért?

A kemény munka – még ha fárasztó is – általában elégedetté teszi az embert, kivéve, ha jön valaki és az eredményt lerombolja. Körülbelül ez történt velünk most is, *amikor* megszületett egy jó megállapodás, és mégis... vannak akik most is kétkednek. Pedig nem hiszem, hogy bárki elcserélné az elveszett illúzióit arra a több mint 14%-os fizetésemelésre, amit a sztrájkkal elért megállapodás tartalmaz.

De miért írhatták a napilapok, mondhatta a tévé és a rádió, hogy a sztrájk szükségtelen, felesleges, azaz hiába való volt? Mert a megállapodás mellé csomagolt önigazoló munkáltatói magyarázatok ezt sugallták. Csak azt hajtogatták, hogy egy nappal korábban, ugyanazt a megállapodást, ami 13-án a sztrájk végét jelentette nem fogadták el a sztrájkolók képviselői.

Az igazság ennek pont az ellenkezője. A sztrájk valódi fenyegetését későn felismerő munkaadói oldal, december 12-én (hétfőn) délután a saját maga által tett javaslatokat nem volt hajlandó aláírni.

Persze a munkáltatót is meg lehet érteni. Ha engem terhelne a sztrájk felelőssége, én is megpróbálnám minden eszközzel azt a másik félre kenni. Főként akkor, ha ezzel azt is elérem, hogy a mondandóm a valóban sztrájkolni képes vasutasok egy részének elvenné a kedvét hasonló akcióktól.

Természetesen azon sincs mit csodálkozni, hogy ezt az álláspontot támogatják azok a munkavállalók is, akik nem merték vállalni a sztrájkkal járó kockázatot, hisz amit hallanak látszólag őket igazolja. Bocsánat, nem ítélkezni, hanem csak kérdezni szeretnék: *ők milyen lelkiismerettel veszik majd át a bérfejlesztésről szóló értesítőt?*

Korábban előfordult, hogy a dicsőség volt a mienk, most a kézzelfogható eredmény. Méghozzá olyan eredmény, amiért keményen és fegyelmezetten megküzdöttünk. Ne hagyjuk, hogy néhány hamisan csengő szó elvegye a kedvünket!

A 13. havi fizetésről pedig annyit, hogy a megállapodás szerint nem veszett el végképp, csak 1995-ben máshogy hívják. A boltban pedig nem az számít milyen címen vettük fel azt a pénzt amiből éppen vásárolunk.

A lényeg az, hogy a vasutas szakszervezetek vezetői olyan szerződést kötöttek a nevünkben és megbízásunkból, amire külön-külön *egyiknek sem lett volna esélye.* Ez még akkor is így van, ha vannak akik úgy fogalmaznak: így is kevesebbet ér a fizetésünk mint tavaly.

Karácsony Szilárd

A támogatás Bécsből érkezett

Az osztrák vasutas- szakszervezet delegációjának karácsonyi villámlátogatása

December 22-én, az esti órákban, a karácsonyi ünnepekhez méltó, bensőséges ünnepség színhelye volt a Vasutasok Szakszervezete Benczúr utcai székházának elnökségi tanácsterme. Az osztrák vasutas szakszervezet (ÖGB) *Eric Klarer* alelnök vezette öttagú delegációja „ugrott át" Bécsből Budapestre, hogy villámlátogatásukkal örömet szerezzenek a magyar vasutas gyerekeknek. A vendégek ezúttal nem üres kézzel érkeztek. Az ízlésesen csomagolt ajándékok mellett az elmúlt év nyarán a MÁV Szimfónikus zenekar bécsi jótékonysági hangversenyek bevételéből tekintélyes összeget hoztak magukkal. Mindezt azzal a szándékkal tették, hogy gyarapítsák a MÁV a Gyermekekért Alapítványt.

A két szakszervezet között évek óta baráti az együttműködés. Ezt tükrözte az a néhány óra is, amit a vendégek a VSzben töltöttek. Hangulatossá varázsolta a találkozót a MÁV Gyermek Alapítvány Benczur utcai óvodásainak kedves kis műsora. A nyolctagú kisegyüttes – négy fiú, négy kislány – *Földényi Györgyné* és *Kiss Katalin* óvónők kíséretében verssel, dallal hálálták meg a vendégek adományát.

A gyerekműsor után Eric Klarer alelnök a két szakszervezet között kialakult baráti kapcsolatot méltatva átadta az adományt Győri István alelnöknek, aki meleg szavakkal köszönte meg a nemes célt szolgáló támogatást.



Kölcsönös ajándékozás



A műsor után az elismerés nem maradt el

(Fotó: Tüttő)

Korkedvezményt kérnek a kocsiszolgálat dolgozói

A VSz műszaki kocsiszolgálati tagozata novemberben soros ülést tartott, amelyen megtárgyalták többek között kocsivizsgálók, műhelyi és vágányközi dolgozók korkedvezményes nyugdíjba vonulásának lehetőségét. A korábban meghirdetett aláírásgyűjtéshez 2000 dolgozó csatlakozott, így a tárgyalások már októberben elkezdődhettek, amelyen részt vett a GIB részéről *Pszota Árpád* titkár, a tagozat képviseletében *Zubály Bertalan*, a MÁV-ot pedig *dr. Tari Endre* az EÜ lgazgatóságának vezetője képviselte.

Dr. Tari Endre a témával kapcsolatban elmondotta, hogy novemberben elkezdődtek a felmérések minden igazgatóság területén. Ez a munka 1995. júniusában fejeződik be. Pszota Árpád levélben kérte Győri István alelnököt, aki egyben a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat tagja, hogy képviselje ezt az ügyet.

Az értekezlet résztvevői ezután tájékoztatót hallgattak meg a bértarifáról és a foglalkoztatás-politikáról.

Zubály Bertalan a legutóbbi GIB-ülésről tájékoztatta a jelenlévőket.

Az ügyvivő testület kezdeményezte, hogy a kocsijavító műhelyekben dolgozók bérbesorolását felül kell vizsgálni, és azt országosan egységesíteni.

Az ülésen Győri János, Debrecen területének ügyvivője beszámolt a fékpróba megváltozásáról, amely véleménye szerint nincs összhangban az E2. utasításban leírtakkal. Ebben az esetben az egyszerűsített fékpróba elveszti hatályát.

Kovács József budapesti ügyvivő javasolatára a következő ülést a Nyugati pályaudvaron tartják.

Az ifjúsági tagozat tervei

A Vasutasok Szakszervezete ifjúsági tagozatának tanácsa legutóbbi ülésén több, a tagozat jövőjével kapcsolatos döntést hozott. Február 9-én küldöttértekezletet tartanak, amelyről lapunk hasábjain tájékoztatják majd az olvasókat.

Ebben az évben négy országos rendezvény szerezését is tervezik.Áprilisban például locsolóbált rendeznek Püspökladányban, a nyáron júniusban ifjúsági kispályás labdarúgó kupa lesz Pécsett, augusztusban három napos ifjúsági találkozóra kerül sor Debrecenben, Szegeden pedig novemberben tartják az Erzsébet bált.

KÉPZÉSI HÍREK

A csomóponti oktatások első két havi tapasztalatait december 5-i ülésén összegezte a Képzési és Oktatási Bizottság. Az értekezleten a képzést szervezőkön kívül jelen voltak az előadók is, azzal a céllal, hogy jobbító szándékú észrevételeiket közvetlen megoszthassák egymással.

A hallgatóságot a szervezők és a kitöltött véleménykérő lapok képviselték. A testület megállapította ,hogy néhány kisebb – kezdetben mindenképpen tolerálható – bakin kívül az oktatások elérték céljukat és a hallgatók is megelégedéssel fogadták a tisztségviselői képzés új formáját.

A képzési és oktatási bizottság tagjainak többsége egyetértett a tanfolyamok adminisztrálásának egyszerűsítésével, így a jövőben mindenhol egységes jegyzőkönyvben szerepel majd az előadás minősítése. A jelenléti ívek és kikérők kezelését felkért tanfolyamvezetők fogják végezni.

A Képzési és Oktatási Tervben szereplő vetélkedő előkészítésére is az ülés alkalmával került sor. A végleges programot, jelentkezési feltételeket és természetesen a díjak ismertetőjét a Magyar Vasutas következő számában olvashatják.

Minden érdeklődőt továbbra is szeretettel várunk a megjelölt helyszíneken és időpontokban.

K. Sz.

Eredményes volt a munkaharc

A vasutasokat nem vádolhatják megalapozatlan követelésekkel

Valószínűleg senki sem tartja természetesnek, hogy a szakszervezetek már évek ót egyre keményedő küzdelmet folytatnak a vasút és a vasutasok helyzetének legalább szinten tartása érdekében. A hosszan elnyúló tárgyalások mellett jellemző az évről évre visszatérő figyelmeztető sztrájk, majd az 1994 decemberi általános sztrájk megszervezésének szükségessége.

Jogosan vetődik fel a kérdés: *miért nem lehet tárgyalások útján megegyezni a vasutasok életkörülményeit alapvetően meghatározó létszámcsökkentési, béremelési kérdéseiről, illetve a kollektív szerződés lényeges elemeiről.* Talán túlzottak a vasutasok igényei, vagy a MÁV vezetői szándékosan egyre rosszabb körülményeket akarnak a munkavállalók részére létrehozni?

Egyik felvetés sem igaz. Csak néhány példa, számszerű adat a túlzott követelések cáfolatára. A MÁV létszáma az utóbbi években tízezerrel csökkent, a vasutasok átlagbére - a többműszakos foglalkoztatás, a jelentős túlóramennyiség ellenére - elmarad a nemzetgazdasági átlagtól, a kollektív szerződés megállapodásai inkább romlanak, mint javulnak (az utóbbi példa a műszakpótlék 40 százalékról 30 százalékra való csökkentése, vagy a sok kényelmetlenséget okozó munkaidő bevezetése.

Hamisak azok az állítások is, amelyeket a múlt év őszén a kormány képviselői és a sajtó gyakran hangoztatott, mely szerint a vasutasok követelései irreálisak, azokat csak más munkavállalói réteg rovására lehet teljesíteni. A vasutasoknak nem túlzottak az igényei, tudomásul veszik az átalakulással együttjáró elbocsátásokat, a reálbérek kisebb-nagyobb csökkenését, *de azt nem tudják elviselni, hogy az állam, a tulajdonos az átalakítás minden terhét rájuk hárítsa,* az elmaradt intézkedések káros következményeiért őket tegye felelőssé.

A korábbi évek őszi tárgyalásainál is nehezebbnek látszott a múlt év szeptemberében kezdődő egyeztetési folyamat. Hiszen eddig még soha nem tapasztalt rossz ajánlatokat tett a MÁV Rt. menedzsmentje, hivatkozva a kormány és a felügyeletet ellátó (tulajdonosi jogkört közvetlenül gyakorló KHVM) határozataira. A munkaadó "ajánlatai" a következőkben foglalhatók össze:

- szüneteltetni kell 900-1000 kilométer hosszú vonalon a vonatforgalmat, ezzel és más intézkedésekkel mintegy 10-15 százalékkal csökkenteni kell a létszámot,
- a kollektív szerződésben eddig elért eredményeket fel kell adni és azokat a többlet juttatásokat, amelyek a törvényes szint felett vannak meg kell szüntetni (így csökkenteni kell a műszakpótlékot, a végkielégítést stb.),
- az 1995. évi átlagbérek 1,5 százalékkal nőhetnek, (ez gyakorlatilag a bérszabályzatban előírt úgynevezett soros előléptetések bérszükséglete).

Ezek az intézkedések jelentős számú - 7000-10 000-ig! - munkavállaló elbocsátását, a munkáltatás körülményeinek (munkaidőbeosztás) romlását és a reálbérek 18-20 százalékos csökkentését jelentették volna.

Természetesen ezeket az ajánlatokat az érdekképviseleti szervek *még tárgyalási alapnak nem tudták elfogadni.* A Vasutasok Szakszervezete kezdettől élére állt és szervezte a tiltakozást a tervezetek megvalósítása ellen. A tiltakozó akciókat a kormánynak kellett címezni, hiszen az hozta azt a határozatot, amelyen a MÁV Rt. javaslatai alapultak. A MÁV Rt. menedzsmentjét a kormányhatározat végrehajtására kötelezték. *Szakszervezetünknek bizonyítani kellett,* hogy a Mercel-tanulmány következtetései tévesek, nem veszik figyelembe a sajátos magyar viszonyokat, *(például azt, hogy nincs mire átterelni a vasúti forgalmat),* figyelmen kívül hagyták a települések érdekeit, a környezetvédelmi törekvéseket stb.

A tárgyalások a MÁV vezetőivel folytatódtak, de ezekbe a tárgyalásokba a szakszervezetek kérése ellenére sem kapcsolódtak be a tulajdonos, illetve a kormány képviselői. Levélben kerestük meg a kormány több tagját - ideértve a miniszterelnököt is - és kértük a "határozat" felülvizsgálatát, illetve módosítását. A tiltakozások hatására csak kisebb engedményeket sikerült elérni. Így mérsékelték a létszámcsökkentést, emelték a bérfejlesztés mértékét, némi engedmények születtek a kollektív szerződés megváltoztatása során. Mindezek kevésnek bizonyultak ahhoz, hogy a vasutasok élet- és munkakörülményei drasztikusan ne romoljanak, de a tárgyalások megrekedtek, nyilvánvalóvá vált, hogy más módszerre is szükség van további eredmények eléréséhez. *A jogos követeléseknek a sztrájk meghirdetésével és később a figyelmeztető és általános sztrájk tényleges megvalósításával is nyomatékot kellett adni.*

Összefogtak a szakszervezetek és mögéjük felsorakozott a munkavállalók többsége. A figyelmeztető és az általános sztrájk lényegesen javította a szakszervezetek tárgyalási pozícióit. Közvetlen a sztrájkok előtt és alatt is a tárgyalások állandóan folytak (vasárnap is), amelyben résztvettek a MÁV Rt. legfelső vezetői (elnök, vezérigazgató) és végül bekapcsolódott a kormány képviselője, *dr. Lotz Károly* miniszter is. Az általános sztrájk 18. órájában igen kemény viták közepette (december 13-án 15 órakor) megszületett a "Megállapodás", amely még elfogadható eredményt jelenthetett a vasutasok többségének.

A "Megállapodás" a következőket tartalmazta:

1. A MÁV Rt. vezetősége arra törekszik, hogy 1995-ben a teljes vonalra kiterjedő forgalom szüneteltetésére ne kerüljön sor. A vizsgálatokba az önkormányzatokkal való tárgyalásokba bevonja az érdekképviseleteket is.

2. A munkáltató központilag nem ír elő a szervezetei számára kötelező létszámleépítést, sem százalékos, sem abszolút formában. A létszámszükségletek megállapítása, az esetleges leépítések eldöntése a szakszervezetekkel egyetértésben történhet. A Munka törvénykönyve a létszámmal kapcsolatos kérdésekben a szakszervezeteknek csak véleményezési jogot biztosít, így az egyeztetési lehetőség kivívása lényeges eredménynek számít.

3. A kollektív szerződésről a tárgyalások tovább folynak, a módosítás összességében jövedelemcsökkenést nem eredményezhet.

4. A felek készek olyan megállapodás megkötésére, amely lehetővé tesz egy ösztönzésen alapuló motivációs rendszer bevezetését.

5. A jövedelem növekedésre többirányú megállapodás is létrejött. Ezek:

- 1995 január 1-től a minimálbér összege 12 500 forint lesz,
- 1995 január 1-től 6 százalékos mértékű alapbér emelést biztosítanak,
- az 1995-ben esedékes 13. havi fizetést alapbéresítik és így a bértáblázat induló bére 9000 forint lehet,
- 4 százalékos mértékben teljesítményjutalmat garantálnak, amelynek kifizetésére 1995 július 10-én kerül sor,
- további 4 százalékos mértékű keresetnövekedés lehet, ha erre az eredményjavulás lehetőséget ad. Ennek kifizetésére 1995 december 10-én kerül sor. Ez utóbbi 4 százalékos keresetnövekedésből 2 százalék megvalósulására *Kálnoki Kis Sándor,* a MÁV Rt. elnöke személyes garanciát vállalt.

Összefoglalásul megállapítható: eredményes volt a munkaharc, de hátra van még a foglalkoztatási kérdések részleteinek megvitatása és a kollektív szerződés további tárgyalása. Ezekre a megbeszélésekre viszont valószínűleg a munkabéke megőrzése mellett kerülhet sor, nyugodtabb légkörben és hosszabb idő alatt lehet megállapodásra jutni.

Dr. S. J.

Megosztott dilemmák

A szakszervezetek szerepe ma a belpolitikában épp olyan jelentős, mint a politikai pártoké - mondta egy érdekvédelmi fórumon *Héthy Lajos* munkaügyi államtitkár. Ez kétségtelenül figyelmet érdemlő megállapítás. Kérdés, így van-e, az érdekképviseletek ilyen felértékelése megfelel-e a valóságnak?

Az igenlő választ számtalan jel erősíti. Ha megosztottak is a szakszervezetek, ha hat nagy konföderációt számolunk is, - ami a plurális viszonyok között természetes, - *a szakszervezetek az ország legnagyobb társadalmi szervezetei.* Közismert, hogy csak az MSZOSZ-nek több tagja van, mint a parlamenti pártoknak és azon kívülieknek együttvéve. Képviselőik újabban jelen vannak az Országgyűlésben is. A kormány és a munkáltatók szociális partnereiként fontos tényezői az érdekegyeztetés rendszerének. Lényeges társadalompolitikai, gazdasági, szociális kérdésekben nem lehet őket megkerülni, nélkülük és ellenükre aligha folytatható érdemi társadalmi párbeszéd, aligha őrizhető meg a munkabéke. Kiiktathatatlan szereplői a konfliktusok kezelésének, egy *sztrájk* - mint ezt a legfrissebb példák is mutatják - megrázhatja az egész országot.

Mégis, a köznapi tapasztalatok *ellentmondani látszanak* az államtitkári véleménynek. Mindenfelé gondterhelt, szorongó érdekvédőkkel találkozunk. A bizonytalansággal átszőtt nyugtalanság oka: *a szakszervezetek jelenlegi helyzete.* Csökken a taglétszám, vele együtt a befolyt tagdíj. Kevés a felkészült szakértő, nincs elég pénz oktatásra, továbbképzésre, infrastruktúrára, újságra. Belső válságjelek, személyes torzsalkodások gyötrik a vezető testületeket, veszélybe kerül az intézményi, szervezeti működőképesség, tisztázatlanok a tulajdoni, vagyoni viszonyok. Gyengíti a szakszervezetek pozicióit a szétforgácsoltság, az egészségtelen rivalizálás is, jóllehet az utóbbi időben ellentétes tendenciákat is megfigyeltünk.

Halljuk, látjuk mindezt akkor, amikor - a korábbi évekhez viszonyítva - most *kedvezőbb körülmények* között dolgozhatnak a szakszervezetek. A szónak abban az értelmében, hogy a jelenlegi kormánykoalíció nem szakszervezet-ellenes. Elődjével ellentétben nem hoz szakszervezet-ellenes törvényeket, intézkedéseket. A szocialista-liberális kormánykoalíció igényli, ösztönzi a társadalmi párbeszédet, biztosítja az érdekegyeztetés intézményes rendszerének működését. A kedvező körülmények közé sorolhatjuk azt is, hogy a szakszervezetek túl vannak egy sikeres tb-önkormányzati és üzemitanács-választáson, amely biztosította legitimitásukat, tisztázta az erőviszonyokat, növelte társadalmi elismertségüket.

Az 1993. májusi eredményes megmérettetés után tehát azt várhattuk volna, hogy javuljanak a szakszervezetek működésének belső feltételei, ehelyett azonban *a gondok szaporodtak,* a működési zavarok fokozódtak. Az okok összetettek. Nemcsak szubjektív eredetűek, nem pusztán a mozgalmon belül keresendők. Összefüggenek a munka világának problémáival, az ország gazdasági nehézségeivel, erkölcsi, szellemi állapotával és a nemzetközi környezettel is. A most zajló világátalakulás és az ezt kísérő tanácstalanság, zavarodott útkeresés nálunk is tapasztalható. Duplán, vagy sokszorosan is, hiszen egy *rendszerváltás közepén vagyunk,* amikor minden változik körülöttünk és bennünk.

A szocialista dominanciájú kormány *liberális gazdaságpolitikát hajt végre,* amelynek restrikciós megszorító intézkedéseit, a drasztikus áremelések életszínvonalat csökkentő, elszegényítő hatását a bőrünkön és zsebünkön érezzük. Ez kemény, következetes, *hatékony érdekvédelmet,* a szakszervezetek szervezett erejét, összefogását, működő szolidaritást tételez fel. Ez azonban nem, vagy csak ritkán biztosított. Megoszlik a munkavállalói oldal véleménye az Érdekegyeztető Tanács ülésein, a legutóbbi megállapodásról például. Eltérőek a nézetek a társadalmi-gazdasági megállapodásról, különbözik az egyes szakszervezetek megítélése a parlamentbe került szakszervezeti tisztségviselők szerepéről, s nem utolsó sorban, a kormánykoalícióhoz fűződő viszonyáról is.

Az utóbbi időben - az 1995. évi adórendszer és költségvetés készítése, elfogadása kapcsán - felerősödtek a nézeteltérések a versenyszféra és a költségvetési intézmények érdekvédői között. Nehezíti a szakszervezetek tevékenységét, hogy a munka világára vonatkozó *jogszabályok ellentmondásosak,* nem harmonizálnak egymással. A napi konfliktusok jelentős hányada ugyanis a törvényi szabályozatlanságra vezethető vissza. Szembetűnő a Munka Törvénykönyvének hiányossága, a szakszervezeti jogosítványok elégtelensége, a megoldatlan munkaügyi problémák és az elhúzódó munkaügyi perek nagy száma.

Mindezek az anomáliák érződnek a MÁV Rt. területén, ezekkel a dilemákkal kell megküzdeniük a vasutas szakszervezeteknek is. *Hogyan?* - kérdezhetjük egymástól. Közös gondolkodással, a legjobb megoldások megtalálásával. Ez legalább két kérdésben az elfogadható válasz kiérlelését igényli: *Mit jelent az érdekvédelem a szociális piacgazdálkodás körülményei között? Mi a kívánatos gondolkodásmód és magatartás a szakszervezeti aktivisták és tisztségviselők számára?*

A tavasszal esedékes üzemitanács választásra való felkészülés megfelelő időszaknak kínálkozik ahhoz, hogy a mindennapi gyakorlati érdekvédelmi munkát összekössük a szakszervezetpolitika stratégiai kérdéseivel. Újragondolhatjuk például a vasutassztrájk tanulságait, az üzemi tanácsok és a szakszervezetek kapcsolatait, a taglétszám problémáit, az érdekegyeztetés tennivalóit. Annál is inkább, mert nem jó, ha mindig csak a földre nézünk, mert akkor nem látjuk a horizontot, ám ekkor meg orra bukhatunk, ha csak a távlatokra tekintünk és nem figyelünk a lábunk elé.

Kárpáti Sándor

Kik jogosultak díjmentes utazásra?

Válaszol Perger Imre, személyfuvarozási igazgató

(Folytatás az 1. oldalról)

re változatlan. A vasutasok és családtagjaik, a vasutas nyugdíjasok és családtagjaik miként eddig, továbbra is díjmentes utazásra jogosultak. Most ez bővül a közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium dolgozóinak és nyugdíjasainak a kedvezményezésével a meghatározott feltételek teljesülése esetén. Kiterjed továbbá a kedvezmény a vasutas érdekképviseleteknél a vasútegészségügyi szerveknél foglalkoztatott dolgozókra és családtagjaikra, a biztosító és önsegélyező egyesületek, VTI, ÖTA dolgozóinak is adható arcképes igazolvány. Rendeződött a vasutas alapítványnál dolgozók ügye, valamint a kft.-ék sorsa. Biztosítja a jogszabály a vasúti alapítású kft.-ék és alapítványok dolgozóinak kedvezményét azok számára, akik az alapításkor is rendelkeztek vele. A kft.-ék új dolgozói részére azonban már mást ír elő a szabályozás. Fizetés nélküli szabadság adására a kedvezmény meghagyásával már nincs lehetőség. A *Pro Ferrovia díj* és a *Széchenyi szobor* kitüntetettjei a jövőben nem kaphatnak adómentes szabadjegyet.

– Még annyit jegyeznék meg, hogy a menetkedvezmények részletes szabályozása most van kidolgozás alatt. – fejezte be tájékoztatását Perger Imre.

V.F.

Bérfejlesztés a megállapodások tükrében

A minimálbér 12 500 forint – Mit kell tudni a kettős, bérformáról? – Az étkezési hozzájárulás még függőben

(Folytatás az 1. oldalról)

százalékos mértékű átlagos alapbéremelést jelent. Az alapbér emelések pótlékai további bérnövekedést eredményeznek. Így az összes béremelés *átlagosan 15-16 százalék körül lesz,* amely munkaköri csoportonként 8 és 17 százalék között szóródhat. A bérnövekedés mértékében előálló szóródás okaira később részletesen visszatérek. A fentiekben kimutatott átlagos bérnövekedés annyival lehet kevesebb, amennyivel az 1995 december 10-i kifizetésre tervezett 4 százalékos mértékű teljesítményjutalom elmarad a tervezettől (tehát legfeljebb 4 százalékkal).

A béremelések végrehajtása

A bérfejlesztések végrehajtására a MÁV Rt. Vezérigazgatóságának 106083/1994. sz. utasítása rendelkezik. Az utasítást a szakszervezetekkel egyetértésben adták ki. Az utasítás szerint a bértáblázat induló bérét *8000 forintról 9000 forintra fel kell emelni*, amely 12,5 százalékos alapbér emelést jelent azoknak, akik az addig érvényes bértáblázat bértételei szerint kapták alapbérüket (100 százalékos ráállás). Elvileg 100 százalék alatti bérbeállás nem lehetséges, de 100 százalék feletti elsősorban az alacsonyabb (1-5 bérosztály), illetőleg magasabb (17-21 bérosztály) osztályokban több munkavállalónál előfordulhat. *A 12,5 százalékos mértékű emelés azonban alanyi jogon mindenkit megillet, függetlenül a bérbeállás mértékétől.* Ez alól csak néhány vezetői beosztás kivétel (osztályvezetőhelyettestől felfelé, összesen körülbelül 500 fő). Ezek a vezetők csak 8 százalékos mértékű emelést kaphatnak (ez a bér a 13. havi fizetés alapbéresítése), ha ennél magasabb béremeléssel az új bértáblázat szerinti alapbért meghaladnák. A bérfejlesztés alapja az 1994. december 31-én érvényes személyi alapbér,

Az érvényes besorolási rendszerben úgynevezett soros előléptetésben részesülő dolgozót - akinek bértétel érvényességi éve 1992 - további 4 százalékos bérfejlesztés illeti meg, amelynek alapja a már 12,5 százalékkal megemelt alapbér. Ez a béremelés is megillet mindenkit - természetesen csak azokat, akik jogosultak a soros előléptetésre - függetlenül a bérbeállás mértékétől és még attól is, hogy esetleg a bérosztály 14. bértételébe tartoztak eddig.

Amennyiben a kétféle béremeléssel együtt sem éri el valaki a 12 500 forintban megállapított minimálbért, *akkor a bérét erre a szintre ki kell egészíteni.* Az 1995. január 1-től érvényes alapbér táblázatot mellékeljük. Már az 1994. december 13-án kötött megállapodásban is szerepelt, így természetesen az utasítás tartalmazza, hogy a bértáblázat bértételei az adható legkisebb bért jelentik. Tehát ennél kevesebbet senki nem kaphat, de többet megállapíthatnak. egyébként gyakorlatilag ezt az elvet már eddig is alkalmazták elsősorban vezetői beosztásokban. Ezentúl a bérszabályzat alapján minden bérbesorolásra jogosult vezető élhet ezzel a jogával, ha erre bérfedezet rendelkezésére áll. *Ezzel megnyílt a lehetőség az alapbérek differenciált megállapítására.*

Az úgynevezett kettős bérforma (időbér + darabbér) alkalmazása esetén a munkavállaló személyi alapbére a biztosított időbérből és a 100 százalékos teljesítményhez kapcsolódó darabbérből áll. Ennek értékét személyre szólóan meg kell határozni és a továbbiakban az átlagos (12,5 százalékos) és a soros előléptetéssel együttjáró (4 százalékos) béremelés szerint kell eljárni.

A munkaviszonyával kapcsolatos kötelezettségeit vétkesen megsértő munkavállalóval szemben alkalmazott - bérezést érintő - munkáltatói intézkedés hatályát az alapér fejlesztés során figyelembe kell venni a következők szerint:

- akit a bérfejlesztésből kizártak (kollektív szerződés 74/A. §.) *azt is megilleti a 8 százalékos bérfejlesztés,*
- akit személyi alapbér csökkentéssel büntettek, *azoknál is végre kell hajtani a bérfejlesztést,* majd ezután kell csökkenteni az alapbért a büntetésben meghatározott mértékkel. *Mindkét esetben biztosítani kell azonban a 12 500 forintos minimálbért.*

Fontos rendelkezése a bérfejlesztési utasításnak az a része, amely kimondja, hogy akik 1995 július 1-ig nyugdíjba vonulnak, azokat a 13. havi fizetés időarányos része megilleti.

Korábban utaltam rá, a béremelések 8-17 százalék között szóródnak. Így:

- 8 százalékos béremelést azok a vezetők kapnak, akik az ennél magasabb béremelés esetén az új bértáblázat szerinti bértételt meghaladnák (körülbelül 500 fő),
- 12,5 százalékos béremelés az általános, az előbb említett vezetőkön kívül a többi munkavállaló legalább ilyen mértékű béremelést kap,
- 16,5 százalékos béremelésben azok részesülnek, akik az általános béremelésen felül soros előléptetésre is jogosultak. Ide tartozik a munkavállalók, közel egyharmada, mintegy 23 000 fő,
- 16,5 százaléknál magasabb béremelése lehet annak, aki megkapja a 12,5 százalékos béremelést, soros előléptetésben is részesül, folytonos munkarendben dolgozik és esetleg túlórát is teljesít.

Valamennyi felsorolt csoport éves keresete csak akkor emelkedik a fenti mértékben, ha a decemberi teljesítményjutalom (4 százalék) - amelyre nincs munkaadói garancia - kifizetésre kerül.

A felsorolt béremelési intézkedéseken felül kedvezően befolyásolhatja a munkavállalók jövedelmét az utazók kiküldetési átalányának 900 forintról 1500-1600 forintra való felemelése (napi 110 forint szorozva a szolgálatok számával, és a havi 900 forintos étkezési hozzájárulás 1200 forintra való növekedése. Ez utóbbira a munkaadó korábban írásban és szóban igéretet tett, amelyet a legutóbbi tárgyalásokon visszavont. Remélhetőleg ismét változik - de most már kedvezően - a munkáltató véleménye az étkezési hozzájárulást illetően. Ez a kérdés a kollektív szerződés tárgyalásai során dől el. E két utóbbi jövedelemnövelő tényező együttesen körülbelül 1 százalékkal emeli a munkavállalók átlagos jövedelmét.

Az elfogadható mértékű béremelések kiharcolása ellenére sajnos 1995-ben a legkedvezőbb esetben is, *mintegy 5-6 százalékkal csökken a vasutas munkavállalók reálkeresete* és kedvezőtlen esetben (ha a vasút eredményei december hónapban nem tesznek lehetővé 4 százalékos mértékű teljesítményjutalom kifizetését) *a reálbércsökkenés elérheti a 10 százalékot is.* Csak remélni lehet, hogy a következő években reálbér csökkenéssel már nem kell számolni.

Dr. Simony József

Szolnok ígéretes jövője

Megnyílt a konténerterminál

Másfél hónapos próbaüzem után január 5-én az új üzemeltetők ünnepélyesen megnyitották a szolnoki konténerterminált. Az esemény a MÁV életében is mérföldkő, hiszen ez az első olyan terminál, amelyet teljes egészében, gépekkel, épületekkel együtt bérlők üzemeltetnek. A MÁV RT a Kelenföld Konténer DEPO KFT-vel kötött szerződést a terminál bérbeadására, az INTER-CONTÉNER és A PANNON-CONT szervezi a vasúti fuvarokat, a CONTI TRANS KFT pedig a közúti szállítást. Az ünnepélyes megnyitón részt vettek a már említett cégek vezetői, a MÁV és a fuvaroztatók, valamint a Vámhivatal képviselői.

A szolnoki terminál újraélesztése nemcsak a kelet- és délmagyarországi fuvaroztatók jobb kiszolgálását teszi lehetővé, hanem a Józsefvárosi terminál túlzsúfoltságát is jelentős mértékben enyhíteni fogja.

A MÁV törekszik a konténerfuvarozásban kialakult egyközpontúság felszámolására, ezzel is elősegítve, hogy az áru minél nagyobb szakaszt vasúton tegyen meg. Ha az új üzemeltetési forma tapasztalatai kedvezőek lesznek, valószínű, hogy igény esetén más országrészekben is bevezetik.

Retkes Károly állomásfőnök szerint megalapozott az a várakozás, hogy a térségbe irányuló konténerforgalom lényegesen növeli az állomás árufuvarozási teljesítményeit, mert már a próbaüzem idején is a korábbinak kétszerese volt az érkező konténer, és ami nem elhanyagolható szempont, többnyire rakottan érkeztek. Az állomás az eddig kialakult szakmai kapcsolatok alapján mindent meg fog tenni annak érdekében, hogy a kiszolgálás minősége és gyorsasága a lehető legjobb legyen. Rajtuk nem fog múlni, hogy a fuvaroztató az érkezéstől számított 24 órán belül megkaphassa küldeményét. Elmondta még, hogy az állomási dolgozók is örömmel fogadták a kezdeményezést, mert mindenki annak örül, ha sok fuvar, sok munka van.

G.SZ.S.

A korábbi éveknél előbb

A Dél-Alföldön végetért a cukorrépa-feldolgozás

A szegedi üzletigazgatóság vonalhálózata főleg mezőgazdasági területeket érint, így évente jelentős feladatot ad a cukorrépa gyárakba való befuvarozása. Az idei kampány viszonylag rövid ideig tartott, az utolsó répával megrakott kocsik november 30-án futottak be *Sarkadra* és *Mezőhegyesre.* Az eredmények összegezéséből kitűnik, hogy az üzletigazgatóság 25 állomásáról összesen 430 ezer tonna répát fuvaroztak be *Mezőhegyesre, Sarkadra, Szolnokra, Kaposvárra és Hatvanba.* Ez a mennyiség az elmúlt évnek több, mint a duplája.

Érdekességként említhető, hogy a mezőhegyesi gyár a korábbi évvel ellentétben ha részben is, de visszatért a vasúti fuvarozásra. Sajnos, egy műszaki meghibásodás miatt a tervezett 40 ezer tonna helyett csak 19-et tudtak vasúton beszállítani.

Az elfuvarozott répa, mintegy 70-80 százalékát fordavonatokkal továbbították, a többit szabad kocsikkal. A kocsiintézéseknél figyelemmel voltak a gyárak 2, illetve 4 tengelyes kocsiigényének teljesítésére is. A vasút gondoskodott arról is, hogy a feldolgozás után kikerülő cukor, répaszelet és melasz mielőbb a megrendelőkhöz jusson.

(Gellért)

Biztató jelek

Az áruszállításban megállt a visszaesés

(Folytatás az 1. oldalról)

mint már utaltunk rá – tovább tart a kedvezőtlen tendencia. A MÁV Rt. 1994-ben 156 millió utast szállított, 2.5 millióval kevesebbet az 1993. évinél. Ez 1.6 százalékos csökkenést jelent. Ennél sokkal nagyobb mértékű – 25.4 milliárd forint – a veszteség.

Mint köztudott, a MÁV Rt. az elmúlt évben nem emelte a személyfuvarozási tarifát. Ez év január 1-től viszont *20 százalékos díjemelést* hajtottak végre. Hogy ez eredményez-e többlet bevételt, vagy hatására még kevesebben utaznak vasúton, az csak az év végére derül ki.

/visi/

A MÁV Rt. teljes munkaidőben foglalkoztatott munkavállalóinak alapbér táblázata (Ft/hó) (9000 Ft induló értékkel, 12 500 Ft minimálbérrel)

Érvényes: 1995. 01.01.-től

Bértétel sorszám	Gyak. idő	Fizetési osztály 1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.
1.	0–3	12 500	12 500	12 500	12 500	13 200	14 500	15 900	17 500	19 300	21 200	23 300	25 700	28 200	31 100							
2.	4–6	12 500	12 500	12 500	12 500	13 700	15 100	16 600	18 200	20 100	22 100	24 300	26 700	29 400	32 300	35 500	39 100					
3.	7–9	12 500	12 500	12 500	13 000	14 300	15 700	17 200	19 000	20 900	23 000	25 200	27 800	30 600	33 600	37 000	40 700	44 700				
4.	10–12	12 500	12 500	12 500	13 500	14 800	16 300	17 900	19 700	21 700	23 900	26 300	28 900	31 800	35 000	38 400	42 300	46 500	51 200	56 300	61 900	68 100
5.	13–15	12 500	12 500	12 700	14 000	15 400	17 000	18 700	20 500	22 600	24 800	27 300	30 000	33 000	36 300	40 000	44 000	48 400	53 200	58 500	64 400	70 800
6.	16–18	12 500	12 500	13 200	14 600	16 000	17 600	19 400	21 300	23 500	25 800	28 400	31 200	34 400	37 800	41 600	45 700	50 300	55 300	60 900	67 000	73 700
7.	19–21	12 500	12 500	13 800	15 200	16 700	18 300	20 200	22 200	24 400	26 900	29 500	32 500	35 700	39 300	43 200	47 600	52 300	57 600	63 300	69 600	76 600
8.	22–24	12 500	13 000	14 300	15 800	17 300	19 100	21 000	23 100	25 400	27 900	30 700	33 800	37 200	40 900	45 000	49 500	54 400	59 900	65 800	72 400	79 700
9.	25–27	12 500	13 500	14 900	16 400	18 000	19 800	21 800	24 000	26 400	29 000	31 900	35 100	38 700	42 500	46 800	51 500	56 600	62 300	68 500	75 300	82 900
10.	28–30	12 800	14 100	15 500	17 000	18 800	20 600	22 700	25 000	27 500	30 200	33 200	36 500	40 200	44 200	48 600	53 500	58 900	64 700	71 200	78 300	86 200
11.	31–33	13 300	14 700	16 100	17 700	19 500	21 500	23 600	26 000	28 600	31 400	34 600	38 000	41 800	46 000	50 600	55 700	61 200	67 300	74 100	81 500	89 600
12.	34–36	13 900	15 200	16 800	18 400	20 300	22 300	24 500	27 000	29 700	32 700	35 900	39 500	43 500	47 800	52 600	57 900	63 700	70 000	77 000	84 700	93 200
13.	37–39	14 400	15 900	17 400	19 200	21 100	23 200	25 500	28 100	30 900	34 000	37 400	41 100	45 200	49 700	54 700	60 200	66 200	72 800	80 100	88 100	96 900
14.	40–	15 000	16 500	18 100	19 900	21 900	24 100	26 500	29 200	32 100	35 300	38 900	42 800	47 000	51 700	56 900	62 600	68 900	75 700	83 300	91 700	100 800

Nemzetközi konferencia Záhonyban

Remény van arra, hogy felgyorsul a térség fejlesztésének a programja

- Ez a térség kelet felé az utolsó hely, ahol még érvényesíthetőek a törvények, maradéktalanul garantálják egy beruházás biztonságát, s a megtermelt nyereség szabadon történő készpénzre váltását, és ugyanakkor még viszonylag könnyen megközelíthető. A volt Szovjetunió utódállamai felől tekintve pedig a legnyugatibb olyan pont, amely még ugyancsak megközelíthető, ahol jelentős számban tudnak oroszul, s a határ kétoldali együttműködési folyamatát nem zavarják napi politikai problémák és feszültségek, - indokolta a Magyar Vasutas kérdésére válaszolva *Bajor Tibor,* a Záhony-Kisvárda térség "vasutas-képviselője" Záhony különleges szerepét a december 3-án megrendezett 2. Nemzetközi Területfejlesztési Konferencia szünetében. - Csak nálunk, Magyarországon, s különösen itt, Záhony környékén szokatlan még, hogy egy ország adott térségének valamilyen szempont szerinti intenzív fejlesztése érdekében speciális programot dolgoznak ki, majd pedig koncentrált módon történő tőkebevonással megvalósítják.

- A piacokért mindig meg kell küzdeni. Kereskedelem nélkül pedig értelemszerűen nem létezhet fejlődés. Magyarország esetében ez azt jelenti, hogy a számunkra legnagyobb súllyal jelentkező orosz-magyar külkereskedelem folyamata Záhony nélkül elképzelhetetlen. Ahhoz pedig, hogy "hídfőállás-szerepét" európai igényszinten, korszerűen és hatékonyan töltse be, egyértelmű, hogy fejleszteni kell. Azért vagyunk most itt, hogy ennek a folyamatnak az egyre inkább körvonalazódó - programpontjait megvitassuk, illetve a következő lépéseket meghatározzuk - mondta *Pál László* ipari és kereskedelmi miniszter.

- Záhony sajátos jelképe, mondhatni, hogy *"zászlóshajója" a fokozatosan kibontakozó magyar fejlődésnek.* Aki pedig a környék adottságait felismerve szívós munkával, töretlen elszántsággal idáig eljuttatta a különleges területfejlesztési program kiépülését, tettével vonzó, mások által is követendő példát szolgáltat. Bajor Tibor, az egykori vasutas, a művelődésiház-igazgató, polgármester, parlamenti képviselő és most az Ukrán-Magyar Területfejlesztési Vegyesbizottság vezetője elérte azt, hogy tennikész segítőtársakat, illetve a legmagasabb európai politikai és gazdasági körökben cselekvő támogatókat talált. Úgy tűnik, a helyi választópolgárok jól döntöttek, amikor őt bízták meg képviseletükkel - nyilatkozott *Baja Ferenc* környezetvédelmi és területfejlesztési miniszter.

- *Záhony a vasútra épül, Magyarország pedig egy sajátos szempontot tekintve Záhonyra.* A MÁV az ország szerves része, s ha megkapja a szükséges támogatást, nem a leépülés, hanem a dinamikus fejlődés irányába lesz képes lépni. Ehhez a szándék adott, cselekedni pedig közösen kell. Nem optimista, nem pesszimista, hanem realista alapállásból kiindulva, - fejtette ki gondolatait *Rigó Zoltán,* a MÁV Rt. vezérigazgatója.

"Záhonynak, Európa egyik legnagyobb szárazföldi kikötőjének, átrakó bázisának fejlesztése, tranzitszerepünk jelentőségének felismerése üzenet a környező és távoli országoknak is: kereskedjünk, ne háborúzzunk! Fokozódjék az árúcsere. Szilárduljanak és szélesedjenek a kereskedelmi utak. Záhony térségében legyenek kedvezőbb az ipari és kereskedelmi feltételek. Konferenciájuk legyen üzenet az Uraltól az Atlanti-óceánig, Bar kikötőjétől Prágáig, Varsóig és tovább és közelebb" - írta a konferencia tagjainak *Göncz Árpád,* a Magyar Köztársaság elnöke.

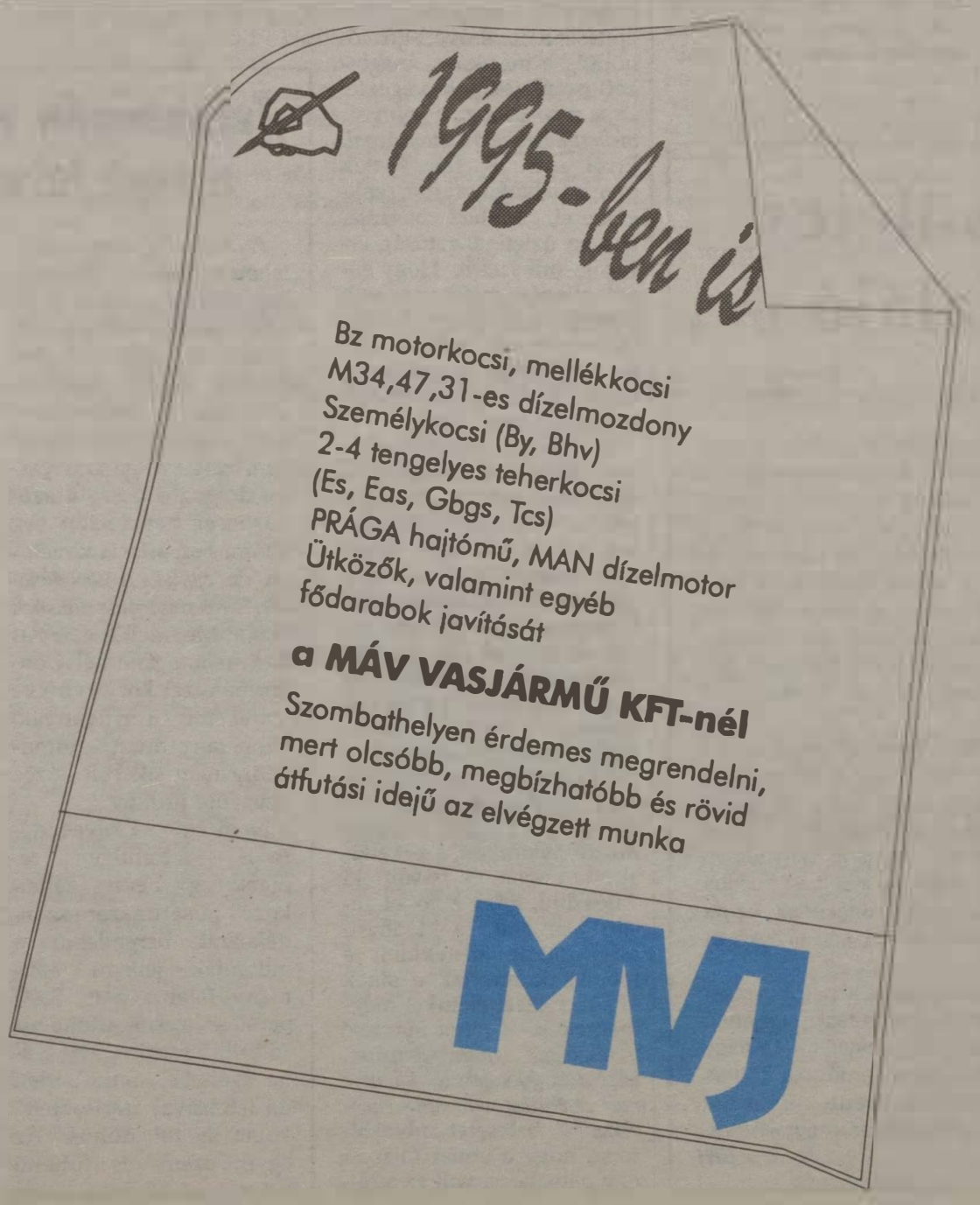


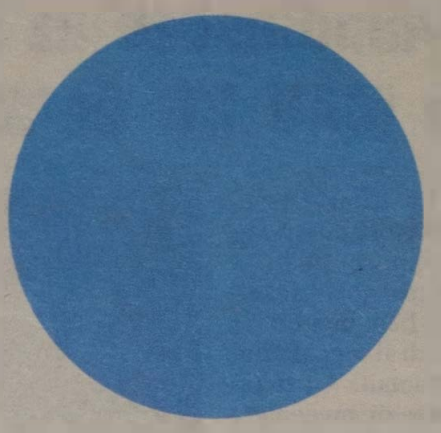
Pál László tájékoztatóját tartja

Sokan azok közül, akik Záhonyban látták a tanácskozás mintegy másfél száz résztvevőjének bármelyikét a helyi Vasutas Művelődési Házhoz igyekezni, aligha gondolták, hogy jövőjüket formáló neves hazai és külföldi politikusok, minisztériumi, közéleti, gazdasági szakemberek egyikével találkoznak.

A konferencia záróközleményében a résztvevők hangsúlyozták Magyarország tranzitszerepének jelentőségét és fontosságát, Záhony megkülönböztetett szerepét és komplex fejlesztésének indokoltságát, a vasút és a vasutasság meghatározó jelentőségét, illetve célul tűzték ki a fejlesztés strukturális kiépítésének felgyorsítását.

G. Szűcs László





Igen, ez egy kék pont, illetve

a kék pont,

mely ezentúl felhívja az Ön figyelmét arra, hogy az 1995. évi ÜZEMI TANÁCSI választásokkal kapcsolatos információkat hol találja a lapban!

ÜZEMI TANÁCS választások



A kék pont alatt a

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

hiteles információt nyújt az Önök részére, ahhoz hogy

1. **megismerhessék a választások valódi tétjét**
2. **valamennyien eljöjjenek szavazni**
3. **törekvéseinket támogathassák**
4. **jelöltjeink elnyerjék a bizalmukat**
5. **hozzáértő ÜZEMI TANÁCSOK alakuljanak**
6. **a vasutasság újra egységes legyen!**

Figyelje a kék pontot!

A megállapodás szellemében

Gyümölcsöző az együttműködés a MÁV Rt. és az ORFK között

A MÁV Rt. és az Országos Rendőrfőkapitányság vezetői december 15-én, a Vezérigazgatóságon értékelték az 1992-ben megkötött együttműködési megállapodás tapasztalatait. A két intézmény vezetői megelégedéssel nyugtázták, hogy a munkakapcsolat jó, az együttműködés eredményes. Az értékelő megbeszélés végén *Rigó Zoltán*, a MÁV Rt. vezérigazgatója és *dr. Pintér Sándor* rendőraltábornagy, országos rendőrfőkapitány aláírta a megújított együttműködési megállapodást.



Aláírják az együttműködési megállapodást

Két héttel az új megállapodás aláírása után – december 28-án – *Sipos István* üzemeltetési és *dr. Magos György* kereskedelmi vezérigazgató-helyettes találkozott *dr. Túros András* rendőrvezérőrnaggyal, az ORFK közlekedésbiztonsági főigazgatójával.

A MÁV és a rendőri szervek együttműködéséről Sipos István vezérigazgató-helyettes elmondotta: a megbeszéléseken – csakúgy, mint az országos rendőrfőkapitány és a MÁV vezérigazgatójának a találkozóján – *megállapították, hogy az utazók és a vasutasok személy- és vagyonbiztonságát, továbbá a teherszállítmányok védelmét jól szolgálta a megállapodás.* Ennek egyik fontos eleme volt, hogy a rendőrség a már működő vasúti szervezeteinek szakmai irányítására az Országos Rendőrfőkapitányságon vasúti alosztályt hozott létre.

A vezérigazgató-helyettes ezután a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető szándékos cselekményekről beszélt. Mint mondotta: az elkövetések számának jelentős csökkenésében is kiemelkedő szerepet vállalt a rendőrség. Ezt tények is alátámasztják. Amíg 1992-ben 2711 ilyen eset volt, addig 1994 első tíz hónapjában 1621. Ezen belül a biztosítóberendezésekhez kapcsolódó kábellopások száma is csökkent.

Ma már a nemzetközi konferenciákon is elismerően beszélnek arról, hogy a hazánkon áthaladó nemzetközi vonatokon sikerült visszaszorítani az utasok sérelmére elkövetett rablásokat és lopásokat. Ezt úgy érték el, hogy a leginkább érintett vonatokon – *Kálmán Imre, Balkán* és *Hellas* expresszeken növelték a vasutasokkal együttműködő egyen- és civilruhás rendőrjárőrök számát. További, koordinált intézkedésekre a jövőben is sor kerül. Az ellenőrzést – a nemzetközi vonatok mellett – *a veszélyeztetett belföldi vonatokra is kiterjesztik.*

Eredményesnek bizonyult az együttműködés a közutak és a vasutak kereszteződésében bekövetkezett balesetek csökkentésében. Ami pedig a legújabb veszélyt, a bombafenyegetéseket és az áruszállítmányok megdézsmálását illeti, a MÁV és a rendőrség vezetői közös fellépést határoztak el.

Sipos Istvántól megtudtuk azt is, hogy Rigó Zoltán vezérigazgató az együttműködésben kiemelkedő munkát végző rendőri vezetőknek *Széchenyi emlékszobrot* adományozott. **/visi/**

Miért nem volt vágányzár?

A sorozatos mulasztások áldozata lett egy pályamunkás

Mint arról már hírt adtunk, a múlt év december 6-án a dombóvári Pft. főnökség pályamunkásait *O. Istvánt* munkavégzés közben Kaposvár és Mernye állomások között elütötte a vonat és életét vesztette. A negyvenéves pályamunkás testvérével abban a munkacsapatban kapott beosztást, amelynek feladata volt fénysorompó létesítéséhez szükséges szigetelt sínek cseréje. Ismereteink szerint O. István vétlen áldozat volt. Testvére is csak azért kerülte el a tragédiát, mert olyan gépet kezelt, amelynek zaja nem nyomta el a veszélyre figyelmezetető kiáltást.

Ma már az illetékes balesetvizsgáló bizottság nagy valószínűséggel rekonstruálta a baleset körülményeit, ok és okozati összefüggéseit, és ebből levont következtetéseket figyelembe véve a pécsi igazgatóság vezetői megtették a szükséges intézkedéseket a hasonló balesetek megelőzésére.

Mi is okozta O. István, két kiskorú gyermek atyjának tragédiáját?

A MÁV pécsi üzletigazgatóság Kaposvár és Mernye állomások között közúti-vasúti kereszteződést biztosító csapórudas sorompó fénysorompóval történő felcserélését határozta el. A szükséges kábelszerelési munkákat a szombathelyi MÁV Kft., a szigetelt sín beépítését a dombóvári Pft. főnökség e munkával megbízott munkacsapata végezte. *Ez a munka csak vágányzár mellett végezhető biztonsággal.* Erről nem is feledkeztek meg a pályafenntartás szakemberei, amihez hozzájárult az üzletigazgatóság erre jogosult szerve. Hogy ennek ellenére miért nem volt vágányzár, aminek következménye egy ember halála és az anyagi kár, választ majd a vizsgálat eddigi megállapításai adnak.

A munkacsapat december 6-án abban a tudatban kezdett munkához, hogy a közlekedő vonatok közti időben vágányzár alatt végzi munkáját. A sínek méretre vágását O. István végezte benzinmotoros gyorsvágóval. Testvére O. József a síncsavarozógépet kezelte, bár egyikőjüknek sem volt kisgépkezelői vizsgája. Egyik társuk sínvágást végzett, a másik társuk éppen reggelizett. Ő vette észre kb. 70 méter távolságból a vonat mozdonylámpáit, ezért elkiáltotta magát. O. István aki valószínű, hogy a vonat zajától nem hallotta a kiáltást, nem tudott menekülni, a többiek kiugrottak a sínek közül, s ezzel életüket megmentették. *A mozdonyvezető is észlelte a munkacsapatot, jelzése és gyorsfékezés ellenére már az elütést nem tudta megelőzni.* A balesetet súlyosbította, hogy a vonat útjában egy pályakocsi volt és a rajta lévő gázpalack rongálódása miatt kigyulladt. A baleset helyszínére érkező mentők már csak a halál beálltát tudták megállapítani.

Az esemény még súlyosabb következményekkel járt volna, ha K. József sorompókezelő a vonat érkezése előtt nem figyelmezteti az ott dolgozó kábelszerelőket arról, hogy vonat közeledik, akik megdöbbenve vették tudomásul a közlést, mivel midaddig abban a tudatban éltek, hogy vágányzár alatt végzik munkájukat.

Milyen okok, mulasztások okozták a balesetet? Úgy is lehetne fogalmazni, hogy a félreértések, felületességek sorozata. Időrendi sorrendben a következők:

A munka irányítója felettesétől kéri, hogy december 5-ére és 6-ára kérjen vágányzárt, mert a munkákat december 1-jén és 2-án nem tudták befejezni. Az megkérte az engedélyt az igazgatóságtól. Azonban az engedélyt nem kapták meg. (Valószínű az idő rövidsége miatt.) Az engedély kérésről szóló táviratot a munkavezető engedélyként kezelte, ennek tudatában december 6-án a munkát folytatták. *A vágányzár megkezdéséhez azonban nem kérte az érintett forgalmi szolgálattvevők hozzájárulását, csak a sorompókezelőt tájékoztatta.*

A körülményeket súlyosbította, hogy a pályakocsit rátették a vágányra, azt is abban a tudatban, hogy a kiskocsi közlekedésére a sorompókezelő engedélyt kért és kapott. Ez nem is volt kötelessége. A 102 + 80-as szelvényben megkezdték a munkát annak ellenére, hogy a pályarész fedezéséről gondoskodtak volna. Mivel sem a kaposvári, sem a mernyei szolgálattevőknek nem volt tudomása arról, hogy azon a pályaszakaszon, ahol az általuk engedélyezett vonat közlekedik, kiskocsi áll és pályamunkások dolgoznak, engedélyt adtak a vonat indulásához, ami a tragédiát okozta.

A balesetet előidéző okok kiváltó és közreható tényezők, évitzedek óta visszatérő mulasztásokban keresendők, amelyek megszüntetése, mérséklése eddig csekély eredménnyel járt. Az üzletigazgatóság intézkedései azt igazolják, hogy ezt felimserték és azok tudatában határozták el intézkedéseiket.

Az elhunyt szakszervezetünk tagja volt. Enyhe gyógyír ugyan, de a váratlan élethelyzet elé állított özvegynek és két kiskorú gyermekének a részvétnyilvánításon túl szakszervezetünk képviseletében *Győri István* alelnök és *Balogh László* IB. titkár 50 000 forint gyorssegélyt adott át. Hasonló módon cselekedtek a pécsi üzletigazgatóság és a Pft. főnökség képviselő is.

Pásku Jenő

Megérkeztek a német kocsik

A DWA cég tízet szállított le a német kormányhitelből finanszírozott Z2-es típusú kocsikból. Az összesen hetven kocsi megrendelés teljesítése még ezévben megtörténik.

Németország keleti részében nyugati színvonalú kocsikat gyártottak a MÁV-nak. Igazán kellemes a kocsik belső terének kialakítása. A szürke, zöld, lila és bordó színek harmonikus kombinációja szinte otthonos hangulatot teremt. A másodosztályú kocsiknál szokatlan nagy hely, a kényelmes ülések hosszú utakon is kiemelkedő komfortot biztosítanak. Az ajtók önműködő záródására csengő hangú szignál figyelmeztet. A Siemens hangosbemondó rendszer kiváló technikai hátteret nyújt az Eurocity vonatokon már megszokott utastájékoztatáshoz. Ezzel azt is elárultuk, hogy az új kocsik a nemzetközi forgalomban fognak közlekedni. A kocsik egy része légkondicionáló berendezéssel is el vanlátva, néhány darab pedig hagyományos légfűtéses.

A 160 kilométeres sebességre alkalmas GH 250 típusú forgóvázat a GANZ-HUNSLET készítette, így bizonyos mértékben a magyar vasúti járműgyártásban dolgozóknak is munkalehetőséget ad a MÁV beruházása.

A becsületes megtaláló

Kovács Csaba raktári munkás

A *Lehár EuroCity* január 3-án, kedden délelőtt is rendben futott be a Déli pályaudvarra. Amint az utasok és a jegyvizsgálók, komfortkocsi kísérők elhagyták a szerelvényt, munkához láttak a kocsivizsgálók, a raktári dolgozók és a takarítók. Ki-ki a maga feladatát végezte. *Kovács Csaba* raktári munkás az 501-es számú MÁV komfortkocsit vette kezelésbe. Figyelme ezúttal is mindenre kiterjedt. Méterről méterre haladva gondosan szemügyre vette a csomagtartókat és az üléseket. Így akadt meg a tekintete egy kézitáskán, amely két ülés közé volt becsúszva.

Vajon ki hagyta itt – tűnődött magában, majd azzal a szándékkal nyitotta ki, hogy hátha sikerül a tulajdonos nyomára bukkannia. Erre utaló iratot nem, de idegen fizető eszközt – amerikai dollárt és japán jent – bőven talált benne. A valuta láttán egy pillanatig sem tétovázott. Befejezte ellenőrző munkáját és indult az irodába, hogy az eseményt jelentse szolgálati főnökének. Az pedig nyomban a telefonhoz nyúlt és a japán nagykövetséget tárcsázta. Sikerrel.

A bejelentést követő két órán belül a nagykövetség tolmácsnője kíséretében megérkezett a táska tulajdonosa, *Takahashi Masanobu* japán állampolgár, aki karnagyként érkezett Bécsből Budapestre. S amikor a kézitáskát, benne a valutával hiánytalanul átvette, meleg szavakkal mondott köszönetet a becsületes megtalálónak.

/vf/

Tatabányán végveszélyben a régi felvételi épület

A város gyöngyszeme lehetne, jelenlegi állapotában viszont a környék elcsúfítója a tatabányai vasútállomás régi felvételi épülete. Az omladozó „indóház" a múlt század nyolcvanas éveitől 1990 tavaszáig szolgálta a vasúti dolgozók és az utazóközönség generációit. Az állomás átépítését követően *az épület „elnéptelenedett", rohamos pusztulásnak indult.* Megmentése az Államvasutak és a helyi önkormányzat közös érdeke lenne, ám – a nyilvánvaló pénzhiány miatt – mindeddig nem sikerült közös nevezőre jutniuk.

Nemrég – ha kevés időre is – fölcsillant a remény: egy hentes vállalkozó húsáruházat szándékozott berendezni a műemlék jellegű építmény falai között. Saját becslése szerint a fölújítás 15 millió forintot vett volna igénybe, amit bérleti díj leírásával „törlesztett" volna a tulajdonos. Az egyik szem- és fültanú szerint a földszint, az egykori utasvárók meg is nyerték a vállalkozó tetszését, ám az emeleten körülnézve elment a kedve az egésztől...

Mai becslések szerint a teljes tatarozás *30-40 millió forintot emésztene föl*, kérdés ilyen gazdasági helyzetben honnan lehet ennyi pénzt előteremteni? Márpedig a költségek az idő múlásával egyre nőnek, a tetőszerkezet, a födémek roskadoznak, a falak az omlásveszély határához közelednek. A vasútállomásnak ugyanakkor óriási szüksége lenne a régi épület helyiségeire, hiszen jelenleg nincs kultúrterem, kiképzési góc létükre az oktatásokat egy arra alkalmatlan szobában tartják.

A rossz tapasztalat mondatja: *tartani kell attól, hogy rövid idő elteltével már nem az újjáépítés, hanem a bontás költségei jöhetnek csak számításba...*

/Thorday/

Megváltoztak a nyugdíjmegállapítás egyes szabályai

A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat közgyűlése november 15-én tartott közgyűlésén a biztosítási képviselők elfogadták a Nyugdíjbiztosítási Alap 1995. évi költségvetés irányelveit, valamint a társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény módosítását tartalmazó törvényjavaslatot, amelynek egyes részeit az Országgyűlés 1994. december 27-i ülésnapján elfogadta. Úgy gondoljuk, hogy a nyugdíjbamenetel gondolatával foglalkozó olvasóinknak hasznos lesz a jogszabálymódosításokat megismerni.

A nyugdíjemelés eddigi rendszere nem változik. A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat közgyűlésének a már nyugdíjban lévőket legfőbbképpen érintő határozata az, hogy 1995-ben ne változzon meg a nyugdíjak évenkénti rendszeres emelésének eddig alkalmazott rendszere. A közgyűlés azonban javasolja a törvényben kimondani azt, hogy a márciusi és a szeptemberi nyugdíjemelések, mindkét esetben január 1-jéig visszamenőleg történjenek. A biztosítási képviselők tehát elutasították azt az elnökségi javaslatot, hogy az évenkénti rendszeres kétszeri nyugdíjemelés az előző évi nettó átlagkereset tényleges emelkedését figyelembe véve, azt "követve" emelkedjen. Ez azt jelenti, hogy a nyugdíjemelés mértékét az 1995. évben is a várható nettó átlagkeresetnövekedés mértékéhez igazodva fogják megállapítani. Az önkormányzat január 9-én megtartott közgyűlése úgy határozott, hogy az idei márciusi nyugdíjemelés mértéke 10 százalék legyen, a szeptemberi emelés mértékét pedig – várhatóan – május végéig határozzák meg.

Megváltozott a valorizáció, a keresetek felszorzása is. A régi szabályok szerint ugyanis a nyugdíjazást megelőző harmadik év előtti naptári években elért kereseteket kellett – meghatározott módon és mértékben – a nyugdíjazást megelőző második év kereseti szintjéhez igazítani, azaz az 1988, 1989. és az 1990. években elért kereseteket kellet 118, 5, 86, 9 és 52,2 százalékkal növelni az 1993. december 31-ét követően, de még az 1995. január 1-jét megelőző időponttól megállapított nyugdíjak esetében. Az átlagszámítási időszak azonban – ugyancsak a hatályos rendelkezések szerint – évről évre egy-egy évvel emelkedett és 1995-ben már a nyugdíjazást közvetlenül megelőző hét év és a töredék év kereseteiből kell a nyugdíj alapját képező egy havi átlagkeresetet kiszámítani.

A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat közgyűlése mindezeket a körülményeket mérlegelve indokoltnak tartotta a nyugdíjbavonulás évétől visszamenőleg egyre távolabbi években elért kereseteknek a korábbinál nagyobb szorzószámokkal történő valorizálását (felszorzását) úgy, hogy a nyugdíjazást megelőző harmadik évben elért keresetet is megnöveljék. A nyugdíjbiztosítási képviselők szerint ugyanis csak így érhető el a jövedelemmel és a járulékfizetéssel arányosabb, úgynevezett kezdő nyugdíj megállapítása.

A TERVEZETT VALORIZÁCIÓS SZORZÓSZÁMOK:

- az 1988-ban elért keresetet 154,7 százalékkal,
- az 1989-ben elért keresetet 117,9 százalékkal,
- az 1990-ben elért keresetet 79,2 százalékkal,
- az 1991-ben elért keresetet 42,8 százalékkal

kell növelni akkor, ha a nyugellátást 1994. december 31. után és még 1996. január 1-je előtti időponttól állapítják meg.

A degresszió sávjai is a megváloztak. A társadalombiztosítási törvény korábbi rendelkezése szerint ugyanis, ha a nyugdíj alapját képező havi átlagkereset 16 ezer forintnál több volt, a 16 ezer forint feletti átlagkeresetrészt csak a meghatározott összeghatárok között előírt mérték szerint csökkentve lehetett figyelembe venni. Ez a degresszió. Ennek a beszámítási korlátozásnak a változatlanul hagyása indokolatlanul sújtotta volna a nyugdíjba menőket. A biztosítási képviselők ezért szükségesnek tartották a jelenlegi rendszert megváltoztatni úgy, hogy a degresszió mérséklése ne a százalékkulcsok mérsékelésével, hanem az alsó sávok változtatásával valósuljon meg. Az Országgyűlés elfogadta az Önkormányzat javaslatát, hogy a havi átlagkereset korlátozás nélkül figyelembe vehető részét 16 ezer forintról 20 ezer forintra emelje fel.

Az öregségi nyugdíj alapját képező havi átlagkereset megállapításánál a következők szerint kell ezután a havi átlagkeresetet figyelembe venni:

Ha az öregségi nyugdíj alapját képező havi átlagkerset 20 ezer forintnál több, akkor

– a 20001 - 22000 Ft közötti átlagkeresetrész 90%-át,
– a 22001 - 30000 Ft közötti átlagkeresetrész 80%-át,
– a 30001 - 40000 Ft közötti átlagkeresetrész 70%-át,
– a 40001 - 50000 Ft közötti átlagkeresetrész 60%-át,
– az 50001 - 60000 Ft közötti átlagkeresetrész 50%-át,
– a 60001 - 70000 Ft közötti átlagkeresetrész 40%-át,
– a 70001 - 80000 Ft közötti átlagkeresetrész 30%-át,
– a 80000 forint feletti átlagkeresetrész 10%-át.

Dr. Kiss Ferenc

Az MSZOSZ-nek címezték

Vasutas nyugdíjasok ajánlása a kongresszusnak

Újévi üzenetnek is tekinthető az a levél, amit a Vasutasok Szakszervezete a székesfehérvári nyugdíjas alapszervezetének tagsága nevében *Perlaki József* elnök intézett *Nagy Sándorhoz*, az MSZOSZ elnökéhez. A levélben nyugdíjasaink ajánlásokat, javaslatokat fogalmaztak meg a februárban összeülő MSZOSZ kongresszus határozataihoz.

Egyértelműbb, határozottabb fellépést igényelnek az MSZOSZ-től az élet minden területén található visszásságokkal szemben. *Szeretnék, ha megállítanák a néptömegek elnyomorodását, kisemmizését a nemzeti vagyonból.* Véleményük szerint a hatékonyabb és eredményesebb mozgalmi munka nagyban függ a szakszervezeteken belüli információ áramlástól, a tájékoztatás és tájékozódás gyorsaságától. E területen elégedetlenek a szakszervezetek tevékenységével. Igénylik a nyugdíjas tagság naprakész tájékoztatását. A vezetők ismerjék meg a tagság véleményét, hangulatát és ennek ismeretében tárgyaljanak.

Javaslataikban *a sztrájkot csak végső fegyverként tartják célszerűnek alkalmazni.* A sztrájk igen nagy kárt okozhat az ország gazdaságának. Szerintük helyette mindaddig érdemi tárgyalásokra kell törekedni, amíg kölcsönös engedmények alapján meg lehet egyezni. A szakszervezeti érdekvédelemben az ésszerű kompromisszumokat tartják járható útnak.

Azt is javasolták továbbá, hogy az MSZOSZ fordítson nagyobb figyelmet a szakszervezeti vagyon megosztására. Ebből nem zárhatók ki a nyugdíjas szakszervezeti tagok sem. Kezdeményezni kell az erre vonatkozó törvénymódosítást.

A munkáltatói érdekképviselet egyetlen letéteményesének a szakszervezetet tartják. A székesfehérvári nyugdíjas alapszervezet nem híve az üzemi tanácsoknak, mert jelenlétükkel megosztják a munkavállalók érdekeinek képviseletét.

Levelükben összefogásra szólítják fel az MSZOSZ-ba tömörült szakszervezeteket, mert ebben látják egyik biztosítékát annak, hogy érdemben fel lehessen lépni a munkanélküliség csökkentéséért, – a szociális gondoskodás színvonalának javításáért, a nyugdíjak értékállóságának megőrzéséért. Aktuális teendők közé sorolják a tisztségviselők képzését, továbbképzését. Sürgetik a rendteremtést a tagsági átigazolásoknál. A munkahelyi szakszervezeti szerveknek elő kell segíteni, hogy a nyugdíjba vonuló szakszervezeti tagok tagsági viszonyukat a nyugdíjas alapszervezeteknél tartsák meg. Erre ma a szakszervezeti bizottságok kevés figyelmet fordítanak.

Levelükben aktuális követelésekre is felhívják a kongresszus figyelmét. Kérik, hogy a kongresszus támogassa a szakszervezeti tiszteletdíjak adómentességét, *5000 forint értékhatárig.* Lépjenek fel az üzemi konyhák, étkezdék indokolatlan felszámolása ellen, kapjanak nagyobb kedvezményeket a nyugdíjasok az üzemi étkezdékben. Kezdeményezik a 70 éven felüli állampolgárok mentesítését a személyi jövedelemadó megfizetése alól.

Mint a vasutas-szakszervezet tagjai egyöntetűen *síkraszállnak amellett, hogy a vasutas társadalombiztosítás, a vasútegészségügyi szolgálat és intézményei maradjanak önállóak.* Tisztázzák az intézmények tulajdonjogát. Hasonló követelményeket tartalmaz a levélhez csatolt memorandum is, amit vezetőségüket újra választó küldöttgyűlésük fogalmazott meg.

A székesfehérvári nyugdíjas alapszervezetünk többszáz főnyi tagságának nevében Nagy Sándor elnökhöz intézett levélnek a jelzés értékén túl sok tanulságos, megszívlelendő mondanivalója is van. E levél arról is tanuskodik, hogy nyugdíjas tagságunk nemcsak saját sorsa iránt tanúsít érdeklődést, hanem felelősséget érez a szakszervezeti mozgalom jelene és jövője iránt is. Megnyilvánulásuk igazolja, hogy nemzedékre való tekintet nélkül erősödik az egységes szakszervezet iránti igény.

P. J.

Martfűn is csökkent a fuvar, de még eltartják magukat

Amíg az 1968-as, Csanádi Györgynek tulajdonított Közlekedéspolitikai Koncepció "csupán" a hazai mellékvonalhálózat fölszámolását tűzte ki céljául, a mostani "vizsgálódás" már a másodrendű fővonalakra is kiterjed. Ilyen "B"-kategóriás, a Tiszatenyőnél elágazó, kunszentmárton-szentesi vonal is.

Bérczi János, Martfű szolgálati főnöke nem titkolja, az állomás megért már szebb napokat is. A forgalom akkor tetőzött, amikor a hetvenes évek végén ide telepítették Európa egyik legkorszerűbb növényolajgyárát, amelynek kapuin belül 250 kocsit befogadó iparvágányhálózatot is lefektettek. Akkoriban szinte állandóan mozgalmas volt az állomás, *olykor naponta 120 kocsit is meg kellett mozgatni,* be kellett állítani ki-, vagy berakásra. Emellett számottevő volt a cipőgyár forgalma is, az épülő szövetkezeti sörgyár is további szállítanivalóval kecsegtetett.

Aztán bekövetkezett a rendszerváltás. A Tisza Cipőgyár részvénytársasággá alakult vasúti föladásait közútra terelték át, csupán energetikai alapanyag érkezik számukra. A sörgyár sem állította immár megoldhatatlan feladatok elé a martfűi vasutasokat. Leépültek a környező mezőgazdasági üzemek is.

- Azt lehet modani, hogy állomásunkat az olajgyár tartja el - összegzi a tényeket Bérczi János. Augusztus végétől a tavasz elejéig tart az olajos magvak feldolgozása, átlagban napi 45-50 kocsival akad dolgunk. Az állomásra továbbra is szükség van, eltartjuk magunkat, sőt, ha azt mondom, az egész gócot, akkor sem hazudok. Jellemző, hogy nálunk nem rendelték el a máshol elkerülhetetlen létszámleépítés Martfűn - csakúgy mint régen - most is negyven vasutas teljesít szolgálatot.

A szem)lyszállításban mutatkozó problémák közkeletűek - derül ki az állomásfőnök szavaiból. Az "aszfalt" jó darabon párhuzamosan halad a sínpárral és a távolabbi falvak lakói is szívesebben választják az egyszeri buszozást a többszöri átszállás helyett.

- Az állomás mögött megy el a 442-es főút naponta látjuk a sűrűn közlekedő autóbuszokat és azt is, hogy a tömegárunak számító mezőgazdasági termények - búzát, kukoricát, cukorrépát - teherautóval szállítják. Dehát mit lehet tenni, mindenki meg akar élni, mi is, a közúti speditőrök is...

Thorday Zoltán

Újabb taggal bővült a nyugdíjasok klubhálózata

Többéves próbálkozásunk végül is meghozta eredményét, és immár egyéves tényked ése után megalakultak és működőképesnek mondhatjuk a Budapest Nyugati pályaudvar vasutas nyugdíjasainak a klubját. A közel száz alapítótaggal létrejött klubot alapvetően egydülálló, nyugdíjas özvegyek, főként asszonyok igénye hozta létre. Ők voltak, azok, akik évek óta időnként „összeverődtek", az együttlét igényén túl, a magányosság nyomasztó érzésének feloldása, az országlátás, világjárás vágyaival, óhajával.

Az alakulás legnehezebb fázisa a bürokratikus formaságok legyűrése volt. Ezen talán még ma sem jutottunk túl minden tekintetben.

Lényegesnek azonban mégis azt tartom, hogy a klubtagok havonként meghatározott napokon mindig összejönnek van miről társalogniuk. Mint alapító tag magam is mindig ott vagyok alig jutok szóhoz annyi a mondanivalójuk egymásnak.

Szép hagyománnyá vált, hogy meg-meg kínálgatják egymást apró süteménnyel egy-egy almával kölcsönös vendéglátással, amolyan piknik alapon.

Olyanok ezek a klubnapok mint egy teadélután.

Ami ennél izgalmasabb a „világlátás" lázas szervezése, az utazások közel környéki szomszéd országokba.

Tavaly például öt napos kiránduláson vettek részt. Erdélyben jártak Gyergyószentmiklóson, majd Szlovákiában, Kassán a Gyilkostónál.

Meggyőződésem szerint e vonzó klubélet magával ragadó lesz a klub tagság többségére és a klublétszám növekedésére is.

Hegedűs Károly

ÉVZÁRÓ - KÖZGYŰLÉS

Az albertirsai nyugdíjas vasutasok szakszervezeti csoportja november 28-án évzáró közgyűlést tartott, amelyen *Tokai László* elnök számolt be az elmúlt év eredményeiről, a szervezet terveiről, gondjairól. *Feleky Pál,* a VSz Országos Nyugdíjas Szakszervezetének elnöke a vasút jelenlegi helyzetéről tájékoztatta a közgyűlés résztvevőit.

Az esemény kultúrműsorral és tombolasorsolással zárult.

Vasúttörténeti évfordulók

Lapunk az utóbbi néhány évben rendszeresen ráirányítja a figyelmet az adott esztendő fontosabb vasúttörténeti jubileumaira, nevezetesen egy-egy vasútvonal átadására Ezt tesszük most is azzal a megjegyzéssel, hogy néhány szakasz egyik végpontjaTrianon miatt már másik ország területén található. Az egyes pályák létrehozásának előzményeire, hátterére, a helyi érdekek érvényesülésére, vagy azok mellőzésére bizonyára fény derülhet a vidéki kutatások, a vonatkozó sajtóanyag tanulmányozására, majd a levont következtetések közzététele alapján.

* * *

Már történelmi távlatot tükröz a 140 éve, 1855 december 24-én az Államvasút Társaság által épített Győr-Hegyeshalom-Bruck-Királyhida (ma Bruck an der Leitha) közötti 78 kilométer hosszú, a magyar vasutak nyolcadik vonala. A Dunántúl egyik jelentős átlós vonala a Déli Vasút kivitelezésében 165 kilométeren Sopron-Szombathely-Nagykanizsa között 130 év óta, 1865 szeptember 21-től biztosítja a forgalmat.

Ötnegyedszázados jubileumot több szakasz mondhat magáénak. A Zákány-Gyékényes-Kapronca (Koprivnica) 103 kilométeres részt a MÁV adta át üzemelésre 1870 január 5-én. Négy nappal később kezdte működését a Hatvan-Miskolc Tiszai pályaudvar közötti MÁV vonal 115 kilométer hosszban. Március 16-tól közlekedik Vámosgyörk és Gyöngyös között szerelvény (MÁV, 13 kilométer). A Békéscsaba-Hódmezővásárhely vonal június 16-án létesült. Engedélyes az Alföld-Fiumei Vasút, 66 kilométer. November 16-án vette fel a forgalmat a Hódmezővásárhely-Szeged-Rókus szakasz (AFV, 24 kilométer). Ugyancsak fontos évforduló a Villány-Eszék- (Osijek) -Gombos (Bogojevo) - Zombor (Sombor) vonal megnyitása december 20-án 113 kilométer hosszban. (FV). Műszaki érdekesség: *akkor komp vitte át a vonatot Gombosnál a Dunán.*

Centenáriumra emlékezhetnek a következő vaspályák:

1895 május 21. Szentlőrinc - Sellye (24 kilométer, Szentlőrinc-Slatina-Nasici HÉV), szeptember 14. Baja-Újvidék (Novi Sad) [143 kilométer, Baja-Zombor-Újvidéki HÉV], október 27. Fülöpszállás-Kecskemét (42 kilométer, Kecskemét-Fülöpszállási HÉV), november 17. Óbuda-Esztergom-Kenyérmező (40 kilométer, Budapest-Esztergom-Füzitői HÉV), december 15. Zalaszentgrót-Balatonszentgyörgy (42 kilométer, Dunántúli HÉV), december 22. Sellye-Drávaszentára-Zaláta-Slatina-Nasic) [69 kilométer, Szentlőrinc-Slatina.Nasici HÉV], december 30. Dombóvár-Lepsény-(Hajmáskér)-Veszprém (113 kilométer, Győr-Dombóvári HÉV).

(horváth k.)

Egy illúzióval megint szegényebbek lettünk

Amilyen csöndben dolgoztak évtizedeken keresztül, olyan csöndben "távoztak"... Bekövetkezett az, amitől a vasútbarátok oly régóta tartottak, megszűnt a forgalom két hazai, klasszikusnak számító MÁV-kezelésű kisvasúton. Nem zakatolnak többé terepasztal makettjeit idéző kicsiny vonatok Szob és a márianosztrai kőbánya, Úrkút és a felsőcsingeri-rakodó között. Pedig sokáig élt a remény, a két vonalat némi ráfordítással esetleg a túrizmus szolgálatába lehet állítani. Nem így történt... (Az úrkúti kisvasútról lapunk előző számában írtunk.)

A szobi kisvasút eredeti vonalát *Luczenbacher Pál* földbirtokos építtette azzal a szándékkal, hogy a Csákhegyen nyitott kőbánya anyagát a Duna partjára telepített uszályrakodóig szállítsa. A vonatokat eleinte lovak húzták, majd a szomszédos erdei vasúttal való összeköttetés megteremtését követően gőzvontatásra tértek át. Az ötvenes évek végén megindult a menetrendszerű személyforgalom Szob és Márianosztra között, ez azonban tíz évvel később megszűnt. (A márianosztrai szakasz vágányai ma is megvannak, igaz közöttük már combvastagságúra hízott az akác...)

A nyolcvanas évek végéig élt az az optimista elképzelés, amely szerint Márianosztráig visszaállítanák a személyforgalmat, mi több, összeköttetést teremtenek a nagybörzsönyi erdei vasúttal, ami nyilván föllendítette volna a környék idegenforgalmát. De hát tudjuk: ember tervez, Isten végez...

Úrkúton már az első világháborút megelőző években is létezett egy kisvasút. A falut 600 mm nyomközű vonal kötötte össze a Kabhegy erdőterületeivel, ahonnan lóvontatású szerelvényekkel fát fuvaroztak le a völgybe. A mangánbányászat fölfutásával a vágányokat - most már 760 mm nyomtávolsággal - meghosszabbították *Felsőcsinger-rakodóig*, ahol a "hadifém" normál nyomközű vasúti kocsikba került. A leszállítandó mennyiség növelésére a bánya gőzmozdonyokat állított üzembe, amelyeket később az erdei vasutakon ma is használatos C. 50 tipusú dízelmozdonyok váltottak föl.

Bár a szakemberek az Urkúton megbúvó mangánkészletet mintegy 3 millió tonnára becsülik, amely a kisvasút működését további 50 évre biztosította volna, a keleti "haditömb" széthullása a mangán iránti keresletet is a minimálisra csökkentette. Mindez egyet jelentett a kisvasút fölszámolásával. Hát így foszlottak szét az *Ajkát* környező hegyek vasúton való megközelítésére szőtt illúziók...

Thorday Zoltán

Negyven éves a Gyöngyösi Játékszín

December 10-én ünnepelte megalakulásának 40. évfordulóját a Mátra Művelődési Központban a Gyöngyösi Játékszín. Ebből az alkalomból a játékszín történetét bemutató kiállítást rendeztek, amelyet *Szívós József*, az intézmény nyugalmazott igazgatója nyitott meg. Ezután ünnepi társulati ülést tartottak. Az ünnepi gálaestet *dr. Fodor Gábor*, művelődési- és közoktatási miniszter nyitotta meg. A gálaest szerkesztő-rendezője *Jankovits Jenő* volt, aki már nemcsak a Gyöngyösi Játékszín neves rendezője, hanem a losonci Kármán József Színkör előadásait is rendezi. A *Kaktusz virága* című darabot például már harmincszor játszották Losoncon.

Jótékony célú síbörze

A szegedi üzletigazgatóság személyfuvarozási osztálya több utazási iroda közreműködésével december 10-én Szegeden, a vasutas művelődési házban rendezte meg a IV. síbörzét és karácsonyi ajándékvásárt.

Reggel 8 órától délután 4-ig kispénzű diákoknak, nagycsaládosoknak, csereberélni szándékozóknak és minden érdeklődőnek lehetőséget teremtettek arra, hogy olcsón hozzájussanak téli sportfelszereléshez és karácsonyi ajándékhoz. Lehetett vásárolni és cserélni sífelszerelést, síruhát, korcsolyát, hótaposót és sok más sportkelléket. A börzére betérőket gazdag program is várta: volt majorett bemutató, videovetítés, ingyenes sítanácsadás, síszervíz, kedvezményes áron korcsolyaélezés, síjavítás és virágvásár. Akik pedig még nem döntötték el hova menjenek síelni, vagy szilveszterezni, azok a jelen lévő utazási irodák gazdag kínálatából választhattak.

Az egész napos rendezvényre egységesen 20 forintos belépődíjat szedtek, amely egyben tombolajegy is volt. A rendezvény tiszta bevételét a Család Éve alkalmából a Nagycsaládosok Szegedi Egyesületének ajánlották fel.

- g -

A VSz szervezésében

Síeljen Zakopánéban!

A Vasutasok Szakszervezete február 27-től március 5-ig, továbbá március 6-tól 12-ig két turnusban sítúrát szervez Zakopánéba. Részvételi díj turnusonként *12 ezer forint*. A két turnus együttes igénybevétele esetén *22 000 forint*. A részvételi díj magába foglalja a teljes ellátást, az utasbiztosítást és helyfoglalást.

Elhelyezés *Zakopánéban*, a városközponttól 5 kilométerre lévő korszerű üdülőszállóban, két ágyas fürdőszobás szobákban.

Program: *Sielési lehetőség Zakopánéban.* (A részvételi díj síbérletet nem tartalmazza) Úszási lehetőség az üdülő uszodájában, kirándulás a kaszprovi csúcsra.

Utazás a *Cracóvia* expresszvonattal a turnuskezdést megelőző napon. Jelentkezés, bővebb felvilágosítás *Döme Lászlónénál* telefonon, vagy írásban január 31-ig.

Vasúti telefon: 19-77, 19-78/157-es mellék.

Közvetlen postai telefon: 2696-745.

Elődeink már régen megálmodták

A vasutat nem kell újból kitalálni

A világ legtöbb vasútja állami, miért akarunk éppen mi a sok HÉV-ből MÁV-vá alakult vasutunkat szétforgácsolni? Azt sem tudom megérteni, miért kellett különválni a járműjavító vagy pályafenntartási főnökségnek? Miért kell az egyetlen nagy szolgáltató állami üzemet ennyire elaprózni? Egy egységen belül részlegek gazdaságosságát miért ne lehetne külön megállapítani és a szerint elosztani a jövedelmet?

A vasutat régen megálmodták, nem kell újra kitalálni. Ellenben olyan vasutat kell létesíteni mint másutt, ahol a 300 kilométer/óra sebességű szerelvény kisiklás esetén sem fordul fel.

Olyan vasútról álmodunk mi, amely kényelmes, s a legkevesebb veszéllyel utazhat a közönség. Nem kell félni, hogy nem veszik fel, mert dugig van mint az autóbusz. Negyvenkét évi szolgálatom alatt még soha nem hallottam, hogy valaki azért maradt volna le mert nem fért fel a vonatra.

Az államvasutaknak nem versenyezni kellene a buszokkal, hanem összedolgozni, mert a buszoknak is nagy szerepük van a személyszállításban, de nem hosszú távon. Hasonlóan a kamionoknak is megvan a szerepük, de nem úgy, hogy 70 órát áll egy-egy határátkelő helyen. Nem volt ilyen állapot még a gőzösök világában sem, amikor a makói hagymával megrakott 50 vagon 48 órán belül a tengerparti Warnemündébe érkezett.

Bálint István
Szank

Közlemény

A József Attila Színház igazgatósága közli, hogy az *Egri István* vasutas bérlet következő előadása február 5-én, vasárnap délelőtt lesz és a korábbitól eltérően 10 órakor kezdődik. A bérlettulajdonosok Klauss Mann: *Mefisztó* című színpadi változatát láthatják.

Tíz, plusz egy ingyen

A VSz tagok, tényleges és nyugdíjas vasutasok között bizonyára még sokan vannak olyanok, akik 1995-ben is szívesen előfizetnének a *Magyar Vasutas* újságra, ha tudnák, hogy lehet-e még és kihez forduljanak. *Igen, lehet.* A szolgálati helyeken a szakszervezeti bizottsághoz, a nyugdíjasok pedig közvetlenül a szerkesztőséghez is fordulhatnak.

A tisztségviselőket, aktivistákat – a nyugdíjasokat is beleértve – pedig arra kérjük, hogy szervezzenek minél több előfizetőt. Azoknak, akiknek legalább tíz új előfizetőt sikerül beszervezniük, egész évben díjmentesen juttatjuk el szakszervezetünk lapját, vagyis ők tíz előfizetőért + egy lapot kapnak.

Lakáscsere!

Eladnám, vagy 1+2 félszobás önkormányzati vagy vasúti bérlakásra cserélném Erdőkertesen lévő (Budapesttől 25 Km-re) 310 négyszögöles telket 45 m²-es téliesített lakóházzal. Víz és gáz az utcában. Irányár: 2 millió forint. Érdeklődni: személyesen Bp., XV., Széchenyi út 14. I. em. 5. Simigh, vagy telefon: nappal a 122 8297; este a 262-7466-es számon.

Elcserélném budapesti olcsó bérű, teljesen felújított telefonos, komfortos másfél szobás, első emeleti MÁV-bérlakásomat (kiskert, padlás, pince, tároló kamra van) hasonló önkormányzati lakásra, vagy kis házrészre. Újpest, Káposztásmegyer vagy Budapest környéke előnyben. Érdeklődni lehet a 261-1513-as telefonszámon.

Elcserélném Kiszombor nagyállomási 71 négyzetméteres MÁV szolgálati lakásomat (2,5 szoba, komfortos, előkertes gazdasági udvarral) szegedi 1,5 szobás szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: a fenti címen Bányainé vagy a 62/323-165-ös telefonszámon.

Eladnám Somogyvár, Besliahegy 62. szám alatti 4000 négyzetméteres ingatlanomat (természetvédelmi terület mellett), rajta 1 szoba, konyha, kamra, előszobás ház. Villany, víz van. Présház-pincével és fürdőszobás melléképület, körülbelül 40 gyümölcsfával. Érdeklődni lehet: napközben: 1224-894; 19-77-es telefonszámokon Pásku. Decsiné: 11173-084; 14-86. Délután 17 óra után: 1604-293-as telefonszámon.

Eladó Szarvason a Köröspart-tól 200 méterre egy 26 négyzetméteres faház 100 négyszögöles telekkel, villany, víz, gáz van. Érdeklődni lehet: Szarvas, Hársfa u. 8. 66/312-072 telefonszámon 20-21 óráig. Budapesten a 1647-419-es számon.

Elcserélném újpalotai egy és fél szobás, összkomfortos, telefonos öröklakásomat gödöllői hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: a 1647-419-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest, XV., Landler lakótelepi egy plusz két félszobás 62 négyzetméteres öröklakásomat a telepen lévő 2 szobás öröklakásra, értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet: a 1662-842; 1663-841-es telefonszámokon.

Elcserélném Budapest Déli pályaudvarnál lévő háromszobás gázfűtéses MÁV szolgálati lakásomat Budapest Déli pályaudvar közelében lévő kétszobás önkormányzati vagy megvásárolható MÁV-bérlakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet az esti órákban a 1685-303-as, napközben a 22-13-as üzemi telefonszámon.

Elcserélném XV. kerületi 59 négyzetméteres, 2 szoba, nagy konyha, fürdőszoba, WC, kamra, nagy pincés, belül felújított, cirkófűtéssel ellátott, belső udvaros MÁV-bérlakásomat, kizárólag Káposztásmegyeri lakásra. Érdeklődni lehet: a 37-17-es üzemi telefonszámon Kissnénél.

Elcserélném Nyírmihálydi felvételi épületben levő, szolgálati lakásomat, (2 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, melléképületek, garázs, kis kert) egy minimum 2 szobás, összkomfortos, de legalább komfortos Debreceni lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Szabó János 4363 Nyírmihálydi, MÁV állomás, vagy a 92-76-os üzemi telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Főszerkesztő: Dr. Dura László
Főszerkesztő-helyettes: Visi Ferenc
Telefon, városi:142-0551, 122-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre**,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 forint
Szedés, tördelés: Károlyi Stúdió
Telefon: 210-0130/220
Felelős vezető: Károlyi Marianna
Fotó: fot-mon Bt. Telefon: 270-1568
Készültaz Apolló Kft. nyomdájában
Felelős vezető: Mózes Ferenc
ISSN 0460 6000

Megkérdeztük a minisztert

Mikor lehet végre használatba venni a MÁV Kórház 1.3 milliárdot érő műtőblokkját?

Hamarosan megkezdődnek a tárgyalások a népjóléti és az egészségügyi tárca között a vasút-egészségügy jövőjéről. Kovács Pál népjóléti miniszter szerint a MÁV szolgálatot az egészségügy egészével harmonizálni kell. Meg kell oldani az üzemorvosként háziorvosi munkát is ellátó egészségügyiek gondját, a nagykapacitású korházakat pedig be kell kapcsolni a területen élők ellátásába. Következő lapszámunkban is foglalkozunk a vasút-egészségügy jövőjével. Akkor már a MÁV és a vasutasszakszervezet vezetőinek véleményét is szeretnénk közreadni.

(Írásunk lapunk 3. oldalán olvasható.)

ÁRA: 11 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam 2. szám — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1995. február 1.

Mit kínál a kék pont ?

Nézze meg az 5. oldalon!

Befejeződött a szajoli baleset vasúti, szakértői vizsgálata

Az utóbbi évtizedek legsúlyosabb - 31 halálos áldozatot és nagyon sok sérülést követelő vasúti katasztrófája után, a mentéssel szinte egyidőben látott munkához a balesetvizsgáló bizottság. A pályalétesítményi, a forgalmi, gépészeti, a biztosítóberendezési szakszolgálat és a munkavédelem képviselőiből alakult bizottságnak a vezetője a területileg illetékes, budapesti üzletigazgatóság vasútbiztonsági irodájának ügyeletes balesetvizsgálója, Kamarás Károly csoportvezető volt.

(Cikkünk a 6. oldalon)

Hogyan értelmezhető a 13. havi fizetés alapbéresítése?

A MÁV RT. valamennyi munkahelyén január végéig kiosztják a folyó évi alapbérek megállapításáról szóló értesítéseket, amelyből a munkavállalók megismerhetik a bérük emelésének mértékét. Az általános béremelés a decemberi alapbér 12,5 százaléka, de azok akik januártól "soros előléptetésre" jogosultak, további 4 százalékos béremelést is kapnak. Valószínűleg közismert, hogy a béremelésben — 8 százalékos mértékig — benne van az un. 13. havi fizetés alapbéresítése.

Több helyről kérdésként felmerült, hogyan kell értelmezni a 13. havi fizetés alapbéresítését. Sokan úgy vélik, hogy az 1995. II. félévre járó 13. havi fizetés-rész elveszett, azt nem alapbéresítik és ki sem fizetik. Ezzel szemben erről a következőket érdemes tudni.

A 13. havi fizetés az 1995. július 1-től 1995. június 30-ig terjedő időre jár a kollektív szerződésben lefektetett szabályok alapján, melynek kifizetése 50 százalékos mértékben július 10-én 50 százalékos mértékben 1995. december 10-én történne. (A két rész együttes összege kb. 1740 millió forint).

A fenti időszakra járó 13. havi fizetés alapbéresítése csak azt jelenti, hogy a kétszeri kifizetés helyett ezt az összeget 12 részletben fizetik ki, vagyis január-december hónapokra kiérdemelt fizetéssel együtt. Ezt egyszerűbben (és tartós elkötelezettséggel) úgy hajtják végre, hogy az alapbéreket kivétel nélkül mindenkinél 8 százalékkal felemelték. Ez a 8 százalék része az átlagos 12,5 százalékos alapbér-növekedésnek.

Az a kérdés viszont jogosan vetődhetne fel, hogy mi történik az 1995. július — 1996. június 30-ig terjedő évre járó 13. havi fizetéssel, amelynek folyósítására — az eddigi gyakorlat szerint 1996. július 10-én és 1996. december 10-én kerülne sor. Az 1994. december 13-án kötött megállapodás szerint a 13. havi fizetés alapbéresítése csak az 1995-ben esedékes kifizetésekre vonatkozik. Így a tervek szerint 1995. július 1. — 1996. június 30-ig terjedő időre ismét lesz 13. havi fizetés, melyet a következő évben — későbbiekben megállapított időben (lehetőleg egyszerre) fizetnek.

Az 1996-ban kifizetésre kerülő 13. havi fizetés a tárgyév bérfejlesztését terheli, így az erre vonatkozó tárgyalásokra a konkrét szabályok megállapítására a jövő évi bértárgyalásokkal, kollektív szerződésre vonatkozó javaslatokkal együtt kerülhet sor.

Dr. Simon József

Vita az étkezési hozzájárulás mértékéről

A személyi jövedelemadóról szóló törvény szerint legfeljebb havi 1200 forintos mértékig adómentes a munkáltatótól kapott étkezési hozzájárulás, ha ezt természetben, vagy olyan utalványban adják, amelyet csak élelmiszerre lehet beváltani. A munkáltatónak sem kell az így felmerülő összeg után sem társadalombiztosítási, sem munkaadói járulékot fizetni. Az étkezési hozzájárulás — más ilyen jellegű juttatás mellett (pl. kiküldetési díj napi 110 forintig) — a munkáltató számára a"legolcsóbb" kifizetés. Ezért korlátozták ennek mértékét. Ugyanakkor a munkavállaló részére is kedvező ez a juttatás, mert nem kell utána átlagosan 40-50 százalékot kitevő személyi jövedelemadót, társadalombiztosítási járulékot fizetni. Így ha a munkaadó bérben kíván átlagosan személyenként havonta 1200 forintot adni, akkor költségként ez kb. 1800 forintjába kerül. Ugyanakkor a munkavállaló csak 600-700 forintot kap ténylegesen kézhez.

Ha az 1200 forintot étkezési hozzájárulás címén adja a munkavállalónak, erre az összegre többlet kiadás nem rakódik és a munkavállaló is a teljes összeget megkapja.

Ezek után szinte természetesnek tűnik, hogy érdemes ezt a lehetőséget kihasználni. 1994. őszén, amikor a MÁV Rt. felső vezetésében

(Folytatás a 2. oldalon)

Öngondoskodás önszerveződéssel

Az elmúlt években megállapított nyugdíjak mértéke alig haladja meg az előzőleg elért nettó keresetek 50-50 százalékát.

Mind többen vetik fel, hogy a megélhetés biztonsága érdekében az öngondoskodás útján kellene lépéseket tenni. Ilyen megoldást kínál az önkéntes kiegészítő nyugdíjpénztár. Az 1993. évi XCVI-os törvény, mely "Az Önkéntes Kölcsönös Biztosító Pénztárak" létrehozásáról szól, megteremtette a jogi lehetőséget a nyugat-európai típusú nyugdíjrendszer kiépítéséhez.

A vasútnál, ahol az öngondoskodásnak közel száz éves előzményei vannak, mielőbb érdemi lépéseket kellene tenni ez ügyben. Jelenleg sok leellenőrizhetetlen "biztosító" kínálja távlati portékáját.

Hagyományainkra építve célszerű lenne egy saját vasutas kiegészítő nyugdíjpénztár létrehozása.

(V.Gy.)

Ez történt

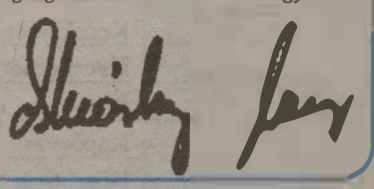
Rovatunkban dr. Márkus Imre a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely elevenen érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

A legnagyobb példányszámú napilapunk — a Népszabadság — címlapján a közelmúltban öles betűkkel arról írt, hogy befejeződött a Magyar Államvasutak 3500 kilométeres mellékvonal-hálózatának felülvizsgálata, amely közel 1200 vasutas munkáját teszi feleslegessé. Ami másképpen szólva azt jelenti: 1200 kollégánk lapátra kerülne.

Tisztelt Olvasóinknak talán mondanom se kell, hogy "ez a hír" mennyire meglepte a Vasutasok Szakszervezetét. Megdöbbenésünket csak fokozta a kiszivárogtatásnak ez a módja, hiszen a sztrájk nyomán megkötött megállapodás egyik fontos pontját jelentette a vasutasok foglalkoztatási biztonságát garantáló passzus. Ekkor és itt ugyanis megállapodtunk abban, hogy a Magyar Államvasutak vezetői a szakszervezetekkel történt előzetes egyeztetés nélkül nem hozhatnak ilyen döntéseket. A munkáltatót tehát kötelezi az írásba is foglalt megállapodás, amit minden körülmények között kénytelen lesz betartani.

A szóban forgó újsághír után — a vasutas-szakszervezet nevében — nyomban felhívtuk az egyeztetési kötelezettségre a MÁV Vezérigazgatóság vezetőinek a figyelmét. Az egyeztetésekre — a konkrét munkahelyeken, az igazgatóságokon és a reprezentatív szakszervezetekkel pedig a Vasúti Érdekegyeztető Tanács szintjén — még a hónap végéig mindenféleképpen sort kell keríteni.

Ezúton is megragadom az alkalmat, hogy újból felhívjam a vasutas-szakszervezet választott tisztségviselőinek a figyelmét arra, hogy a szakszervezeti testületi jogosultságok érvényesítése érdekében haladéktalanul vegyék fel a kapcsolatot a területi igazgatóságok illetékes képviselőivel. Egy szó mint száz: "ne üljünk fel" minden szóbeszédre, viszont figyeljünk oda a legapróbb jelre is, ami a jövőnket befolyásolhatja. Úgy gondolom, ha továbbra is szolidáris marad velünk a szakszervezet tagsága, s a munkavállalók egyre nagyobb tábora, nincs okunk a bizonytalan holnap miatt félni. Bízunk szociális partnereink korrekt együttműködésében, kiszámítható lépéseiben...



MVJ

MÁV VASJÁRMŰ

Járműjavító és Gyártó KFT.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax.: 94/313-313

-vasúti járműjavítás

-fémmegmunkálás

-acélszerkezet gyártás

KÉPZÉSI HÍREK

A résztvevők rendkívül sikeresnek és mindenképpen folytatandó kezdeményezésnek ítélték azt a kétnapos tárgyalási készséget fejlesztő tréninget, melyet a Vasutasok Szakszervezete képzési és oktatási bizottsága rendezett 1995. január 10-11-én.

A képzési terv összeállításakor vetődött fel egyszerre igényként és kínálatként is annak a lehetősége, hogy tisztségviselőink megismerkedhessenek az alkalmazott pszichológia rejtelmeivel. Ma már szinte minden korszerű felnőtt-képzési rendszer szerves részét képezik a mindennapi stressz-helyzetek feloldási technikáit elsajátító tréningek, ezért gondoltunk arra, hogy mindenképpen létjogosultsága van a tisztségviselők körében is, hisz őket nap, mint nap kemény szellemi terhelés éri.

A rendezvény "játékmesteri" feladatait a MÁV rendelő intézet nemzetközileg is elismert gyakorló munkapszichológusa, dr. Bobay Kornélia vállalta, akiben nem csak a vasutasok problémáit alaposan és hosszú ideje ismerő szakembert ismerhetünk meg, hanem aktív szb-elnöki tisztségének köszönhetően a szakszervezeti munkában jártas, melegszívű emberre találtunk.

Nem lenne teljes ez a tudósítás, ha nem eleveníteném fel a tréning néhány részletét. Az előadónak köszönhetően fokozatosan jutottunk el a bennünket érintő stressz valódi okainak felismerésétől az azokat feloldani képes technikákig.

A gyakorlatok sorában éppúgy szerepelt testet és lelket lazító relaxáció, mint az együttes munkára ráhangoló feladat. Természetesen nem maradtak el helyzetgyakorlatok sem. Rendkívül érdekes élményt nyújtott, amikor az információ átadás emberi tulajdonságait modelleztük, illetve a csoport egyik fele munkaadói, a másik része pedig szakszervezeti szerepet játszva "bérre" menő tárgyalást folytatott. Ugyancsak izgalmas feladatnak bizonyult a tagmeggyőzési kísérlet. Két fiatal kolléga más és más módszert választva, de mindenképpen tanulságosan oldotta meg a cseppet sem könnyű helyzetet.

Talán a leírásból is kitűnik, hogy nem az általános gyakorlatnak megfelelő oktatásban, hanem valami egész másban volt része a jelenlévőknek. Az állandó részvételre és szereplésre ösztönző feladatok egy percre sem engedték lankadni a figyelmet, még akkor sem, amikor a gyakorlatokat követően elemeztük a saját magunk és egymás viselkedését. Voltak akik ezt az elemző munkát élvezték leginkább.

A két nap során elsajátíthattunk egy érdekes lazítási technikát is, mai szóhasználat szerint megtanultunk relaxálni. Bár az úgynevezett alfa-állapot jelentőségét még a teremben ülők sem mind egyformán ítélték meg, de a pihentető és egyben feszültséget oldó lehetőségéről mindannyian meggyőződhettünk. Valójában a többség számára igazolódott, hogy nemcsak a testünk igényelné naponta a törődést, hanem az agyunk is. A tudomány pedig már bebizonyította, hogy a pszichoszomatikus betegségek egy jelentős része (pl.: érrendszeri panaszok) — ami sajnos a vasutasok közt is gyakori — gyógyítható e technikák alkalmazásával.

Összességében a húsz résztvevő úgy nyilatkozott, hogy máskor is szívesen részt venne hasonló tréningen, illetve az igények szerint a tisztségviselők minél szélesebb körének lehetővé kellene tenni a részvételt. A képzési és oktatási bizottság tagjain keresztül várjuk azok jelentkezését, akiknek az érdeklődését felkeltette a téma és egy másik alkalommal élni szeretne a Vasutasok Szakszervezete szervezésében ezzel a lehetőséggel.

Karácsony Szilárd

1995. Február

Csomóponti oktatások ütemezése

Területi Bizottság	Oktatási Csomópont	Előadás címe	Helyszín	nap	óra
Budapest	Győr	Általános szakszervezeti ismeretek	Vont. Főn. tárgyaló	13	8.30
	Székesfehérvár		Állomási Oktató	14	10.15
	Budapest		Ig. Kultúrterme	16	9.30
	Szolnok	Alkalmazott munkajog	Oktatóterem	22	9.30
Miskolc	Kálkápolna		Állomási Oktató	21	8.30
	Miskolc		Vörösmarthy Művelődési Ház	22	8.30
Debrecen	Debrecen	Üzemi Tanácsok	Oktatóterem	22	8.00
	Nyíregyháza		Oktatóterem	21	13.00
	Püspökladány		Oktatóterem	22	14.00
Záhony	Záhony		Kormányzati váró	21	8.00
Szeged	Szeged	Alapszervezeti gazdálkodás	Munkásszálló	20	9.00
	Kiskunhalas		MÁV Székház	21	9.00
	Békéscsaba		Oktatási Központ	16	9.00
	Kecskemét		Állomási Oktató	23	9.00
	Kecskemét	**Tárgy. techn.**	Állomási Oktató	**06**	9.00
Pécs	Pécs	A Vsz szervezeti élete	Szoc. ép. I. oktató	14	10.30
	Kaposvár		Állomási Oktató	17	7.30
	Dombóvár		Baross G. u. 19.	17	12.00
	Dunaújváros		Állomási Oktató	28	10.00
	Siófok		Áll. Üzemépület	24	9.00
	Nagykanizsa	Tárgyalástechnika	Állomási Tanácst.	23	10.00
Szombathely	Celldömölk		Állomási Oktató	27	9.00
	Zalaegerszeg		Állomási Oktató	13	11.00
	Tapolca		Állomási Oktató	14	10.00
	Szombathely		Haladás Műv. Ház	8	9.45
	Veszprém		Állomási Oktató	16	8.00

Röviden

A SZAKSZERVEZETI ÉLET ESEMÉNYEI

Január 3. *Szeged Területi Bizottság értekezlete*

Napirend:

— A motivációs rendszer véleményezése.

— Az 1995. I. féléves ülésterv tárgyalása.

Január 4. Anyaggazdálkodási Intéző Bizottság értekezlete a VSz központ elnökségi termében.

Napirend:

— A 106141/1994.MF. levélben kiadottak értelmezése, végrehajtása a területen.

— A lezajlott sztrájk tapasztalatai.

Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottság értekezlete

Napirend:

— A sztrájk értékelése

— Aktuális feladatok.

Január 5. *VSz Választmány értekezlete*

Napirend

Szakszervezetünk MSZOSZ tagságának felfüggesztésével összefüggő kérdések. Az értekezleten meghívottként részt vett dr. Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke.

A választmány tárgyalta a VSz 1995. évi költségvetés-tervezetét.

VSz Elnökség értekezlete

Az Elnökség az alábbi témákat tárgyalta:

— Szakszervezetünk 1995. évi költségvetés-tervezete.

— Személyi kérdések.

— A bértarifa módosítások szakértői tárgyalásának lefolytatására ad hoc bizottság létrehozása.

Az ad hoc bizottság tagjai:

Dr. Simon JózsefKözg. és Jogi O. vezetője

Orosz Péter FEIB titkára

Horváth Csaba VF Szombathely

Czeglédi Ernő Pft. Hódmezővásárhely

Izsák Csaba VF. Nagykanizsa

Szeleczky Mihály Ter. Irány. Központok 1B

Január 6. Pécs Területi Bizottság értekezlete

Napirendre került:

A TB 1995. évi költségvetése és az I. féléves ülésterének megtárgyalása.

Tájékoztató hangzott el a VSz Választmánya 1995. január 5-i üléséről.

Január 9. *Miskolc Területi Bizottság értekezlete*

Aktuális évindító feladatok megbeszélése.

Szombathely Területi Bizottság

Az anyaggazdálkodási szakszolgálat üzletigazgatósági szintű átszervezését véleményezték.

Január 10. VÉT ülés

Tájékoztatás hangzott el, hogy a MÁV Rt. Vezérigazgatóságon a Humánpolitikai és a Munkaügyi Főosztályt összevonták, a jövőben Személyügyi Főosztály néven működik.

Napirendre került a külföldi kiküldetést teljesítők napidíjának kifizetése, a fegyveres biztonsági őr munkakör a KSZ 54.§.5. pontjából való kikerülésére, melynek következtében jogosultak lesznek az étkezési hozzájárulásra, valamint kiküldetésük esetén napidíjra, továbbá a hálókocsi kalauz munkakör felvételre kerül az utánfizetési jutalékra jogosult munkakörök közé.

Január 12. *VSz Elnökség értekezlete*

Főbb napirendek:

— Javaslat az 1995. évi üzemi. közalkalmazotti tanács választások kampánytervére.

— Tájékoztató az elnökség 1994. X. 26-i, a Magyar Vasutas továbbfejlesztésére hozott határozata időarányos végrehajtásának tapasztalatairól.

— Tájékoztató a VSz XII. Kongresszusán elfogadott Program időarányos végrehajtásáról

— Tájékoztató a Forgalmi és Értékesítési 1B választás óta végzett munkájának értékeléséről, további feladataikról.

— Tájékoztató az Elnökség két ülése között végzett munkáról.

Forgalmi Tagozat választást előkészítő értekezlete.

Dombóvár — csomóponti oktatás — üzemi tanácsok téma

Január 13. Kecskemét — csomóponti oktatás — a VSz szervezeti élete

Január 16. Zalaegerszeg — csomóponti oktatás — általános szakszervezeti ismeretek témában.

Január 16. Gépészeti IB szervezésében — a telephely bezárásokkal kapcsolatos tájékoztató az érintett titkároknak.

Meghívott előadó: Juhász Gyula főosztályvezető-h.

Január 17. TB, IB titkárok értekezlete

Napirenden szerepelt:

— Tájékoztató az elnökség január 12-i üléséről, valamint időszerű kérdések.

Tapolca — csomóponti oktatás — általános szakszervezeti ismeretek témában.

Január 18. A VSz Távközlő-, Erősáramú- és Biztosító-berendezési IB küldöttértekezlete.

Az értekezleten megvitatásra került az 1B 1995. évi költségvetése és I. féléves ülésterve, valamint tájékoztató hangzott el az elnökség 1.12-i üléséről.

Székesfehérvár — csomóponti oktatás — alkalmazott munkajog témában.

Miskolc Területi Bizottságon az alapszervezeti titkárok és gazdasági felelősök részére tájékoztató a pénzügyi gazdálkodás szabályainak változásairól. A értekezleten részt vett Dr. Márkus Imre a VSz elnöke és Dézsi Sándorné a VSz pénzügyi osztályvezetője.

Január 18. Ifjúsági Tagozat Tanácsának ülése.

Napirend: — a küldöttértekezlet előkészítése.

Január 19. Központi munkaszervezet munkaértekezlete.

Napirend:

— 1995. legfontosabb feladatainak megbeszélése.

— Tájékoztató a munkaszervezet személyi, szervezeti változásairól.

Szombathely Területi Bizottság

A pályafenntartási, anyaggazdálkodási és biztosító-berendezési szakágak igazgatósági szintű létszám megállapodásának megkötése.

Január 20. Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottság szervezésében tagozatokkal kibővített FÓRUMOT rendeztek.

Vita az étkezési hozzájárulás mértékéről

(Folytatás az 1. oldalról)

változás következett be — úgy látszott, hogy a munkáltató is felismerte az étkezési hozzájárulás adómentes mértékének előnyeit. Így nyilvánosan szóban, majd többször írásban is megerősítették, hogy az étkezési hozzájárulás összegét személyenként és havonta 1995. január 1-től 1200 forintra felemelik. Az 1994. december 13-án a munkaadó és a szakszervezetek között létrejött megállapodásban ugyan nincs benne a felemelésre vonatkozó kitétel, de ez a munkáltató kérésére csak technikai okokból maradt ki, ekkor még szóba sem került ennek a korábbi ígéretnek az esetleges visszavonása. Így minden szakszervezet megdöbbenéssel vette tudomásul, hogy a munkáltató ezt a korábbi ígéretét visszavonta és továbbra is csak 900 forintos hozzájárulást kíván nyújtani az étkezéshez. Ez akkor vált egyértelművé, amikor a munkaadó átadta a kollektív szerződés módosításának azt a tervezetét, amelyet közös megállapodással 1995. január 1-től kívánt hatályba léptetni. Ebben a tervezetben továbbra is a 900 forintos összegű étkezési hozzájárulás szerepel. Ebben az évben már több alkalommal felmerült a tárgyalásokon az étkezési hozzájárulás összegének felemelése, amely elől a munkáltató eddig elzárkózott.

Viszonylag kedvező változás következett be az étkezési hozzájárulás feltételeiben, amelyről már szóban megállapodás is történt. Reméljük ezt a megállapodást a munkáltató nem vonja vissza. Az új kifizetési feltételeknek a lényege a következő: csak az nem jogosult étkezési hozzájárulásra, aki a telephelyen megtartott oktatás kivételével valamennyi szolgálatára napidíjban részesült, aki az adott hónapban keresőképtelen beteg volt.

Igazolatlan mulasztás esetén a mulasztott napok arányában (napi 50.- forinttal) csökkenteni kell az étkezési hozzájárulást. Ez a szabály január 1-től érvényes.

Az étkezési hozzájárulás összegéről a tárgyalások tovább folynak és remélhetőleg kedvező eredményre vezetnek.

– simon –

Megkérdeztük a minisztert



Hamarosan megkezdődnek a tárgyalások a népjóléti és az egészségügyi tárca között a vasút-egészségügy jövőjéről. Kovács Pál népjóléti miniszter szerint a MÁV szolgálatot az egészségügy egészével harmonizálni kell. Meg kell oldani az üzemorvosként háziorvosi munkát is ellátó egészségügyiek gondját, a nagykapacitású korházakat pedig be kell kapcsolni a területen élők ellátásába. Következő lapszámunkban is foglalkozunk a vasút-egészségügy jövőjével Akkor már a MÁV és a vasutasszakszervezet vezetőinek véleményét is szeretnénk közreadni.

Lapunk kérdésére Kovács Pál miniszter elmondta, hogy három olyan egészségügyi szervezet működik az országban, amely csak áttételesen kötődik a Népjóléti Minisztériumhoz. Ezek között van a MÁV-nál, a honvédségnél és a büntetés-végrehajtásban működő egészségügyi szolgálat. Az említett szervezetek tulajdonosaival már el is kezdték a tárgyalást arról, hogy miként lehetne harmonizálni működésüket a többi egészségügyi szolgálatéval.

Kovács Pál a MÁV egészségügyi szolgálat ügyében — amikor a vasúti törvényről tárgyalt az Országgyűlés — képviselőként is elmondta a véleményét. A törvény elfogadását követően később már miniszterként is tárgyalt a MÁV egészségügyi szolgálatáért felelősséget érző emberekkel. Szerinte az okozza a legnagyobb gondot, hogy a vasúti törvény nem szögezi le világosan, hogy ki a MÁV-egészségügy gazdája.

A miniszter orvosként úgy vélekedik, hogy a vasút hagyományos és speciális egészségügyi szolgálatára szükség van, hiszen speciális feladatot kell elvégeznie. Azt tartaná jónak, ha törvény nélkül is a MÁV kijelentené, hogy a vasút-egészségügy az övé, és a költségvetéséből fedezné azokat a feladatokat, amelyeket a tulajdonosoknak minden egészségügyi intézménynél fedezniük kell. Tehát megoldaná a szükséges egészségügyi fejlesztéseket és felújításokat.

Kovács Pálnak az a véleménye: meg kell oldani azt is, hogy a MÁV orvosoknak és az általuk ellátott vasutasoknak milyen legyen a viszonyuk a háziorvosi rendszerhez. A vasúti üzemorvos ugyanis nemcsak üzemorvosi, hanem gyógyító orvosi feladatokat is ellát. Holott a hozzá járó vasutasok a betegbiztosítási kártyájukat a lakóhelyi háziorvosnak adták vagy adják le.

A számtalan tisztázatlan kérdés közül továbbra sem lehet tudni, hogy a MÁV kórházait, közte az 1,3 milliárdos beruházással épített budapesti műtőblokkot — ami megdöbbentően hosszú ideje nincs átadva — mikor lehet végre használatba venni, s milyen egészségügyi feladatokra kell használni. Az átadás előtt tehát számtalan tisztázatlan kérdésre kell még megnyugtató választ találni. Ezek között kiemelte, vajon csak arra használják a kórházat, hogy a vasutasokat és hozzátartozóikat lássák-e el, vagy meg kell nyitni azt a többi beteg előtt. A miniszter szerint csupán a vasút-egészségügy céljára nem kellene fönntartani ilyen méretű kihasználatlan kapacitást. Megítélése szerint az lenne a helyes, ha a MÁV-egészségügynek területi ellátási feladatai is lennének. E feladatot már jelenleg is vállalja, de az eddiginél szabályozottabban kellene ezt megoldani. Ha viszont ilyen feladatot vállal a vasút-egészségügy, akkor a finanszírozását, a tulajdonosi pozíciót nem csak a MÁV-nak kell betölteni.

A miniszter végezetül azt mondta, hogy a közlekedési minisztériummal hamarosan elkezdődő tárgyaláson, amire a tervek szerint január végén kerül sor, az általa elmondottak alapján tekintik majd át a vasút-egészségügy helyzetét. Természetesen úgy, hogy a nem Népjóléti Minisztérium felügyelete alá tartozó egészségügyi szolgálatok működését harmonizálják az egészségügy egészével. Tehát ha a MÁV kórházban van egy nagy műtőkapacitás, akkor szerencsés, ha a környékbeli kórházakban nem alakítanak ki hasonlót. Ez azt is jelenti, hogy a jövőbeni fejlesztéseket és beruházásokat is célszerű lenne összehangolni. A miniszter szerint a jelenleg meglévő szervezési és finanszírozási gondokat is megkísérelik a minisztériumok közötti tárgyalások segítségével enyhíteni.

Nógrádi Tóth Erzsébet

A vasútüzem biztonságát veszélyeztetné

Megszüntetik a kocsivizsgálói szolgálati helyeket?

A VSZ gépészeti intéző bizottsága az alábbi véleményt fogalmazta meg a vezérigazgatóság gépészeti főosztálya által kidolgozott Gy. 83.105/1994. GF.C. számú telephely racionalizálási előterjesztésről.

Az előterjesztés kizárólag elméleti síkon, és kidolgozatlanul foglalkozik telephelyek bezárásával, vagy részleges megszűntetésével. Elképzelés szintjén és gazdasági számításokkal történő megalapozás nélkül dönt telephelyekről a létszám racionalizáció és a jövőbeni ráfordítás megtakarításra utalva. A 60 millió forintos megtakarítás többszörösét veszítjük el a szakembergárda, az eszközök átcsoportosítása és elherdálása révén.

A konkrét szervezetmódosításokról:

Egyértelműen a vasútüzem biztonsága elleni merényletként értékeljük a kocsivizsgálói szolgálati helyek megszüntetését. Átcsoportosítani és sűríteni kellene a vizsgálati pontokat.

Azokat a szakembereket távolítják el, akik a futásbiztonság, fékezésbiztonság, rakományrögzítés, rakmintán túlérő küldemények bemérésének és az exportvizsgálatnak a szakemberei.

A telephely bezárások (pl. Vésztő, Kaposvár stb.) A MÁV Rt. koncessziós koncepcióját torpedózzák meg, nem beszélve a térségek elnéptelenedéséről és a lakosság ellehetetlenüléséről. A munkahelyek megszüntetése értelmetlen feladat átcsoportosításával történik.

A teherkocsi-javítás koncentrálása nagymértékben megnöveli a javításos kocsik futáskilométereit, mely nem áll arányban a jelenlegi javítási helyek felszámolásának megtakarításával. A teherkocsi-javítók jelenlegi állapota általában szabadtéri, legfeljebb röptetős megoldású, ezek költséges fenntartást nem igényelnek. A tervezetben kialakítandó körzetek nem válnak gazdaságosabbá, ha figyelembe vesszük a futástöbbletet.

Az északi VF. átszervezése elhamarkodott, mert Istvántelken nincs előkészítve a befogadás. Rákoson pedig a felújított mozdonyjavító csarnokon kívül minden más elavult és használhatatlan, (pl. szoc. ép.) ezért beruházást igényel. Az állomás fekvése lehetőséget kínál egy személyvonati előkészítő pályaudvar kialakítására, mert innen mindhárom fejállomás kiszolgálható.

A Keleti GF-ről a létszám elenyésző része szabadul fel, és nem kívánják követni a mozdonyokat Bp. Ferencváros VF-re, ezzel egy jó szakember gárdát veszít el a MÁV Rt. Vésztőhöz hasonlóan. A szombathelyen tervezett vontatójármű profilírozás pedig nem veszi figyelembe a telephelyek felszereltségét és a szakember gárda felkészültségét.

Az előterjesztés eleve a MÁV Rt. leépülésével számol, és elébe megy az önfelszámolásnak. Koncepciója az önmegsemmisítés. Mindezek eredményeként az előterjesztést általában elfogadhatatlannak, és helyenként a munkavállalókkal szemben is, de szakmailag is felelőtlennek tartjuk. Kérjük az előterjesztés visszavonását!

Pszota Árpád

Új kollektív szerződés a MÁV Kórházban

A MÁV Kórház főigazgatófőorvosa és a kórházban működő szakszervezetek – köztük a Vasutasok Szakszervezete – ez év január 1-jei hatállyal új kollektív szerződést léptettek életbe.

Ismeretes, hogy az egészségügyi intézmény dolgozói közalkalmazottak, rájuk tehát nem a Munka Törvénykönyve vonatkozik (kivéve egyes rendelkezéseit), hanem a közalkalmazotti törvény. A szabályozás azonban csak akkor lehet teljes, ha az intézményben kollektív szerződést kötnek. Ismeretes, hogy a közalkalmazottak nem tartoznak a társadalom jól fizetett tagjai közé, munkájuk ugyanakkor kiemelkedően fontos. Ezért nem közömbös, hogy az intézmény a kollektív szerződésben mit biztosít az itt dolgozó közalkalmazottaknak. Pozitív, hogy az intézmény vezetése ezt felismerte és maximális együttműködést valósított meg a szakszervezetekkel a kollektív szerződés előkészítése, illetve megkötése során.

Melyek azok a fontosabb kérdések, amelyeket szabályoz a kollektív szerződés?

A dolgozók fizetési fokozatba sorolását, illetményük és az ehhez kapcsolódó pótlékok megállapítását a közalkalmazotti törvény előírásai szerint kell elvégezni. A kollektív szerződés 3. számú

(Folytatás a 4. oldalon)

A környezetvédelmi és területfejlesztési miniszter szerint:

„A vasútvonalak megszüntetése vitatható”

A Vasutasok Szakszervezete elnöke még tavaly évvégén levelet írt *Lotz Károly*, közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszterhez, valamint *Baja Ferenc*, környezetvédelmi és településfejlesztési miniszterhez:

Most, amikor napirenden van egyes vasútvonalak forgalmának közútra terelése — írta levelében — néhány olyan szabály figyelembevételét javasolta, amelyet már több fejlett európai országban alkalmaznak és a vasúti szállítás fejlesztése irányába hatnak.” *Márkus Imre* javaslatai csökkentik továbbá a közúti közlekedési baleseteket is, valamint környezetvédelmi célokat is szolgálhatnak. *Baja Ferenc* minisztertől nem régen válasz érkezett. Néhány gondolatát most közreadjuk.

„Minisztériumunk a Közlekedési-, Hírközlési- és Vízügyi Minisztérium és a Pénzügyminisztérium fenti tárgyú előterjesztéséből a gazdasági rendbetétellel egyetért, de vitathatónak tartja annak eszközeként a vasútvonalak — akár csak részbeni, időszakos — megszüntetését.

A tartósan veszteséges vonalak megtartásának lehetőségét átfogóan a következő szempontok érvényesítésével kell vizsgálni:

— számításba kell venni a közútra “átterhelt” forgalom költségeit (útfenntartástól kezdve a környezeti költségekig),

— mérlegelni kell a vasúti közlekedés megszűnéséből eredő térségi gazdaságfejlesztő gondokat.

Az egyes vasútvonalak üzemmenetére, illetve esetleges megszüntetésére vonatkozó koncepció tárcánk részéről környezetvédelmi és területfejlesztési szempontból is vitatott a következő miatt:

Minden megszüntetett vasútvonal közúti kiváltása a jelenleginél nagobb környezeti terhelést jelent a természetes és épített környezetre.

Természetesen az autóbuszok megvásárlása a vasúti kocsik költségéhez hasonló összeget tesz ki, közúti terhelésük közút felújítást, illetve adott esetben útépítést igényel. A környezeti ártalmak és az utazás kényelmetlensége konkrétan nem forintosítható, de megbecsülhető értéket tesz ki.

Minden megszüntetett vasútvonal tartós gazdasági és foglalkoztatási hátrányokat vet fel, továbbá az érintett térség életkörülményeinek romlásához vezethet, így a koncepció ellentmond minisztériumunk területfejlesztési törekvéseinek.

Tudunk az országban olyan megszüntetett vasútvonalról, mely korábbi elhibázott döntések alapján egyes települések, illetve települési körzetek elnéptelenedéséhez vezetett (Őrség, Bodrogköz).

A térségi ellátásrendszerek vonatkozásában, (oktatás, egészségügy) a vasút a szolgáltatás ellátás feltétele, így megszüntetése ellátási gondokat okozhat.”

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 Debrecen, Faraktár u. 67.

VÁLLALKOZUNK:

– vasúti tartály és teherkocsik futó, részleg és fővizsgálatára

– teherkocsi gyártásra, átalakításra, tartálytest gyártásra,

– vasúti teherkocsi alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására, (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)

– vasúti nosztalgiakocsik felújítására,

– daruk, tolópadok, vasszerkezetek (oszlopok, tetőszerkezetek) gyártására, javítására

FELVILÁGOSÍTÁS:

VÁLLALKOZÁSI OSZTÁLY
Tel.: 52/346-800/283
Fax: 52/314-725
vasúti tel.: 03/29-86

Új kollektív szerződés a MÁV Kórházban

(Folytatás a 3. oldalról)

melléklete tartalmazza azon munkakörök felsorolását, amelyekben a közalkalmazott illetménypótlékára (vezetői pótlék, munkahelyi pótlék) jogosult. A pótlék összege 2400 Ft-tól 8000 Ft-ig terjed. A munkakörök között található: orvosi asszisztens, ápolónő, műtősnő, technikus, beteghordozó, gépkocsivezető, takarító stb.

A kórházban jellegénél fogva jelentős készenléti – ügyeleti szolgálatot kell teljesíteni az orvosoknak és az egészségügyi szakalkalmazottaknak egyaránt. Garanciális előírás a kollektív szerződésben, hogy ilyen szolgálat havonta legfeljebb hat alkalommal rendelhető el. Lényeges kérdés a készenléti ügyeleti szolgálat díjazása. A díjazás mértéke a kollektív szerződésben az alapbér százalékos arányában van megállapítva, átalány jelleggel 17 órára számolva. A mérték az elfoglaltság függvényében 70 százalékig terjed.

Túlmunkát a munkahelyi vezető (ideértve a kijelölt csoportvezetőt, a vezető – ügyeletes – orvost is) naptári évenként legfeljebb 200 órát rendelhet el. A túlmunka írásban rendelhető el, ennek felel meg az is, ha a munkaidőbeosztás meghaladja a kötelező havi munkaidőkeretet. Ha a dolgozó túlmunkát végzett ezen időre járó illetményét 100 százalékban mindenképpen ki kell fizetni. Ezen felül megilleti még 50 százalék pótlék, az önálló egység vezetője és a közalkalmazott közösen megállapodhatnak abban, hogy ehelyett a végzett túlmunkával legalább azonos mértékű szabadidőt biztosítanak részére, természetesen a munkaidő terhére. Ha ilyen megállapodás nincs, az 50 százalék pótlékot is pénzben kell kifizetni.

Eltérő szabályok vonatkoznak a heti pihenőnapon végzett munka megváltására. E napon (napokon) végzett munkára elsősorban másik pihenőnapot kell adni és ki kell fizetni a végzett munkáért a 150 százalékos díjazást: ha az intézmény másik pihenőnapot nem tud biztosítani 200 százalékos (100+100 %) munkabért kell kifizetni.

Az intézmény dolgozói szempontjából fontos, hogy a kollektív szerződés 25. §-a rögzíti: az intézetben a 13. havi illetményt lehetőleg a tárgy év végéig, de legkésőbb a tárgyévet követő januárjában ki kell fizetni. A 13. havi fizetés járandóság, amelynek kifizetését nem szabad bizonytalanná tenni, amely helyenként tapasztalható volt (nem a MÁV Kórházban).

A munkaidő beosztása a MÁV Kórházban soha nem volt a kollektív szerződésben olyan részletesen szabályozva, mint a most elfogadott kollektív szerződésben. E szerint az intézmény dolgozóit heti és havi munkaidőkeretben lehet foglalkoztatni. A heti munkaidő-keret mindig nap x8 óra = 40 óra, a havi munkaidőkeret azonban a munkanapok függvényében változik, pl. januárban 176 óra, februárban pedig 160 óra. Ettől eltérően heti 36 óra a munkaidő az izotóp laborban dolgozóknak, továbbá a gyógytornászoknak, a gyógymasszőröknek, a csecsemő és újszülött osztály kondicionált részlegeiben gyermekápolói munkakörben foglalkoztatott dolgozóknak. A teljes napi munkaidőből 6 órát kell a munkahelyen eltölteni: a 36 óra heti munkaidőkeretben, a központi laboratóriumban, a légzésfunkciós laboratóriumban, a pathológiai osztályon, a központi sterilizálóban, az endoscopos laboratóriumban szakfeladatot ellátó közalkalmazottaknak.

A kollektív szerződésben meghatározott munkaidőkeretek figyelembe vételével a munkaidő beosztást a munkahelyi vezetők készítik el. A konkrét munkarend lehet: nappalos, rugalmas, kétműszakos, folytonos, folyamatos, kötetlen. A munkaidő-beosztást havonta előre kell elkészíteni és közölni az érintettekkel. A munkaidőbeosztást csak akkor lehet módosítani, ha arról a dolgozót legalább egy héttel előbb és legalább egy hétre értesítik.

Az intézet támogatja a közalkalmazottak továbbképzését:

– szakorvosi vizsgára történő felkészüléshez tíz munkanap,

– szaktanfolyam vizsgáira való felkészüléshez hat munkanap szabadidőt biztosítanak.

Ha a közalkalmazott képzésben a munkáltató hozzájárulásával vesz részt, illetve tanulmányi szerződést kötött, az igénybevett szabadidőre munkabére megilleti. Az intézmény lehetőséget biztosít – bizonyos feltételekkel – tudományos üléseken való részvételre is, költségtérítéssel.

Egyéb költségtérítések: 110 - Ft napidíj jár annak a közalkalmazottnak, aki hivatalos úton napi 8 órát meghaladó egybefüggő munkaidőt tölt el az intézeten kívül, ideértve az utazási időt is.

Az intézet megtéríti a dolgozónak a munkábajáráshoz szükséges helyközi közúti közlekedés bérleteinek a jogszabályban meghatározott mértékét (80 %) a lakóhelyhez legközelebb eső MÁV állomásra történő utazáshoz, ha az 5 kilométer távolságot meghaladja. Bizonyos feltételek esetén, illetve meghatározott munkakörökben térítés jár a BKV bérletért is.

Az intézet 110 fős férőhellyel nővérszállást üzemeltet kedvező térítési díj – 1000 - Ft/hó – fizetési feltétellel.

Rendkívüli esetben maximum 24 000 - Ft fizetési előleget ad az intézet, visszafizetése 8 havi részletfizetéssel történik.

Az intézet közalkalmazottai jelentős költségráfordítással munka, illetve védőruha ellátásban részesülnek, melynek szabályait a kollektív szerződés 4. sz. melléklete és a munkavédelmi szabályzat tartalmazza.

Az intézet vezetése figyelemre méltó kompromisszum készséggel nyitott az együttműködésre. A munkaügyi viták intézésének egy feltétele van, hogy a közalkalmazott a sérelmes intézkedés kézhezvétele után 15 napon belül írásban kérjen egyeztető eljárást. Célszerű, ha a dolgozó ehhez a szakszervezettől jogi képviseletet igényel.

Dr. Garabon Sándor

Csak a Vasutasok Szakszervezete szorgalmazza a védelmi munkakörök bérbesorolásának módosítását

A védelmi munkakörökben dolgozók évek óta joggal sérelmezik, hogy tevékenységüket a bérbesorolási rendszer készítése idején alul értékelték, nem vették figyelembe a munkakör ellátásával együttjáró felelősséget, szakismeretet stb. Nem voltak tekintettel a beosztás veszélyességére sem.

A bérbesorolási szabályzat jelenleg a rendész munkaköröket 6-7. fizetési osztályba, a fegyveres biztonsági őröket pedig 7-8. fizetési osztályba sorolja. Ezekben a fizetési osztályokban zömmel a betanított munkások, vagy az ilyen jellegű feladatokat ellátók tartoznak. A rendészek, vasútőrök jelentős része érettségivel, más részük szakmunkás-képesítéssel rendelkezik és természetesen a munkakör ellátásához szükséges speciális ismeretekkel, a fegyveres szolgálatot ellátóknál ide kell érteni a fegyverismeretet is. A vagyonvédelem fontosságát talán senki sem vitatja és ebben kulcs szerepe a rendészeknek és egyéb biztonsági munkakört betöltő személyeknek van. Veszélyes feladatot látnak el, hiszen a bűnözők tettenérés esetén nem válogatnak a védekezés módszereiben.

A Vasutasok Szakszervezete felismerte a bérbesorolás helytelenségét és egyetértett a védelmi munkakörök alulértékeltségével. Ezért kb. két éve szorgalmazza a felülvizsgálatot, illetve a munkakörök magasabb osztályokba sorolását. A korábbi években a munkáltató és más szakszervezetek főleg azért nem támogatták e munkaköri csoport besorolásának módosítását, mert az egyéb ilyen irányú kérelmekkel együtt az általános besorolási rendszer felülvizsgálata keretében kívánták ezt is tárgyalni. Erre az általános felülvizsgálatra azonban eddig nem került sor.

A múlt év végére a Vasutasok Szakszervezetének sikerült a munkáltatót meggyőzni a védelmi munkakörök alacsony bérezésének tarthatatlanságáról. Így a besorolás módosítását lehetségesnek tartották, annál is inkább, mert annak bérkihatása nem igazán jelentős (kb. 0,1 — 0,2 százalék). Egyezség mégsem jöhetett létre, mert a többi szakszervezet egy ilyen módosítást nem támogatott. Különösen vonatkozik ez a másik két reprezentatív szakszervezetre, a VDSzSz-re és a Mozdonyvezetők Szakszervezetére. Ez utóbbi szakszervezet már az ellen nem tenne észrevételt, ha átmenetileg (az általános felülvizsgálat idejéig) a védelmi munkakörökben valamilyen pótlékot vezetnének be (pl. veszélyességi pótlékot). A VDSzSz azonban eddig erről sem kívánt tárgyalni.

A bérszabályzat kisebb módosítására és a védelmi munkakörök bérhelyzetének javítására a Vasúti Érdekegyeztető Tanács még február folyamán visszatér. A Vasutasok Szakszervezete mindent elkövet, hogy a tárgyalások a védelmi munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók részére eredménnyel végződjönek.

S. J.

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE "SZELLEMI-ÖNVÉDELMI" VETÉLKEDŐT SZERVEZ

Alapszervezeti tisztségviselői részére!

Nevezési feltételek:

A vetélkedőre 3 fős csapatok jelentkezését várjuk. Alapszervezetenként 1-1 csapat nevezhető, de több alapszervezet (például csomópontonként) közösen is indíthat csapatot.

A nevezési szándékot írásban, illetve telefonon lehet jelezni az alapszervezet telephelye szerinti *területi bizottságoknál*, illetve a járműjavító kft-k, Központi Hivatalok és Intézmények, valamint *Vasút-Egészségügyi Intéző Bizottságnál*

1995. február 15-ig.

A vetélkedő lebonyolítására vonatkozó információk:

A hét területi, illetve a felsorolt három intéző bizottságnál elődöntőre kerül sor március hónapban, melynek pontos időpontjáról a csapatokat előre értesítjük. Az elődöntő első helyezettjei bekerülnek a Vasutasok Szakszervezete központjában tartandó döntőbe.

Az elődöntőkön és a döntőben a csapatok az alábbi hat témában mérik össze tudásukat:

1. Üzemi Tanácsok választása és működése
2. Szakszervezet történet és általános ismeretek
3. A Vasutasok Szakszervezete szervezeti élete
4. Alkalmazott munkajog
5. Aktuális általános és vasút-politikai ismeretek
6. Sport

A vetélkedő díjazása:

Az elődöntőkön illetve a döntőben az első három legjobb eredményt elérő csapatot díjazzuk.

A FŐDÍJ:

A döntő győztes csapatának tagjai egyenként 1-1 egyhetes magyarországi kétszemélyes üdülést nyernek, melyet a VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ajánlott fel.

Ne hagyják ki a lehetőséget! Játsszanak velünk!

A Vasutasok Szakszervezete Képzési és Oktatási Bizottságának tagjai további információkkal készséggel állnak minden érdeklődő rendelkezésére!

FELHÍVÁS

A Vasutasok Szakszervezetének Ifjúsági Tagozata február 23-án tartja soron következő küldöttértekezletét. Ezen az alapszervezeteknél működő ifjúsági csoportok képviselői vesznek részt. A regisztrált tagok minimum 50 százaléka + 1 fő aláírásával hitelesített jegyzőkönyv alapján delegált képviselők.

A részvevők beszámolót hallgatnak meg a VSZIT eddigi munkájáról, az "Alapítvány a vasutas fiatalokért" kuratórium működéséről. Ezen kívül szavaznak a VSZIT SZMSZ-hez beérkezett módosító javaslatokról. A VSZ választmánya által biztosított 1995. évi működési költségek felosztása, és az ezévi programtervezet jóváhagyása is a küldöttértekezlet feladata lesz.

Végezetül a küldöttértekezlet dönt Kódé László VSZIT elnök utódjáról.

Előkészítő bizottság

Tét az érdekvédelem

1995. májusában második alkalommal kerül sor Magyarországon Üzemi Tanács választásokra.

A választások, mint minden demokratikus választás bizonyos mértékig sorsdöntő a szavazásra jogosultak életében, ezért nem mindegy, hogy az esemény szereplői mennyire ismerik a döntésük lehetséges következményeit, illetve mennyire tesznek eleget a rájuk háruló feladatoknak.

A törvény értelmében ennek a második választásnak a lebonyolítása a jelenleg működő üzemi tanácsok feladata. Akkor miért foglalkozik vele a Vasutasok Szakszervezte?

Azért, mert a választás eredménye nem csak az üzemi tanácsok számára hordoz magában következményeket, hanem a szakszervezetek jövőbeni tevékenységét is komolyan befolyásolja. E tény a választásra jogosultak szempontjából azért lényeges, mert mindkét érdekképviseleti feladatokat ellátó intézmény jövője az eredménytől függően a vasutasok életkörülményeit jelentősen meg fogja határozni. *Nem csak arról döntünk, hogy megalakulnak-e és milyenek lesznek az üzemi tanácsok, hanem az is eldől lesz-e lehetőségünk a jövőben kollektív szerződéseket kötni.*

A Vasutasok Szakszervezete a MÁV Rt-nél és a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságoknál, illetve vasúthoz kapcsolódó intézményeknél a legnagyobb taglétszámú munkavállalói egyesület és mint ilyen a tagjai közös érdekei alapján határozta meg az üzemi tanácsi választásokkal összefüggő céljait.

Melyek ezek a célok?

1. Erősítenünk kell a vasutasság kollektív szerződésképességét, azaz tudatában kell lennünk, hogy minden leadott szavazat erősíti a munkavállalók érdekvédelmi esélyeit, ugyanakkor ez fordítva is igaz, minden elmaradt szavazat rontja (szélsőséges esetben megszűntetheti) a szakszervezet kollektív szerződéskötési lehetőségét, melybe a létszám és bér kérdésköre is beletartozik. Ez azt is jelenti, senki sem engedheti meg magának azt a luxust, hogy távol marad, majd a kollégájára bízza szavazatát, mert ez a hozzáállás önmagában veszélyezteti a kollektív megállapodások kötéséhez szükséges támogatottságot, a több mint 50 százalékos megjelenést.

A teljes megjelenés csak a vasutasokon múlik!

2. A Vasutasok Szakszervezete legfőbb célja a vasutasság egységének megteremtése. Az üzemi tanács választások újabb alkalmat teremtenek számunkra, hogy a sztrájk ideje alatt is szükségszerűen megfogalmazott célhoz közelebb kerüljünk. Ezt azzal fejezhetik ki a választók — és csak ők fejezhetik ki —, hogy minél nagyobb számban támogatják jelöltjeinket. Az erre irányuló meggyőzési folyamat reményeink szerint a Vasutasok Szakszervezete tagjainak létszámának növekedésében is megmutatkozik.

Az EGYSÉG a vasutasság elemi érdeke!

3. Az előbbi két pont teljesüléséből következik az a célkitűzés, miszerint a Vasutasok Szakszervezete jelöltjei minél nagyobb számban kerüljenek be az üzemi tanácsokba. Természetesen feltehetik a kérdést: menynyivel jobb nekem, ha a VSz-re szavazok? A válasz nagyon egyszerű. A Vasutasok Szakszervezte — tagjai érdekében és áldozatvállalásából — eddig is és a jövőben is komoly erőfeszítéseket tett és tesz a vasutasok által megválasztott tisztségviselők minél jobb felkészítésére. Az üzemi tanácsok akkor tudnak csak maradéktalanul eleget tenni vállalt feladataiknak, ha a tárgyalóasztalnál partnerei tudnak lenni munkáltatójuknak. Ez a cél azért kiemelten fontos, mert a MÁV Rt-nél a döntési felelősség megosztásával nagyban növekszik a helyi üzemi tanácsok képviseleti felelőssége.

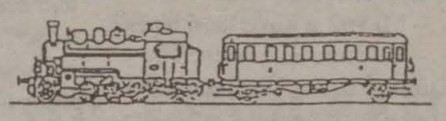
Azokra van szükségünk, akik hozzáértően tudják képviselni a vasutasokat!

A célok felsorolását itt abba hagyjuk annak ellenére, hogy a Vasutasok Szakszervezete számára cseppet sem közömbös mi történik a vasutasság által az évtizedek alatt összerakott vagyonnal. De mégsem ez a döntő, mert a vagyon a VSz számára elsősorban az érdekvédelmi munkához nélkülözhetetlen eszköz és nem cél. Tudjuk van olyan szakszervezet, amelyik számára elegendő támogatottság hiányában létkérdés, hogy részesüljön például annak a több tízezer nyugdíjasnak az apránként összegyűjtött vagyonából, akik ma is a Vasutasok Szakszervezetének tagjai. A vagyon megosztását tudjuk, törvény szabályozza, de akár csak az egység megteremtése a vagyon egyben tartása is csak a vasutasok döntésén és szavazatain múlik.

A független érdekvédelem alapja az egyben tartott szakszervezeti vagyon!

Az ügyvivői testület állásfoglalása

A Vasutasok Szakszervezete Pályagazdálkodási Intéző Bizottsága pályafenntartási területi ügyvivői testületi ülésükön áttekintették az 1994. évi eredményeket és az 1995. évben várható feladatokat. Állást foglaltak a MÁV Rt. Kollektív Szerződés szakszolgálati függeléke megkötésének szükségességéről. Felhatalmazták a pályagazdálkodási intéző bizottság titkárát *Balogh Lászlót*, hogy a Pálya-, híd és Magasépítményi Főosztály által kiadott "Alkalmassági vizsgáztatás"-sal kapcsolatos intéző bizottsági véleményt a főosztály vezetőjének küldje meg és kérje annak munkajogi felülvizsgálatát.



MVJ

Máv Vasjármű

Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: 94-313-313

1872 óta működő elődünk profilját folytatva és kiegészítve az alábbi tevékenységekkel állunk partnereink rendelkezésére.

Javítási tevékenységünk:

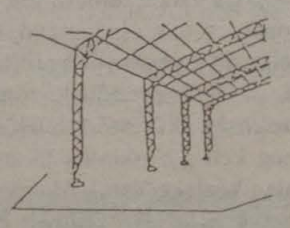
- kis- és közepes teljesítményű dízelmozdony javítás
- motorkocsi javítás
- villamos felsővezeték-szerelőkocsi javítás
- különleges rendeltetésű pályaépítő járműjavítás
- sínautójavítás
- vasúti nosztalgiajármű javítás
- Bzx motor mellékkocsi átalakítás BZ motorkocsivá
- román mozdony átalakítása új, más típusú motor és hajtómű beépítésével
- 2-4 tengelyes személykocsijavítás
- mechanikus hajtóműjavítás
- PRÁGA 2M70 típusú hidraulikus hajtóműjavítás
- dízelmotor javítás
- irányváltó javítás
- ütközőjavítás
- forgóváz javítás
- kerékjavítás abroncsozással
- légtartályjavítás

Tervezünk és gyártunk:

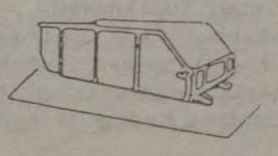
- forgácsolt alkatrészeket
- kovácsolt munkadrabokat
- lakatosipari termékeket
- fém- és acélszerkezeteket
- szerszámokat
- faipari termékeket
- műszaki gumiárukat

Szolgáltatásaink:

- láng- és plazmavágás
- szemcseszórás
- emelőgépek-, kötöző elemek vizsgálata és javítása
- villamos érintésvédelmi vizsgálatok elvégzése belföldi és külföldi bérfuvarozás, daruzás
- személyszállítás (autóbusz, mikrobusz)
- szennyvízszállítás, szennyvíztisztítás



MEGBÍZHATÓ TRADÍCIÓRA ÉPÍTJÜK JÖVŐNKET.
További felvilágosítás:
MARKETING OSZTÁLY
Tel.: 07/29-31, 07/28-05
tel./Fax: 04/313-313



A

kék pont

mindent elmond Önnek, az 1995. évi ÜZEMI TANÁCS választásokról!

A közömbösség vissza –

ÜT!

Miért fontos minden szavazat?

1. Mert nem mondhatunk le a sorsunkat érintő döntések befolyásolásáról!
2. Mert az ÜZEMI TANÁCSOKAT csak a mi szavazataink hozzák létre!
3. Mert a Vasutasok Szakszervezete is csak 50 százalékos támogatottság felett köthet kollektív megállapodásokat!
4. Mert mindannyiunknak szüksége van érdekképviseletre és érdekvédelemre!
5. Mert így is ki kell fejeznünk összetartozásunkat, EGYSÉGÜNKET!
6. Mert minden leadott szavazat bennünket, vasutasokat erősít!

Keresd a kék pontot!

Évvégi számvetés

Teljesítette feladatát a központi üzemi tanács

A MÁV Rt.. központi üzemi tanácsa (KÜT) az Mt. 44. paragrafusa alapján az 1993 májusában tartott üzemi tanácsi választások után delegálás útján jött létre. A választási koordinációs bizottság a szakági létszámoknak megfelelően felosztotta a majdnem 13 főből álló központi üzemi tanácsi helyeket.

Ennek megfelelően: az üzemviteli szakág 5, a gépészet 3, a pályafenntartás 2, a közgazdasági és anyagos szakág 1, a biztosító-berendezési szakág 1, és a központi hivatalok 1 személyt delegáltak.

A központi üzemi tanács alakuló ülését 1993. szeptember 13-án tartotta, ahol megválasztotta az elnökét, elfogadta ügyrendjét és kijelölte az üzemi megállapodás megkötésére alakult egyeztető bizottságot. Az elhúzódó egyeztetések után 1994. január közepén került sor az üzemi megállapodás aláírására a MÁV Rt. vezérigazgatója és a KÜT elnöke által.

A központi üzemi tanács természetesen az üzemi megállapodás hiányában is végezte a munkáját. Az Mt. által ráruházott jogosítványokkal élve véleményt nyilvánított olyan kérdésekben, amelyekre a munkáltató előterjesztéseket tett, illetve írásban átadott. A munkáltató tájékoztatási kötelezettségének eleget téve a gazdálkodás helyzetéről rendszeresen beszámolt.

A központi üzemi tanács előre elfogadott munkaterv alapján végezte munkáját. A munkatervhez képest azonban nagy számban került sor olyan ülésre, ahol a munkáltató képviselői a MÁV Rt.. mozgalmas és sűrűn változó helyzetéről tartottak tájékoztatást. 1993-ban hét ülést tartottak, tavaly pedig 19-et hívott össze a központi üzemi tanács.

A központi üzemi tanács állásfoglalásait, véleményeit határozatokban rögzíti és a MÁV Rt.. Értesítőjében megjelenteti.

A határozatokban a KÜT törekszik olyan kompromisszumos megállapodások rögzítésére, amely tükrözi azon szándékát, hogy mint a vezetés része és a munkavállalók képviselője a vezetésben eredményesen és konstruktív módon tudjon együttműködni a vásút előtt álló nem könnyű feladatok megoldásában.

Alapvető feladatának tekinti azon elvet, miszerint az érdekvédelmi szervezetek által megkötött kollektív szerződésben foglaltak, különös tekintettel a bér- és létszámkérdésekre, a munkáltató által foganatosított intézkedéseken keresztül teljes mértékben megvalósuljanak.

A KÜT munkájának eredményesebbé tétele érdekében munkabizottságokat alakított, amelyek feladata a szakmai és szakági előterjesztések alapos áttanulmányozása és a KÜT állásfoglalásának, határozatának a kialakítása.

Ilyen szakmai munkabizottság például a munkavédelemmel foglalkozó, amely elsőként a munkavédelmi törvényből fakadó feladatokat egyeztette a munkáltató képviselőivel és közösen igyekeztek azokat sikeresen megoldani.

Az üzemi tanácsok együttdöntési jogosítványainak területét a Munka Törvénykönyve jelölte ki. Az együttdöntés a jóléti és szociális pénzeszközök felhasználására és az ilyen jellegű létesítmények hasznosítására terjed ki.

A munkavállalók érdekeinek minél szélesebb területen történő érvényrejuttatása érdekében a KÜT területi szociális és jóléti munkabizottságokat hívott életre, amelyeknek tagjait a területen.működő, helyi üzemi tanácsok képviselői választották meg. Az eddig meghallgatott tájékoztatók alapján megállapítható, hogy a területi munkabizottságok megelégedéssel, szakszerűen és hibátlanul működnek.

A KÜT munkáját értékelve nyugodt szívvel elmondható, hogy a megalakulást követő bizonytalanságtól eltekintve eleget tesz a jogszabályokban körülhatárolt feladatának.

A munkáltató által előterjesztett, sok esetben szakértőt igénylő elképzeléseket, utasítás-tervezeteket a rendelkezésre álló lehetőségek között a KÜT tagjai megvizsgálják, tanulmányozzák és megvitatás után a felelősséggel összeállított határozatukat meghozzák. Természetesen az elmúlt másfél év alatt a "tanulóidő" letelte után is előfordultak kisebb-nagyobb hibák, de ezeket is figyelembe véve csak elismerés illeti a KÜT tagjait a végzett munkájáért.

A hiányosságok között kell megemlíteni, hogy a KÜT munkája nem kapott elég nyilvánosságot. Az érdekvédelmi szervezetekkel való szorosabb együttműködés hiányát, amelynek oka, hogy a vagyonvita rányomja bélyegét még a soronkövetkező üb. választásokra is, amely ennek ellenére érdektelenségbe fulladhat.

A munkáltatóval való kapcsolat korrektségét eddig még nem érte kritika. A KÜT-re az idén is sok feladat vár. Sikeresen meg kell szervezni és lebonyolítani például az üzemi tanácsi választásokat.

Együttműködve az érdekvédelmi szervezetekkel, segíteni kell a választási bizottságok munkáját. Erősíteni az érdekvédelmi szervezetekkel a kapcsolatrendszert, de meg kell őrizni az üzemi tanácsok függetlenségét annak érdekében, hogy a vezetésben betöltött szerepüknek eleget tudjanak tenni.

A KÜT munkájának nyilvánossága érdekében meg kell teremteni a lehetőségét egy üzemi tanácsi hírlevél kiadásának. A helyi üzemi tanácsokkal a mellérendeltségi viszonynak megfelelően továbbra is együtt kell működni. A munkáltatóval való kapcsolatrendszerben megköveteljük az időbeni írásbeli előterjesztéseket, és az álláspontok kialakításához szükséges elegendő időt.

Dr. Péter Mihály
a KÜT elnöke

Befejeződött a szajoli baleset vasúti, szakértői vizsgálata

A közlekedési balesetekről általában elmondható, hogy sokféle tálalásban terjednek a hírek. Így volt ez a szajoli tragédia esetében is. Most azonban, hogy a vasúti szakértőkből álló balesetvizsgáló bizottság, több mint egy hónapig tartó vizsgálódás után befejezte munkáját, a jegyzőkönyvben rögzített tapasztalatok figyelembevételével, s Kamarás Károly közvetítésével kövessük nyomon a tragikus eseményeket.

– A helyszínre megérkezve, mi volt a bizottság első teendője?

– A vasúti baleseteket mindenkor a MÁV Balesetvizsgálati és elhárítási utasítás előírásai szerint kell vizsgálni. Szajolban is ezt szem előtt tartva láttunk munkához. A helyszíni vizsgálat a baleset okára, körülményeire, következményeinek a feltárására, a háttér megállapítására, továbbá olyan összefüggésekre irányult, amelyek a tragédiával kapcsolatba hozhatók.

– Melyek ezek?

– A helyszínen szakvonali méréseket kellett végezni, vizsgálni kellett a pályát, a járműveket, a biztosítóberendezést, a forgalmi szolgálat érintett munkatársainak a tevékenységét, az ellenőrzési kötelezettséget, a munkavédelmi előírások betartását, hogy csak a fontosabbakat említsem.

– Mi volt a következő lépés?

– A mindenre kiterjedő helyszíni vizsgálat befejezése után következett a felvett adatok értékelése, majd kezdetét vették a jegyzőkönyvi kihallgatások. Ezek mindig célirányosak voltak, akiket azért kellett a bizottságnak meghallgatni, mert feltehetően kisebb-nagyobb mulasztások terhelték, míg másokat tanúként vettünk figyelembe. Amikor a jegyzőkönyvi kihallgatások véget értek, összeült a bizottság és kialakította véleményét a balesetről, egyidejűleg döntött a további feladatokról. Ilyen a kárszázalék beszerzése és a műszaki vizsgálatok elvégeztetése. Amikor már minden adat együtt volt, elkészült a véleményes jelentés, ez már tartalmazza a baleset körülményeit, okait, az üzemi adatokat, a felelősség kérdéseit, a tények elemzését, a személyes mulasztásokat, továbbá a bizottság javaslatait.

A MÁV szakvonali vizsgálata – öt hétig tartó mindenre kiterjedő vizsgálódás után – január 12-én befejeződött. Ezek után önként adódik a kérdés:

– Mi okozta a tragikusan végződött szajoli balesetet?

– A vizsgálat főbb megállapításai a következők: *a balesetet az okozta, hogy a váltókezelő a vasúti utasításokban előírt váltóellenőrzési kötelezettségének nem tett eleget.* Így nem ismerte fel, hogy a 43-as számú váltó nem a kívánt egyenes, hanem kitérő irányba vezet, és az I-es számú vágányra terel. Ennek következtében a 613 számú gyorsvonat 112 kilométer sebességgel haladt rá a kitérő irányba csak 40 kilométerrel rájárható váltóra. A sebesség különbségéből adódó normális esethez képest többszörösére nőtt erőhatások következtében a gyorsvonat második és további öt kocsija kisiklott. *A baleset következtében 29 személy a helyszínen életét vesztette, 56 pedig különböző sérüléseket szenvedett. A sérültek közül további két személy a kórházban halt meg.* Előzetes becslések szerint a vasútnak – járművekben, pályában, épületekben és egyéb berendezésekben – a kára, a helyreállítási költségekkel együtt, *meghaladja a 400 millió forintot.*

A vizsgálat megállapította, hogy a 43-as számú váltót egy előzetesen végzett tolatás közben felvágták, vagyis csúcsával ellentétes irányból ráhaladva a jármű kerekeivel átállította. A váltó felvágását nem vették észre. Ennek a mulasztásnak azonban még nem lett volna szabad vonatbalesethez vezetni.

– De oda vezetett. Miért?

– Azért, mert megszegték az utasításnak azt a pontját, amely kötelezően előírja a váltó- és vágányút ellenőrzésének szigorú betartását. A vonatokért azok felelnek, akik a vonatközlekedés lebonyolításában részes munkakörökben dolgoznak. Ilyenek a menetirányítók, a forgalmi szolgálattevők, a váltókezelők. Egy állomáson bármi történik tolatás közben, ott felejtenek egy kocsit, megrongálják vagy felvágják a váltót, amikor jön egy vonat és a szolgálattevő rendelkezik a vágányút beállítására, a váltókezelőnek, illetve azoknak, akik azért felelősek, meg kell győződniük a zavartalan közlekedésről. *Magyarán szólva váltó és vágányút ellenőrzést kell tartani.*

– Ezek szerint Szajolban elmaradt ez a fontos művelet?

– Igen. Ez a mulasztás volt az előidézője ennek a tragikus balesetnek.

– Hogyan fordulhatott ez elő? Milyen folyamatok játszódtak le a 613-as gyors érkezése előtt, hogy senki nem észlelte a váltófelvágást?

– A következő történt. Érkezett egy tehervonat Törökszentmiklós felől. Ahhoz, hogy ez a vonat az első vágányra bejárhasson, a 43-as számú váltót kitérőbe kellett állítani. Mikor a tehervonat az elsőn megállt, ugyancsak Törökszentmiklós felől jött egy személyvonat. Ezt a második vágányra fogadták. Ehhez a 43-as váltót vissza kellett állítani egyenesbe. Vissza is állították. Ez a vonat miután a második vágányról elment Szolnok felé, a forgalmi szolgálattevő úgy döntött, hogy a 613-as gyors érkezése előtt a tehervonatot az első vágányról át kell állítani a hetedik vágányra. Ehhez a 43-as számú váltót újból kitérőbe kellett volna állítani. Ez azonban elmaradt. S ahogyan elkezdték a tolatást, felvágták a váltót, amit sem a tolatócsapat, sem a váltókezelő nem vett észre. A váltókezelő a jelzést adta, de a váltót elfelejtette átállítani. Felvágták a váltót! S miután az elsőről kitolt a gép, Törökszentmiklós felől jött a 613-as gyorsvonat. Ennek a váltót vissza kellett volna állítani egyenesbe. Igen ám, de az a típusú berendezés, ami Szajolban van, nem a váltó valóságos állását, hanem az emeltyűnek a toronyban lévő helyzetét ellenőrzi. Ha lent van az emeltyű, akkor a váltó a berendezés szerint egyenesben áll, ha fönt van, akkor kitérőben. Mivel a váltó egyenesben volt mielőtt felvágták, az állító emeltyű úgy maradt és a berendezést is lehetett zárni, annak ellenére, hogy a tolatási mozgás közben, *váltófelvágással, a 43-as számú váltót a kocsi kerekei átállították kitérőbe.* A váltókezelő ahelyett, hogy a próbaállítást megtartotta volna lezárta a berendezést. Így következett be az, hogy a váltó a valóságban kitérőterelő állásban elvitte a gyorsvonatot az első vágányra és megtörtént a tragédia.

– A beleset oka tehát...

– Nem tartották meg a váltóellenőrzést. A vonatok biztonságos közlekedését az arra hivatott személyeknek kell megtartani. Ez, abban az esetben az I-es toronyban szolgálatot teljesítő váltókezelő feladata lett volna. A mulasztás következményéért így elsősorban ő a felelős.

A vasúti szakvonali vizsgálat ezzel lezárult. A többi a rendőrség dolga, az ítéletet pedig majd a bíróság mondja ki.

Visi Ferenc

A központi üzemi tanács ülésein napirendre tűzött témák

Vezérigazgatói előterjesztés a MÁV Rt. létszám és bérgazdálkodásáról, az 1994. évi pénzügyi-gazdasági lehetőségekről, a MÁV Rt. 1994. évi KSZ tervezetéről. Napirenden szerepelt a MÁV Rt. helyzetével foglalkozó kormányhatározat, a Hitelezők Tanácsának megalakítása és a vasúti törvényből fakadó feladatok. — Vezérigazgató-helyettesi előterjesztés a Záhonyi GRF gazdasági társasággá történő átszervezéséről, amit 1993. november 11-12-én Záhonyban kihelyezett ülés követett. — A jóléti és szociális célú pnzeszközök tartalékkeretének felhasználása, a MÁV Rt. képzési és oktatási terve. —Pályalétesítményi igazgató előterjesztése az 1994. évi beruházási és felújítási tervjavaslatról. — Főosztályvezetői előterjesztés a MÁV Rt. 1994. évi üzleti tervéről. — Vezérigazgató-helyettesi előterjesztés a Záhonyi GRF szervezeti átalakításáról. — Gárdonyban kétnapos továbbképzéssel egybekötött, a KOT működését értékelő ülése, meghívott előadókkal. — A pályafenntartási szakág által delegált KOT tag pótlása szakági ülés keretében. — Kihelyezett ülés Celldömölkön, amelynek fő napirendjén az üzletigazgatóságok és üzletvezetőségekhez kapcsolódó szervezetek, intézkedések szerepelnek. — Főosztályvezetői előterjesztés a MÁV Rt. kollektív szerződése módosítására tett munkáltatói javaslatokról. A 13. havi fizetés kifizetése szabályaira vonatkozó végrehajtási utasítása. — Vezérigazgató-helyettesi előterjesztés a MÁV Rt 1994. első félévi gazdálkodásáról, gazdasági-pénzügyi helyzetéről, az F.2. utasítás módosításáról. — Főosztályvezetői előterjesztés az 1994. első félévi bér- és létszámgazdálkodásról. — Főosztályvezetői előterjesztés az 1994. első félévi bér- és létszámgazdálkodásról. — Főosztályvezetői előterjesztés a privatizációs elképzelésekről. — Főosztályvezetői előterjesztés az 1995. évi KSZ módosítására tett munkáltatói javaslatokról. — Elnöki előterjesztés a MÁV Rt. racionalizálásáról és szervezeti átalakításáról. — A területi szociális és jóléti munkabizottságok vezetőinek tájékoztatója a végzett munkáról. — Vezérigazgató-helyettesi tájékoztató a befektetési eszközök hasznosításának koncepciójáról. Irodavezetői tájékoztatás a Budapest-Hegyeshalom fővonal korszerűsítéséről.

ÉRDEKVÉDELMI HORIZONT

Javasolt minimálbér: 13 200 Ft

MSZOSZ kongresszus a tavasz elején

Erről a témakörről tartotta legutóbbi sajtótájékoztatóját a legnagyobb szakszervezeti tömörülés. *Nagy Sándor* jelezte, hogy az MSZOSZ III. kongresszusát *március végére, április elejére* tervezik összehívni. Azért ebben az időpontban, mert meg akarják várni a középtávú modernizációs program és a társadalmi-gazdasági megállapodás elkészültét, hogy a szakszervezetek kialakíthassák viszonyukat a dokumentumokhoz. A szövetség legmagasabb fóruma foglalkozik a szakszervezet-politika, az érdekvédelem legaktuálisabb kérdéseivel.

Az MSZOSZ elnöke szerint *a tárgyalandó témakörök között* szerepelnek az általános politika, a foglalkoztatás- és bérpolitika, a privatizáció, a társadalombiztosítás, a szociálpolitika, a szerkezetváltás, a munkabizottság, az adók, az államháztartás reformja, a környezetvédelem problémái és a társadalmi-gazdasági megállapodás. A szervezet-politikai kérdésekkel nyolc bizottság foglalkozik — többi között — az alapokmánnyal, a struktúrával, az anyagi-pénzügyi, vagyoni kérdésekkel, a jogi feltételekkel, a rétegmunkával, a platformokkal, a képzéssel, oktatással, a nemzetközi tevékenységgel. Hagyományos témakörökként szerepelnek a beszámoló, a határozati javaslat elkészítése, az információ és tájékoztatás.

A tartalmi mondanivalóban kiemelt figyelmet kap az az igény, hogy a kormánynak legyen a társadalom által ismert és *elfogadott gazdaságpolitikája*, amely a fellendüléshez vezet. Nem új pótköltségvetésre van szükség, hanem előrenéző koncepcióra. Meg kell hozni a szükséges *gazdasági törvényeket*, elsősorban a privatizációs törvényt. Rendezendők a tb-alapok, a női nyugdíjkorhatár, a végkielégítés problémaköre.

Még a kongresszus előtt meg kell kezdeni a bértárgyalásokat, amelyeket a drasztikus áremelések is sürgetnek. Ezért az MSZOSZ felhívja tagszervezeteit a minimális bértárgyalások megkezdésére. A szövetség álláspontja szerint a *minimális béreket 1995. február 1-jétől 13 200 forintban indokolt megállapítani.*

A kongresszus hangsúlyosan kíván foglalkozni *a Munka Törvénykönyve módosításával*, különös tekintettel a munkáltatói jogokra, az érdekegyeztetés intézményes rendszerére, a privatizáció elveire, a szakszervezetek működési feltételeinek javítására. Ezek nem pénzügyi kérdések, nem érintik az egyensúly problémáit, tehát van lehetőség rendezésükre. Majd meglátjuk, milyen készség mutatkozik megoldásukra — hangsúlyozta Nagy Sándor. Ha nem lesz megértés e problémakörökben — figyelmeztetett az MSZOSZ elnöke —, az veszélybe sodorhatja a társadalmi-gazdasági megállapodást.

A tájékoztató után Nagy Sándor és Vágó János válaszoltak az újságírók kérdéseire, melyek kiterjedtek e tárgyalásokon, a munkavállalói jogokra, az érdekegyeztetésre, az MSZOSZ reformtörekvéseire. A Magyar Hírlap munkatársa a többi között aziránt érdeklődött, hogy enyhült-e az a feszültség, amely a vasutasszakszervezet MSZOSZ tagságának felfüggesztése miatt keletkezett. Nagy Sándor elmondta, hogy résztvettek a VSz választmányi ülésén, ahol — megköszönve személyes közreműködését a sztrájkot követő megállapodásban — tárgyszerű, érdemi véleménycserében tisztázták a problémákat. Az MSZOSZ elnöke kifejezte véleményét, hogy a VSz újra napirendre tűzi tagságának felfüggesztését, és pozitív döntést hoznak, vagyis azt, hogy *továbbra is az MSZOSZ-ben maradnak.* Nincs semmi okunk arra — húzta alá —, hogy kiélezzük a helyzetet.

A sajtóbeszélgetés végén *Vörös Péter* szakértő *az ágazati kollektív szerződésekről* tartott rövid tájékoztatót. Arra figyelmeztetett, hogy az utóbbi időben visszalépés következett be az ágazati kollektív szerződésekben. Ezt a folyamatot meg kell állítani. Ezért az MSZOSZ hamarosan kétoldalú tárgyalásokat kezdeményez a munkáltatókkal, hiszen a kollektív szerződés az ő érdekeiket is szolgálja.

Élőkapcsolatot az emberekkel

Kampányindító tanácskozás

Egy szokványos titkári értekezletet a VSz központjában általában a szervezeti élet belső, szürke eseményének tartjuk. Vannak azonban kivételek. Mint például a legutóbbi, az üzemi tanács (üt)-választás kampányindító tanácskozása. *Dr. Márkus Imre* elnök adott tájékoztatást az elnökség legutóbbi üléséről, egész mondanivalója pedig egy újabb megmérettetésre való felkészülést szolgálta.

Mint ismeretes, a tavasszal üt-választásokra kerül sor. Ennek az eseménynek különleges jelentőséget tulajdoníthatunk, hiszen komoly tétje lesz. Az, hogy *az elért eredmények alapján állapítják meg a szakszervezetek reprezentativitásának mértékét, s eszerint történik a szakszervezeti vagyon végleges felosztása.* A továbbiakban már nem valószínű, hogy lesznek központi üt-választások, ezeket feltehetően folyamatosan tartják meg helyi szinten.

A folyamatos érdekvédelmi és érdekképviseleti munka mellett van tehát olyan közvetlen célja a szakszervezeti tevékenységnek, amiért érdemes összpontosítani az erőket. Hogy ez mit jelent konkrétabban, az markánsan kirajzolódott a több órás véleménycseréből. Először is reálisan, pontosan kell felmérni a jelenlegi helyzetet, az erőviszonyokat. Ez a kiindulópont. Ennek része a legutóbbi kongresszus határozatai időarányos végrehajtásának tapasztalatai, az üzemi tanácsok 1993. óta végzett munkájának értékelése.

A választások sikeréért folytatott küzdelemben döntő tényező az *élő, napi kapcsolat az emberekkel*, a vasutas dolgozókkal. Minden szakszervezeti tag minden munkavállaló fontos, hiszen választók és választhatók. Lesznek majd szerény anyagi lehetőségek között — plakátok, matricák, reklámok, különböző fórumok és rendezvények, de a személyes találkozásokat és beszélgetéseket semmi sem helyettesíti! Felértékelődik az információáramlás, megnő a jelentősége az emberi kapcsolatoknak. Jól kell élni velük, kihasználva a szakszervezeti összetartozásban rejlő lehetőségeket. Ez vonatkozik a helyi kapcsolatokra is.

A vasutassztrájk tanulságainak gondos elemzését össze kell kötni a vonal-felülvizsgálatok figyelemmel kísérésével. Ezekben a kérdésekben fontos a kölcsönös, hiteles tájékoztatás. Előtérbe állítandó a szakértelem, a kezdeményezőkészség és önállóság, a helyzettől függő határozottság és keménység, de mellőzendő a szélsőséges radikalizmus.

A rovatot írta: Kárpáti Sándor

Kék-fehér notesz

Az előző lapszámunkban tudósítást közöltünk a választmény üléséről, amelyben beszámoltunk a VSZ-nek az MSZOSZ tagságát felfüggesztő véleménycseréjéről is. Az újságíró noteszében maradtak azonban még olyan címszavak, kifejezések, megjegyzések, amelyeket célszerűnek látszik közreadni ebben a jegyzetben.

Elégtelen szolidaritás. Ez volt az egyik fő oka annak, hogy a VSZ felfüggesztette MSZOSZ tagságát. Vagyis: a figyelmeztető sztrájk idején gyenge, erőtlen volt az MSZOSZ szolidaritásának kinyilvánítása, az általános sztrájk megkezdésekor pedig el is maradt. Az MSZOSZ elnöke erre azt válaszolta, hogy az első esetben több lapnak is megküldték a szolidaritásuk kifejezését tartalmazó anyagukat, de csak egy újság közölte.A máodik esetben pedig, nem az újabb szolidaritási táviratra koncentráltak, hanem arra, hogy konkrét segítséget nyújtsanak a megállapdáshoz, és ezt meg is tették.

Ezt a magyarázatot a választmány több tagja nem fogadta el — erre vonatkozik az elégtelen szolidaritás értékítélete — annál is inkább, mert a Liga például küldött szolidaritási táviratot.

Vitathatatlan, hogy a szoldaritás mindenkinek, mindig jól esik, kiváltképp sztrájk idején. A fentiek szerint azonban nemcsak az a kérdés, hogy van szolidaritás vagy nincs, hanem az is, milyen a szolidaritás: elégséges, vagy elgételen. De vajon milyen és mennyi az elégséges? Mert a szolidaritás lehet formális és felszínes is, ami mögött nincs kézzelfogható, konkrét segítség. És megfordítva: lehet kevésbé látványos, ám érdemi és hatásos, olyan, amely valódi támogatást nyújt a konfliktus megoldásához, a megegyezéshez. Ez látszik az igazi kérdések a lényegi szempontnak, ennek eldöntése szolgálhat alapul a hiteles, reális álláspont kialakításához

Január 5-én ülésezett a választmány

A testület elfogadta az idei költségvetést

A költségvetés készítését egy ad hoc bizottság végezte. A bizottság tagjai szakmai területi titkárokból és a főkönyvelőség munkatársaiból tevődtek össze. Ezáltal szélesebb kör előtt vált ismertté a VSz pénzügyi helyzete, a bevételek és a költségek mikénti alakulása. A bizottság több tárgyalási fordulón keresztül számbavette a szervezet várható bevételeit, mérlegelte kiadásait, azok mértékét, indokoltságát. Az elkészült költségvetés-tervezetet előzetesen megvitatták a szakmai és területi titkárok, majd az elnökség és csak ezután került az anyag a választmány elé. A véglegesen kialakult költségvetés null-szaldós.

A tagság által befizetett tagdíjnak az 50 százalékával a szakszervezeti bizottságok önálló jogi személyként a testületük által jóváhagyott költségvetés keretén belül gazdálkodnak.

A VSz központjában maradó 50 százalék tagdíjból kell fizetni az MSZOSZ tagdíjat, melynek mértéke a bruttó tagdíj 10 százaléka. Ezen kívül a központi kiadást terhelő főbb tételek:

— szakmai és területi szervezetek működtetése,

— ügyvédi irodákon keresztül jogsegélyszolgálat,

— nyugdíjas szervezet fenntartása és az intézményes segélyek biztosítása,

— a központi apparátus és a székház finanszírozása,

— nagy megterhelést jelent a vagyonhasználat törlesztése a vasútnál működő többi szakszervezet részére.

A VSz vezetésének a költségek csökkentése érdekében az alábbi megszorító intézkedéseket kellett végrehajtania:

— a VSz központjában foglalkoztatottak csökkentése,

— a Magyar Vasutas újság bevételének növelése reklámmal és hirdetéssel,

— a vállalkozási bevételek növelése további helyiségbérbeadással,

— a központ működési költségeinek drasztikus lecsökkentése,

— a külföldi csereüdültetés tényleges önköltségen való adása.

Tudjuk, hogy igen nehéz év áll előttünk, amit tetéz az üzemi tanács választás is, mert ennek eredményeként kerül sor a végleges vagyonátadásra.

D. S.-né

Bemutatjuk Dézsi Sándornét



A január 5-i választmányi ülésen választották meg a VSz főkönyvelői és egyben pénzügyi osztály vezetőjének négyéves időtartamra. Eddig a pécsi terület pénzügyi instruktora volt. Adótanácsadói és mérlegképes könyvelői képesítéssel rendelkezik, jelenleg gazdasági üzemmérnöki képzésben vesz részt.

FÓRUM

A VSz Forgalmi és Értékesítési Intézőbizottsága január 20-án fórumot rendezett. Ezen a MÁV Rt. három szakági vezetője, *Kukelly Márton* árufuvarozási igazgató, *Perger Imre* személyfuvarozási igazgató és *Szabó András* forgalmi igazgató tájékoztatta a részvevőket. A három vezető előljáróban a végzett munkáról adott rövid értékelést, majd a feladatokat ismertette.

Kukelly Márton arról beszélt, hogy az árufuvarozásban a fuvarpiaci helyzet számottevő javulására nem lehet számítani, miközben a követelmények egyre nőnek. Az idén például 48.8 millió tonnát kellene elszállítani ahhoz, hogy a bevételek is növekedjenek.

Perger Imre is azzal kezdte mondanivalóját, hogy a bevételi terv és az utasszám egyaránt feszített. Ha sikerülne jó menetrendet szerkeszteni és ehhez az eszközállományt is biztosítani, előbbre lehetne lépni. Ezzel kapcsolatban arra hívta fel a figyelmet, hogy a sikerek érdekében a szakszolgálatoknak jobban együtt kell működni.

Szabó András azt hangsúlyozta, hogy a forgalmi szakszolgálat legfontosabb feladatai közé tartozik a minőség és a gazdaságosság javítása. Az egyszerűsítés és a korszerűsítés már folyamatban van.

A három vezető a tájékoztató után, — melynek csak egy-egy elemét ragadtuk ki — kérdésekre válaszolt.

—visi —

Szegedi vontatási főnökségen

Új tanműhelyt és szociális épületet adtak át

Közel 150 millió forintos nettó beruházási értékű tanműhelyt és szociális épületet adtak át január 12-én Szegeden, a vontatási főnökségen. Az átadási ünnepségen — melyen jelen volt dr. Szalay István, Szeged város polgármestere, a MÁV Vezérigazgatóság, az oktatásban érdekelt tanintézetek, és a megyei munkaügyi központ képviselői —Tóth Imre, az üzletigazgatóság vezetője mondott avatóbeszédet.

A két létesítmény elkészültéről Kádár Pálné, a beruházás lebonyolító iroda vezetője számolt be.

A 40 fős tanműhely terveit a MÁV Tervező Intézet Kft. készítette, kivitelezője pedig a celldömölki MÁVÉPCELL Kft. volt. Tóth Imre avatóbeszédében kiemelte: ..."amikor e tanműhely és szociális létesítmény építésének gondolata jó egy évtizeddel ezelőtt megfogalmazódott, akkor egyszerűen képzett munkaerő sajáterős biztosítása volt az alapcél. Napjainkra a szaktudáskorszerűsítése mellett megfogalmazódik az új, piacképes szakmák elsajátítása, vagy ha úgy tetszik az átképzés szükségessége. Tehát ez a tanműhely komplexum kettős feladatot kell, hogy ellásson: egyrészt a területünkön munkát végzőknek és majdan munkát vállalóknak szaktudás biztosítása, másrészt a munkanélküliséggel veszélyeztetetteknek átképzési lehetőség megteremtése... A tanműhely kapacitása lehetőséget ad arra is, hogy a vasutas dolgozók képzésén kívül Szeged város átképzési gondjain — vasas szakmában — enyhítsen."

A létesítmény bruttó alapterülete 982 négyzetméter. A rendelkezésre álló terület lehetőséget teremt a tanműhelyi kapacitás hosszú távú bővítésére. Jelenleg a forgácsoló műhely, a villamos mérőlabor és a hegesztő műhely készült el. A fejlesztés ez évben tovább folytatódik az erősáramú villamos-műhely berendezésével, a dízel motorszerelő-műhelyrész teljes kialakításával, a villamos mérőlabor komplettizálásával, a belső úthálózat, parkolók kiépítésével. A tervek szerint a teljes befejezés határideje: ez év szeptembere.

A szociális épület a vontatási telep dolgozóinak és a tanműhely tanulóinak épült. Szükségességét indokolta, hogy a korábbi kisebb, fürdő és barakk-jellegű két épület hosszú évek óta már a minimális igényeket sem elégítette ki. A szociális épület terveit a szegedi Épület és Közműgazdálkodási Főnökség készítette, a kivitelező a szintén szegedi Épületkarbantartó Kft.. volt. A kiviteli munkák 1991. áprilisban kezdődtek, de lényegében 1994. júliusában gyorsult fel az építkezés. Az épület nettó alapterülete 776 négyzetméter, melyből 573 négyzetméteren öltöző található. A földszinten 150 dolgozó részére D kategóriás fekete-fehér öltöző, míg az emeleten — tetőtérbeépítéssel — 140 személy részére C kategóriás öltöző épült. A létesítmény kapacitása 460 személyes öltöző kialakítását is lehetővé teszi. Az épületben 25 zuhanyzóállás épült, gázüzemi fűtést és melegvíz ellátást, valamint korszerű szellőzést kapott. Mindkét épület beruházásának lebonyolítója az üzletigazgatóság beruházási irodája volt.

Gellért József

Januárban forgalomba állt az első tíz Z2-es kocsi

Korábbi megállapodás alapján Németország négyszázötven millió márkás hitelt nyújtott Magyarországnak a hazai vasúti közlekedés fejlesztésére. A hitelből a MÁV kétszáznyolcvan millió márkát fordít a hegyeshalmi vonal korszerűsítésére, százhetvenet a személykocsi park megújítására. Ez utóbbi eszközből ötven millió márka értékben német-magyar együttműködéssel dunakesziben gyártunk korszerű, nemzetközi forgalomra alkalmas személykocsikat. Kopf. vége

A MÁV és Technoimpex hetven millió márkáért két német vagongyárral szerződött a százhatvan kilométeres sebességre, tehát nemzetközi forgalomra alkalmas Z2-es személykocsi gyártására. A szerződés értelmében a németek hetven kocsit gyártanak és szállítanak a magyar vasutnak. Mint előző lapunkban hírt adtunk róla tíz másodosztályú kocsi — öt légkondicionált és öt légfűtéses — a múlt év végén megérkezett. A kocsik hazai vizsgálata befejeződött és januárban megtörtént a forgalomba helyezésük. A Hungária és a Dráva nemzetközi expresszek szerelvényeiben közlekednek. Egyébként a német cégek *április végéig mind a hetven kocsit átadják a MÁV-nak.*

A szerződés külön fejezete volt az a megállapodás, miszerint á magyar ipar tizenöt millió márka értékben szállít berendezéseket a megrendelt hetven kocsihoz. Az összegből a legnagyobb tétel a *NH-2-250 típusú forgóváz*, amelyet a *Ganz Hanslet* fejlesztett ki és szállít a német cégeknek. Ugyancsak hazai vállalatok szállítják az ablakokat.

A szerződés értelmében 1,7 millió márka értékben tartalék alkatrészeket is szállít a gyártó cég. Ugyancsak vállalta, hogy a korszerű elektronikával berendezett kocsik szervízeléséhez, javításához rendelkezésünkre bocsátja a speciális vizsgálóberendezéseket és szerszámokat.

A szerződés előnyös voltát fejezi ki, hogy a gyártó cég a nemzetközi gyakorlatban szokásos egy év helyett *két éves garanciát* vállalt az általa gyártott és szállított kocsikra.

HALÁLOZÁS

Dr. Várkonyi Imre ny. MÁV főtanácsos január 11-én életének 67. évében váratlanul elhúnyt. Vasúti szolgálatát a forgalomnál kezdte, majd a budapest igazgatóságnál dolgozott. A vezérigazgatóság igazgatási és jogi szakosztályán a panasziroda vezetője volt, később lakásügyekkel és egyéb igazgatási, szervezési ügyekkel foglalkozott. Hosszú éveken át a MÁV Hivatalos Lapja felelős szerkesztőjeként tevékenykedett. A MÁV Zenekari Főnökség igazgatójaként került nyugállományba. Január 25-én a monori temetőben helyezték örök nyugalomra. Emlékét megőrizzük.

Lapzárta után

A VÉT ülésen megegyeztek az étkezési hozzájárulásban

A Vasutasok Szakszervezete álláspontjának következetes érvényesítése eredményeként a Vasuti Érdekegyeztető Tanács január 26-i ülésén megegyezés történtaz étkezési hozzájárulás 900 forintról 1200 forintra való emeléséről. Az emelés, amelyet az 1995. április elsejével hatályba léépő kollektív szerződés is tartalmazza, január 1-től visszamenőleg folyósítják.

A VÉT ülést követően aláírták az 1995. január 1-től érvénybe lépett MÁV Kollektív Szerződés módosításokat is. A VSZ nevében dr. Márkus Imre elnök írta alá a megállapodást. (A módosítás részleteiről lapunk következő számában tájékoztatjuk olvasóinkat.)

Amatőr művészek találkozója

Életerő, jókedv, vidámság, baráti találkozások öröme, egészséges fellépés előtti feszültség, jobbnál jobb produkciók és vastapsok sorozata jellemezte a szolnoki Csomóponti Művelődési Házban január 20-án megtartott vasutas nyugdíjasklubok amatőr művészeinek III. Országos Találkozója döntőjének hangulatát.

A rendezvény a MÁV Rt Vezérigazgatósága, a Vasutas Országos Közművelődési Egyesület, a Szerencsejáték Alap Kezelő Szervezet, és a Művészeti és Szabadművelődési Alapítvány támogatásával jött létre. Kopf. vége.

A novemberi székesfehérvári és szolnoki előd öntőről 32 műsorszám jutott a döntőbe versmondás, színjáték, szólóének, kórus és hangszeres zene kategóriákban. A bemutatók délelőtt féltízkor kezdődtek, a zsűri döntésének ismertetésére és a díjkiosztásra délután négy órakor került sor.

A MÁV Rt. Vezérigazgatósága különdíját *Radóczi Istvánné* mándoki énekes nyerte.

A Nyugat-Magyarország legjobb amatőr csoportja címet és ezzel a pécsi Üzletigazgatóság különdíját, és a legjobb kórusnak a Rudolf Biztosító által felajánlott különdíjat a *Batsányi Pávakör* vitte haza Tapolcára.

A legjobb magyarországi amatőr csoport címet és a VOKE különdíját a szolnoki *II. Rákóczi Ferenc Nyugdíjasklub* színjátszói kapták.

A vasutas-szakszervezet különdíját a szolnoki *Hámán Kató Nyugdíjasklub* nyerte népijáték kategóriában.

A Vasutas Biztosító Egyesület különdíját a legjobb versmondó, a záhonyi *Ajtai Imréné*, a Vasutas Kulturális Alapítvány díjait pedig a lekiválóbb szólóénekes, a kisujszállási *Kőszegi Péterné*, valamint a legjobb hangszerszólista, a tapolcai *Bogdán Károly* vette át.

A felsoroltakon kívül még valamennyi döntőbe jutott egyéni szereplő és csoport, a területileg illetékes üzletigazgatóságok (a budapesti, szegedi, miskolci, debreceni, szombathelyi és a záhonyi) különdíjaival távozott a rendezvényről.

Továbbtanulási lehetőség

Diákotthoni felvétel

A *"Vasút a gyermekekért"* Alapítvány békéscsabai diákotthona középiskolába beiratkozott diákok felvételét biztosítja.

Elsősorban a MÁV-val munkaviszonyban álló szülők gyermekei nyerhetnek elhelyezést kiemelkedően jó tárgyi és személyi feltételek mellett.

Üres helyre egyéb dolgozó gyermeke is felvételt nyerhet önköltséges alapon.

Békéscsabai középiskolában továbbtanuló fiúk és lányok jelentkezését várjuk 11-13-15 éves kortól.

A "Vasút a gyermekekért" Alapítvány Diákotthon igazgatója

5600 **Békéscsaba**, Árpád sor 22.

Telefon

városi: 06/66-325-356

vasúti: 06/33-00

Levél az olvasóhoz

A MAGYAR VASUTAS formai változással köszöntötte Önt az új esztendőben! Talán nem is gondolná, hogy az a lap, melyet a kezében tart, ez év végén 50 éves lesz. Tudjuk, a kor önmagában nem érdem, de mindenképp tiszteletet érdemel. Ez a kornak szóló tisztelet, tőlünk, a lapot készítőktől pedig megköveteli, hogy munkánk eredményeként az újság mindig kielégítse Önök, az olvasók igényeit.

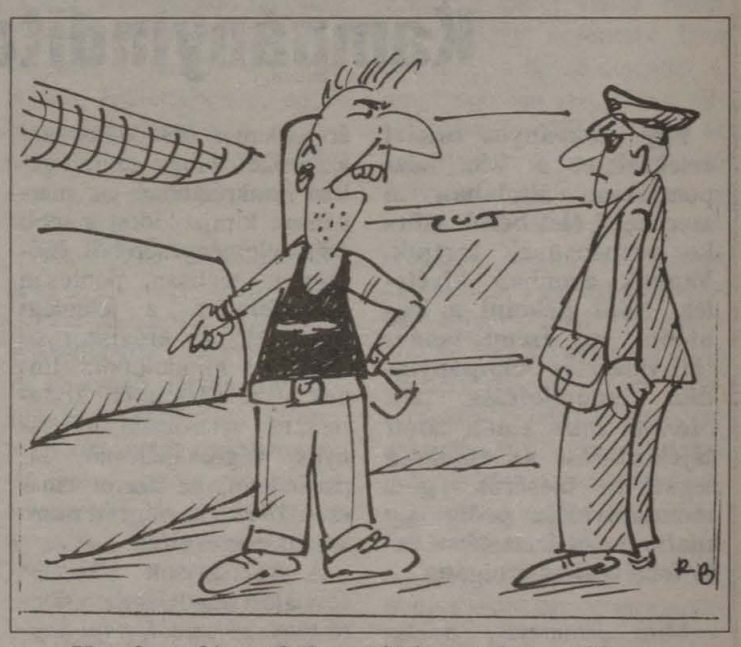
De mi is az, amire ma Magyarországon egy szakszervezeti lap vállalkozhat? Semmiképpen sem veheti fel a versenyt a napilapokkal, azaz képtelen felgyorsult világunk minden történését az elvárható gyorsasággal továbbítani. Akkor mégis mire jó? A kérdés megválaszolására az olvasók igényeiből kell kiindulni.

A szakszervezeti tagok joggal várják, hogy a lap időben és rendszeresen tájékoztasson a munkahelyüket és életkörülményeiket érintő kérdésekről. A Vasutasok Szakszervezete az ilyen jellegű, úgynevezett napi érdekvédelmi információk továbbadására a közelmúltban hozta létre az INFO-t, melyet a tisztségviselőkön keresztül igyekszik minél gyorsabban eljuttatni az érdekeltekhez. Az INFO műfaját és terjedelmét tekintve a legfrissebb hír közlésére alkalmas. A vasutasokat azonban nem elégíti ki a hír, ők a "miértekre" is joggal keresik a választ!

A MAGYAR VASUTAS jószándékkal arra törekszik, hogy az események hátterét is feltárja és nyilvánosságra hozza. A vasutasoknak arra is szükségük van, hogy az érdekeik védelméért folytatott harcban legyen egy lap, mely biztosítja véleményük szabadságát. Az újság csak a Vasutasok Szakszervezete tagjai részére készül. Partnereink és valamennyi vasút iránt érdeklődő számára is szeretnénk hasznos információkkal szolgálni. Mi színvonalas lapot szeretnénk készíteni. Ehhez azonban az olvasók, a szakszervezeti tisztségviselők és aktivisták segítségére is szükség van.

Hogy miben, és hogyan segíthetnének? Abban, hogy eljuttatják a szerkesztőségbe észrevételeiket, javaslataikat. Ha rendszeresen tudósítanának bennünket szolgálati főnökségük, munkahelyük közérdeklődésre számot tartó rendezvényeiről, az ott dolgozók élet- és munkakörülményeiről. S ha segítenének abban, hogy minél több aktív és nyugdíjas vasutas legyen a lap előfizetője, illetve olvasója. Mert ha igaz a mondás, mely szerint a jó bornak is kell a cégér, az újságnak is szüksége van terjesztőkre, vagy ha úgy tetszik, reklámra.

Karácsony Szilárd



– Hogyhogy kicserélték az üléshuzatot? A múltkor arra írtam egy fontos telefonszámot

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Főszerkesztő-helyettes: **Visi Ferenc**
Telefon, városi:342-0551, 322-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre**,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 forint
Szedés, tördelés: Károlyi Stúdió
Telefon: 210-0130/220
Felelős vezető: Károlyi Marianna
Fotó: fot-mon Bt. Telefon: 270-1568
Készültaz Apolló Kft. nyomdájában
Felelős vezető: Mózes Ferenc
ISSN 0460 6000

Exkluzív interjú a MÁV Rt. elnökével

A vasúti menetrendet a kormány hagyja jóvá

Szerződés a magyar állam és a MÁV Rt. között — tizenegy fejezetben

Ha valamiről elmondható: úgy készült, mint a Luca széke, a magyar állam - MÁV Rt. szerződésre igazán találó ez a népi bölcselet. Hiszen, mint az köztudott, elkészítéséhez a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, valamint a MÁV szakemberei már egy évvel ezelőtt — február végén, március elején — hozzáfogtak. Hosszú vajúdás után azonban csak az elmúlt hetekben sikerült tető alá hozni. Végül február 1-jén megtörtént az ünnepélyes aktus. A közlekedési tárca nevében *Lotz Károly* miniszter, a MÁV Rt. nevében pedig *Kálnoki Kis Sándor* elnök és *Rigó Zoltán* vezérigazgató, míg a Pénzügyminisztérium képviseletében *Békesi László* pénzügyminiszter látta el kézjegyével a szerződést.

(Interjúnk a 3. oldalon)

ÁRA: 11 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam 3. szám — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1995. február 15.

A kollektív szerződés módosítása

1994. december 13-án a munkáltató és a szakszervezetek képviselői *abban állapodtak meg, hogy a hatályos kollektív szerződést 1995. március 31-ig meghosszabbítják.* Néhány kérdésben — főleg azokban, amelyek technikai jellegűek — viszont már január 1-jével indokolt volt a módosítást végrehajtani.

Januárban néhány módosításról a tárgyalások megkezdődtek és január 25-én megállapodással végződtek az év elejétől hatályban lévő változások. A technikai jellegű (pl. az időpontok) helyesbítésére itt nem térek ki, az érdemi módosítások a következők:

— az Utasellátó Főnökség felhatalmazást kapott arra (KSZ.2.§. 3. pont) hogy a helyi függelékben a kollektív szerződéstől eltérhet, de jogszabállyal ellentétes szabályt nem hozhatnak,

— A végkielégítés mértékét a kollektív szerződés eddig két helyen szabályozta (14.§. és 8.sz. melléklet), most ez összevonásra került, de sem a mértékben, sem feltételekben változás nem történt,

— A 13. havi fizetést szabályozó KSZ. 47.§. új 9. ponttal egészül ki: "*Az 1995-ben esedékes 13. havi fizetés*" a munkáltató és a szakszervezetek között 1994. december 13-án létrejött Gy. 23-930/1994 sz. megállapodása alapján 1995. január 1-jével alapbéresítették. A Magyar Vasutas előző számában e témában részletes tájékoztatás jelent meg.

— A KSZ. 51.§-a felhatalmazta a szakági függeléket, hogy a jutalékok (jegyeladási, utánfizetési) mértékében a 2. sz. mellékletben leírtaktól felfelé eltérhetnek, illetőleg a jogosultságot más munkakörökre is kiterjesszék. Már a VÉT-en megegyezés történt viszont abban, hogy a jutalékra jogosító munkakörök közé felve-

(Folytatás a 2. oldalon)

A Vasutasok Szakszervezete ragaszkodik a vasút-egészségügy önállóságához

A vasutasok különleges munkájából fakadóan továbbra is szükség van az önálló és speciális ellátást nyújtó MÁV-egészségügyre. Dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke lapunknak azt is elmondta: az érdekvédők tisztában vannak azzal, hogy a megváltozott gazdasági-társadalmi körülmények miatt változtatásra van szükség a MÁV-egészségügy rendszerében, de az állami egészségügyi intézményrendszerbe történő integrálását nem fogadják el.

(Cikkünk a 3. oldalon)

Aláírták az állam és a MÁV Rt. közötti szerződést



A Közlekedési, Hírközlési- és Vízügyi Minisztériumban január 31-én sajtótájékoztatón ismertették a tárca 1994. évi munkáját és az ez évi feladatokat. *Dr. Lotz Károly* miniszter bevezető tájékoztatója után vezető munkatársai adtak számot a szakágak munkájáról, terveiről. A miniszter ezúttal jelentette be azt is, hogy elkészült és aláírásra vár az állam és a MÁV Rt. között megkötendő szerződés. E fontos dokumentumot másnap, február 1-jén írták alá a Közlekedési, Hírközlési- és Vízügyi Minisztériumban. Fotósunk az aláírás résztvevőit örökítette meg.

Fotó: Tüttő Tibor

Lapozzon kettőt!
Megéri!

AKTUÁLIS

Rovatunkban dr. Márkus Imre a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely elevenen érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

A magyar állam és a MÁV Rt. között — február elsején megkötött — szerződésről beszélgettem ismerőseimmel a minap Szombathelyről jövet a vonaton. Annak ellenére, hogy "bár mondott erről a televízió valamit" — úgy gondolom, az államszerződés jelentőségéről, a szakszervezeti tisztségviselők ezzel kapcsolatos tennivalóiról — néhány gondolatot mégis el kell mondanom.

Az előzményekről: a szerződés megkötésére mind a két felet kötelezte "A vasútról szóló (1993. évi XCV. számú) törvény" végrehajtása, illetve egy tavaly született kormányrendelet. Az állam és a MÁV tehát szerződéses alapon rendezte egymás közötti viszonyát.

A szerződés lényege: a felek ebben a formában tisztázták egymás között az állam kötelezettségét, a MÁV feladatait a vasúti szolgáltatások ellátásának megvalósítása érdekében. E szerződés például arra kötelezi a vasút vezetőit, hogy a MÁV jövő évi elképzeléseit a vállalkozó-vasút számításokkal alátámasztott üzleti terveit, — az állami döntések megvalósítása érdekében — már az idén nyáron, legkésőbb július 15-éig tegyék le az ágazati miniszter íróasztalára. Javaslatokat kell készíteni az állami támogatás módjára, formájára és mértékére. Ezekre a tervekre viszont — a kormányzati álláspont ismeretében — az ágazati miniszternek szeptember 30-ig reagálnia kell. (Az államszerződés tehát végre egy új helyzetet teremt: s "tiszta lapot nyit". Remélhetőleg pontot tesz a ki-kinek tartozik vita végére.)

A szakszervezeti tisztségviselők feladatairól: a Vasutasok Szakszervezetében mindenek előtt arra kell összpontosítani a figyelmet, hogy a MÁV vezetői milyen foglalkoztatáspolitikai koncepciót fontolgatnak, hogyan lehet összeegyeztetni a különféle "racionalizálási elképzeléseket" a munkahelyek megőrzésével. Arra is oda kell figyelnünk, hogy a vasút milyen bér- és jövedelmi viszonyokat kíván biztosítani kollégáinknak.

A vasutas munkavállalók sorsa, a jövő évi lehetőségek, a nyár közepéig eldőlnek. Kapcsolódnunk kell tehát a tervezés minden fázisához. A szakadatlan kapcsolattartásra azonban nem csak vezetői szinten lesz szükség. Elengedhetetlen lesz a tartós és állandó együttműködés a Vasutasok Szakszervezete területi, illetve (szakmai) intéző bizottságainak kapcsolatrendszerében, de az alapszervezeti munkahelyi szinten is. A különféle szakmákat és munkaterületeket érintő "ésszerű-üzemeltetésekre" nagyon oda kell figyelnünk. Hiszen a következő hónapokban kollégáink egzisztenciális kérdéseiről velünk együtt – a szakszervezet véleményét is figyelembe véve – kell dönteni...

Szakszervezetünk nem hibázhat. Ha tévedünk, vagy mulasztunk, a feketelevest jövőre együtt kell elfogyasztanunk.

MVJ
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax.: 94/313-313
- vasúti járműjavítás
- fémmegmunkálás
- acélszerkezet gyártás

A kollektív szerződés módosítása

(Folytatás az 1. oldalról)

gyék a "hálókocsi-kalauz" és "mozdonyvezetői" munkakört. Természetesen az utóbbi munkakört betöltők csak akkor kaphatnak jutalékot, ha jegyeladást is végeznek.

— Új 52/A §-ként lépett érvénybe a helyettesítési díj szabályozása. Eszerint a helyettesítést írásban kell elrendelni és ezért a helyettesített munkavállaló személyi alapbérének legalább 10 százalékát kell megállapítani.

— A munkásszállások térítési díját január 1-jétől a KSZ körülbelül 30-35 százalékkal (200-300 forinttal) felemeli. Így például a III. kategóriába sorolt szállás havi díja az eddigi 700 forintról 900 forintra emelkedett.

— Az 54. §-hoz bekerült, hogy a külföldön lévő közös határállomáson szolgálatot teljesítőket csak addig illeti meg a 12 forint/óra napidíj, míg a külföldi megállapításra nem kerül. A külföldi napidíj kifizetése esetén az említett pont alapján kifizetett összegeket be kell számítani.

— Lényeges változás, hogy az utazók az eddigi 900 forint napidíj átalány helyett szolgálatonként 110 forintot számolhatnak el. Ez a változás az érintetteknél havonta kb. 500-600 forint adómentes jövedelem növekedést jelent. Ugyanakkor az utazói munkakörök felsorolásában törölték a fegyveres biztonsági őr, a hálókocsi kalauz, az étkező és büfé mozgószolgálat munkaköröket.

— A 64.§. 5. és 6. pontját törölték és helyette 5. pontként a következőket vették fel: "A munkavállaló — az ebben a pontban foglalt kivétellel és feltételek szerint havonta 900 forint értékű étkezési hozzájárulásra jogosult.

— Nem jogosult hozzájárulásra az 54. §. 5. pontban meghatározott munkakört betöltő munkavállaló, valamint az a munkavállaló, aki az adott hónapban folyamatosan (a hónap első napjától az utolsó napjáig) keresőképtelen beteg volt. Igazolatlan mulasztás esetén a mulasztott napok arányában (1 nap = 50 forint figyelembevételével) az étkezési hozzájárulást csökkenteni kell.

A kollektív szerződés mostani módosításai közé nem került be, de a munkáltató elfogadta, hogy az étkezési hozzájárulás összegét az április 1-től hatályos kollektív szerződésben *1200 forinttal felemeli* visszamenőleg január 1-i hatállyal.

Dr. Simon József

Celldömölkön és Szombathelyen

Vezetői értekezlet

Január elején Celldömölkön tartotta az idei esztendő feladatait meghatározó vezetői értekezletét a szombathelyi üzletigazgatóság. Az ott elhangzottak érdekvédelmi szempontból történő továbbgondolására január 27-én Szombathelyen tartottak fórumot. A területi szakszervezeti bizottság szervezésében megtartott tanácskozáson, a vasi megyeszékhely csomópontjához tartozó állomásfőnökök, szb-titkárok, főbizalmiak, valamint a szombathelyi csomópont szakszervezeti bizottságának a tagjai vettek részt.

Ezen elsőnek *dr. Márkus Imre*, a VSz elnöke a Magyar Államvasutak és a szakszervezet közötti, közelmúltban kötött megállapodását ismertette. Elmondotta, hogy mit tettek a mellékvonalak felszámolása ellen, a létszám megtartása érdekében. Szólt az MSZOSZ és a Vasutasok Szakszervezete kapcsolatáról. Megismételte, hogy személy szerint *Nagy Sándor* és a tagszervezetek segítették, szolidaritást vállaltak a vasutasok munkabeszüntetésével, ugyanakkor a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége "néma" maradt. A jövőt még nem lehet tudni. Egy biztos; a végső döntéshez kérik a tagság véleményét.

Karádi László, területi bizottsági titkár a bérmegállapodásokkal ismertette meg a jelenlévőket. Külön szólt a 13. havi fizetés alapbéresítéséről és a július 10-i és a december 10-i jutalmazás reális lehetőségéről. Felajánlotta a jelenlévő állomásfőnököknek, mint a munkáltatói jogokkal is felruházott munkavállalóknak a szakszervezeti érdekvédelmet. Ez történhet a hagyományos, jelenlegi módon, de lehetőség van a VSz-en belül egy állomásfőnöki tagozat megalakítására is.

A gazdasági vezetés képviseletében, *Hodics János* forgalmi osztályvezető elmondotta, hogy 1995-ben 47 fővel kell csökkenteni az üzemviteli szakszolgálat létszámát az üzletigazgatóság területén. Ezt átszervezésekkel, nyugdíjazásokkal elbocsátások nélkül sikerül megoldani. Szólt a résztvevőknek a szajoli baleset tanulságairól is.

Ilyen jellegű fórumot a többi nyugat-dunántúli csomóponton is rendeznek a szombathelyiek.

Megújult a forgalmi tagozat

A Vasutasok Szakszervezete forgalmi tagozata február 2-án tartotta választói értekezletét, melyhez eddig 60 alapszervezet csatlakozott.

A tagozat a VSz Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottsága (FÉIB) keretein belül fejti ki tevékenységét.

A szakmai alapokon felépülő szervezet az állomásfőnökségek forgalmi — nem utazó — dolgozóinak sajátos szakmai érdekvédelmét, érdekképviseletét tűzte ki céljául.

A választói értekezletek elfogadták a szervezeti és működési szabályzatot, mely szerint a tagozat képviselői a tagozatvezető és két helyettese.

Tagozatvezető: *Czikó Barnabás,* Miskolc (tartalékos állomásfőnök).

Helyettesek: *Molnár György,* Keleti pályaudvar (rendelkező forgalmi szolgálattevő), *Tonzor Péter* Nyugati pályaudvar (forgalmi szolgálattevő).

A tagozathoz bármely olyan alapszervezet csatlakozhat, amely elfogadja a jelenleg érvényes szervezeti és működési szabályzatban foglaltakat. (Ezt a tagozat rövid időn belül küldi valamennyi érintett alapszervezetnek.)

Levélcím: **1068 Budapest, Benczúr u. 41.**

Telefon: 01/19-78/208, 209, illetve 06-1-269-7744.

Átszervezés

Nem támogatják

A szombathelyi üzletigazgatóság az idei esztendő közepére lényeges átszervezéseket szándékozik végrehajtani az anyaggazdálkodási szakszolgálatnál.

Ennek keretében összevonnák a tapolcai és a zalaegerszegi szertárfőnökségeket, megszüntetnék a veszprémit és ugyanilyen sorsra jutna az ajkai kirendeltség is. A javaslat szerint felszámolnák a szakszolgálati szakanyagraktárakat.

A területi bizottság legutóbbi ülésén az anyaggazdálkodási szakszolgálat az átszervezési javaslatot véleményezésre alkalmatlannak találta. Úgy foglaltak állást, hogy a racionalizálási javaslatok konkrét gazdasági számítások nélkül készültek. Figyelmen kívül hagytak jogszabályi előírásokat. A létszámcsökkentéseknél pontos munkaköröket nem határoztak meg. Az előterjesztés nem illeszkedik a MÁV Rt., úgynevezett „Motivációs rendszer"-ébe. Ezért a szombathelyi területi bizottság ilyen átszervezést nem támogat.

— sz.j.i.—

Összefoglaló

A szervezeti élet eseményeiről

Január 23.

— Szombathely területi bizottságon az alapszervezeti titkárok és gazdasági felelősök részére tájékoztató a pénzügyi gazdálkodás szabályainak változásairól. Az értekezleten részt vett: *dr. Márkus Imre*, a VSz elnöke, *Győri István* alelnök és *Dézsi Sándorné* főkönyvelő.

Január 24.

— A Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) ülésén — szakszervezetünket *dr. Simon József* osztályvezető és *dr. Garabon Sándor* szakértő képviselte. A napirendek tárgyalása előtt néhány 1994. évi munkaügyi adat felvetése szerepelt.

Ezután került napirendre a külföldi napidíjak kérdése. Az álláspontok közeledtek, így a munkáltató törölte az elmúlt három évre járó külföldi napidíj fizetési feltételei közül, hogy január 1-jétől 50 százalékos napidíjat fizet. Valószínűleg a 100 százalékos napidíj kerül ez évtől kezdve kifizetésre. Az elmúlt három év napidíj költségére újabb számításokat végeznek és a megállapodásra is más ajánlatot dolgoznak ki.

Szakszervezetünk álláspontja, hogy az elmaradt kifizetésekre a munkáltatónak a munkavállalókkal kell megállapodnia, amelyhez csak akkor ad a VSz támogatást, ha az tagjai érdekeivel nem ellentétes. E témakörben a tárgyalások a február 2-ai VÉT ülésen folytatódnak.

A kollektív szerződés (KSZ) módosításának január 1-jétől hatályban lévő részeinek tárgyalására került sor ezután, amelyet január 25-én a VSz központjában folytatnak.

Pécs területi bizottságon az alapszervezeti titkárok és gazdasági felelősök részére tájékoztató hangzott el a pénzügyi gazdálkodás szabályainak változásairól. Az értekezleten részt vett *dr. Márkus Imre* a VSZ elnöke, *Győri István* alelnök és *Dézsi Sándorné* főkönyvelő.

A Gépészeti Intéző Bizottság Titkári Tanácsa értekezletet tartott, melyen meghívottként Kisteleki Mihály úr is részt vett.

Január 25.

A MÁV Vezérigazgatóságon a szakszervezetek elnökei és Rigó Zoltán vezérigazgató részvételével megbeszélésre került sor.

A VÉT ülésen — amely a VSz székházában ülésezett — szakszervezetünket *dr. Simon József* osztályvezető és *Pszota Árpád* Gépészeti IB titkár képviselte.

Napirend: A KSZ azon módosításai, amelyek január 1-jétől lépnek hatályba és az étkezési hozzájárulás 1200 forintra történő felemelése.

Minden vitatott kérdésben megegyezés született, melyekről megállapodást írtak alá az érintettek.

A munkáltató ígéretet tett arra vonatkozóan, hogy az étkezési hozzájárulást az 1995. április 1-jével hatályba lépő KSZ-ben visszamenőleg január 1-jétől 1200 forintra emeli.

TB ülés Szeged. Napirend:

— Javaslat az 1995. évi költségvetésre, és az I. félévi munkatervre.

— Javaslat a rövid- és középtávú szakmai és szakszervezeti feladatokra.

— Tájékoztató a szervezettség alakulásáról.

TB ülés Záhony. Napirend:

— Az átrakási és raktározási igazgatóság tájékoztatója.

— A szertárfőnökség szb. tájékoztatója a választás óta végzett munkáról.

Január 26.

Debrecen TB — területi titkári értekezlet.

Napirendek:

— Tájékoztató a január 5-ei választmányi ülésről.

— Javaslat az 1995. I. félévi üléstervre.

— Javaslat jogsegélyszolgálat átszervezésével kapcsolatos teendőkre.

Műszaki Kocsiszolgálati Tagozat értekezlete.

Napirendek:

— A küldöttértekezlet előkészítése, érdekvédelmi program.

A VSz elnöke és a vasútegészségügyi intéző bizottság titkára, valamint az elnökség egészségügyi tagja egyeztető tárgyalást folytatott a vasútegészségügy átvilágítását végző kanadai-magyar céggel arról az anyagról, amely a vasútegészségügy átalakításáról készült.

Január 27.

A szombathelyi csomóponton üzemviteli fórum megtartására került sor, *dr. Márkus Imre* a VSZ elnökének részvételével.

Téma: általános szakszervezet-politikai ismeretek.

Vésztőn tiltakozó nagygyűlésre került sor a vonalracionalizáció és fűtőházbezárás ellen. Részt vett: *Pszota Árpád* és *Mári Gábor.*

Január 28.

Egyeztető tárgyalások a MÁV vezetőivel.

Január 31.

Miskolc területi bizottság értekezlete

Napirend:

— A TB választás óta végzett munkájának értékelése. Az értekezleten meghívottként részt vett Szelei Ferenc osztályvezető.

VÉT ülés, szakszervezetünket *dr. Simon József* osztályvezető és *Pszota Árpád* IB titkár képviselte. Két napirend tárgyalására került sor .A december 13-ai megállapodás és korábbi megbeszélések szerint január 31-éig kellett a VÉT tagjainak átadni a MÁV Rt 1995. évi létszámtervét, amelyet a helyi és középszintű megállapodás összesítésével kellett elkészíteni. A munkáltató ilyen tervet nem tudott átadni, arra hivatkozott, hogy több vitás kérdés van még és a helyi megállapodásokban szereplő adatok nem a MÁV Rt Vezérigazgatóság elvárásai szerint alakultak. Az összesített létszám meghaladja a múlt évi tényleges létszámot.

Szakszervezetünk ismertette az álláspontját, mely szerint a helyi megállapodásokat érvényesnek kell tekinteni és igényeljük az összesített eredményt és a MÁV Rt további elképzeléseinek ismertetését. A munkáltató megígérte, hogy a foglalkoztatás helyzetéről, a létszámról február 7-éig előterjesztést készít, amelyet kész az érdekképviseleti szervekkel megvitatni.

A munkáltató január 31-ére ígérte, hogy írásbeli javaslatot tesz a külföldi napidíjak rendezésére. Ez a javaslat sem készült el. A személyügyi főosztály vezetője azonban szóban ismertette a munkáltató — még nem végleges — tervezetét. E szerint: 1991-re csak a jogerős bírói ítélet alapján fizet. 1992-1994 időszakra (3) év 100 százalékos mértékű napidíjat fizet 110,61 forintos (jelenlegi) dollárárfolyamot forintra átszámítva. Emellett nem vonja le az időközben felvett 12.- Ft/órával számított napidíjat. Az árfolyam és a már kifizetett napidíj együttesen pótolja a korábbi években felmerült összegek kamatát.

Az 1995. január 1-jétől fizetendő külföldi napidíjakról döntés még nincs.

Február 1.

Igazgatói értekezlet — a MÁV vezérigazgató — igazgatóságok vezetői — szakszervezetek vezetői részvételével.

Napirend:

Az üzembiztonsági helyzet javítása érdekében az elmúlt négy évben hozott határozatok végrehajtásának értékelése.

Tájékoztató az érdekképviseleti szervekkel az 1994. december 13-án megkötött megállapodásban foglaltak végrehajtásának helyzetéről.

Február 2.

Szeged területi bizottságon az alapszervezeti titkárok és gazdasági felelősök részére tájékoztató a pénzügyi gazdálkodás szabályainak változásairól. Az értekezleten Részt vett *dr. Márkus Imre* elnök, *Győri István* alelnök, Dézsi Sándorné főkönyvelő.

Központi Hivatalok és Intézmények IB értekezlete. Napirendre kerül a létszámhelyzet szolgálati helyenkénti ismertetése, a szervezeti változások a KHI területén, valamint felkészülés az ÜT választásokra.

Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülés. Napirenden az előző VÉT ülés témái szerepeltek, a foglalkoztatás, a létszám-megállapítás kérdéseiben előreléps nem történt.

A munkáltató visszavonta a külföldi napidíjakkal kapcsolatos ígéretét, amelyet a január 31-ei VÉT ülésen tett. Vezetői utasításra jelenleg csak a jogerős bírói ítélet alapján járó kifizetésre látnak lehetőséget és egyelőre január 1-jétől járó külföldi napidíjakat sem fizetik.

A szakszervezetek a munkáltató magatartását elítélték, mind a foglalkoztatás, mind a napidíjak ügyében. Követelték, hogy a legközelebbi VÉT ülésen a vezérigazgató, vagy a helyettese is vegyen részt, amikor e két téma kerül tárgyalásra.

Az Vasutasok Szakszervezete ragaszkodik a vasút-egészségügy önnállóságához

Dr. Márkus Imre elnök szerint tény, hogy mára csökkent az aktív vasutas dolgozók száma, azonban ez nem jelenti azt, hogy kevesebb rendelőre és kórházi ágyra van szükség a vasút-egészségügy rendszerében. Kijelentését azzal indokolja: ugyan 71 ezer dolgozót foglalkoztat ma a vasút és 12 ezren dolgoznak a hozzá tartozó kft-kben, de a MÁV-nál évtizedekig szolgáló, ma már 100 ezernél is több nyugdíjast is a MÁV-egészségügyben kell ellátni. Már csak azért is, mivel ők is hozzájárultak a színvonalas egészségügyi hálózat kiépítéséhez. A vasút-egészségügy finanszírozásához az Országos Egészségbiztosítási Pénztár mellett a vasutasok béréből összegyűlt önkéntes támogatási alap is hozzájárul. A szakszervezet vezetője támogatja a teljesítmény szerinti finanszírozást a vasút-egészségügyi intézményekben is, ez ügyben tárgyalásokat kezdeményez a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság és az Országos Egészségbiztosítási Pénztárral.

Márkus Imre azért sem tartaná elfogadhatónak a vasút-egészségügy "beolvasztását", mivel az elmúlt évtizedek szűkös anyagi lehetőségei miatt enyhén szólva elhanyagolják a vasút műszaki, technológiai fejlesztését. Emiatt egyre nagyobb volt és jelenleg is nagy a vasutasok szellemi és fizikai igénybevétele. Továbbá a vasutasság körében is tapasztalható megbetegedések és halálozások magas aránya. Ezért az elnök szerint nagy hangsúlyt kell kapni a vasutasoknál a betegségek megelőzésének, meg kell vizsgálni azt is: elégséges-e a három évenkénti kötelező egészségi állapot szűrés, vagy némely munkakörben gyakoribbá kellene tenni azokat. Ugyanis a vasútnál dolgozók kemény munkát végeznek és nem tévedhetnek, mert az végzetes lehet.

Az egészségügyi intézmények *szervezetének átalakítása* folyamatban van. A Vasutasok Szakszervezete abban érdekelt, hogy a vasutasság számára, a részvételükkel létrehozott önálló MÁV egészségügyi rendszer életképes állapotban továbbra is működjön. A vasút-egészségügyhöz több különálló intézmény tartozik, köztük van a jelentős munkát végző járványügyi egység, a speciális feladatokat ellátó orvos szakértői bizottság, a jól felszerelt szakrendelő és több háziorvosi szolgálat. Országosan is elismert a fővárosban működő MÁV kórház. Márkus Imre azt gondolja: nem biztos, hogy az állami egészségügyben megfelelően el lehetne látni a speciális körülmények között foglalkoztatott vasutasság ellátását. Ennél fogva minden olyan elképzelést elutasítanak, amely a különállóságuk megszüntetésére törekszik.

A változással tisztában vagyunk, ezért igyekszünk segíteni az önállóságot biztosító legjobb szervezeti forma kialakítását. Egyébként a László Kórház igazgatója, *Mikola István* vezetésével folyik a vasút-egészségügy felülvizsgálata. Márkus Imrének ezzel kapcsolatban a következő megjegyzései vannak olyan megállapítások, amelyekkel *egyetértenek*, de olyanok is, amelyekkel *homlok egyenest más a véleményük*. Például nem tudják elfogadni, hogy megszűnjenek a helyi vasutas egészségügyi központok. Az alapellátás nélkül ugyanis nem működik a vasút-egészségügy rendszere. Nagyon pozitívnak tartják a *háziorvosi* rendszer beindítását a MÁV-egészségügyön belül, ami lehetővé tette, hogy a vasutasok üzemorvosai háziorvosként is ellássák a hozzájuk fordulókat. Ez azért fontos, mert a beteget az alapellátástól a szakrendeléseken át a kórházi ellátásig a MÁV-egészségügyi rendszerében láthatják el.

Márkus Imre végezetül leszögezte: *a vasút-egészségügy színvonala jobb, mint az állami intézményekben nyújtható ellátásé*. Szerinte ez azért is lehetséges, mert zárt közösségről lévén szó, *személyesebb* és *otthonosabb* az ellátás, az egészségügyi dolgozók és a hozzájuk forduló vasutasok kapcsolata. Meggyőződése, hogy *a vidéken élők is szívesen utaznak föl a MÁV kórházba és a szakrendelőbe*, ami azért sem okozhat gondot, mivel szabadjegyük van.

Nógrádi Tóth Erzsébet

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT

4034 Debrecen u. 67.

VÁLLALKOZUNK

- vasúti tartály és teherkocsik futó, részleg és fővizsgálatára
- teherkocsi gyártásra, átalakításra, tartálytest gyártásra,
- vasúti teherkocsi alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására, (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
- vasúti nosztalgiakocsik felújítására,
- daruk, tolópadok, vasszerkezetek (oszlopok, tetőszerkezetek) gyártására, javítására

FELVILÁGOSÍTÁS:

VÁLLALKOZÁSI FŐOSZTÁLY
Tel.: 52/346-800/283
Fax.: 52/ 314-725
vasúti tel.: 03/29-86

Exkluzív interjú a MÁV Rt. elnökével

A vasúti menetrendet a kormány hagyja jóvá

Szerződés a magyar állam és a MÁV Rt. között — tizenegy fejezetben

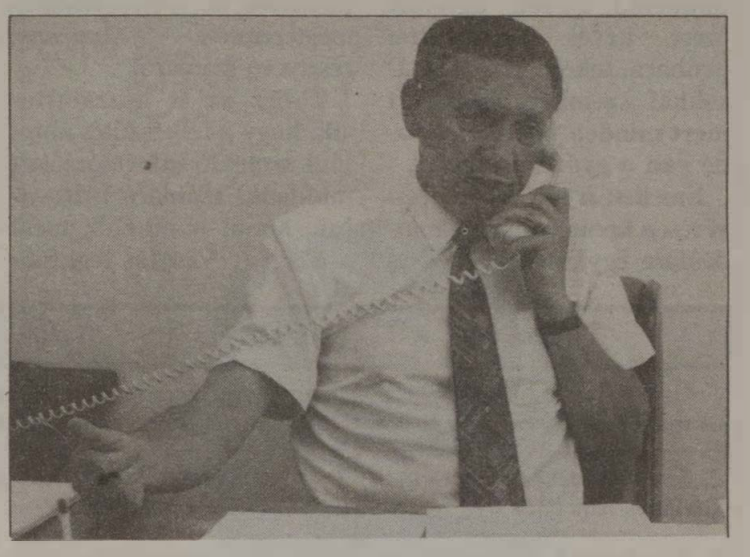
Az aláírás után, *Kálnoki Kis Sándort* kértük meg, hogy a szerződésről, annak főbb elemeiről tájékoztassa lapunk olvasóit.

— *A magyar állam - MÁV Rt. között létrejött szerződésnek tizenegy fejezete és hét melléklete van.* Az első fejezet, a vasúti törvény értelmében, a kizárólagos állami tulajdont határolja el. Tételesen is megállapítja, hogy a MÁV-nál nyilvántartott vagyonon belül mik azok az elemek, amelyek kizárólagosan állami tulajdonba tartoznak. Ennek az a fő jellemzője, hogy nem forgalomképes, tehát el nem adható. Ez a vagyon mai értékbecslés szerint — kerek számban kifejezve — *százhetven milliárd forint értéket képvisel.*

— Mi számít állami vagyonnak?

— A pályának, a vasúti berendezéseknek az a része, amely a forgalom lebonyolítására hivatott. Ebbe a kategóriába nem tartoznak a telephelyi pályák — állomási, illetve iparvágányok és egyebek. A szerződés ezeket határolja el és kimondja, hogy használatba adja a Magyar Államvasutaknak. Előírja továbbá, hogy a vasútnak az állam vagyonát hogyan kell kezelni, nyilvántartani, működtetni és mindez hogyan finanszírozódik. Ennek az a lényege, hogy a berendezések karbantartása, felújítása, és pótló beruházása, egyszóval a szinten tartó beruházása, valamint a pálya működtetése az állam feladata. A félreértések elkerülése végett szeretném megjegyezni, hogy ezeket az állam nem a költségvetésből finanszírozza. Ez a pályahasználati díjjal azonos érték. Ugyanakkor a fejlesztés költségeit az állam fedezi.

A megállapodás harmadik fejezete a kizárólagos állami vagyon működtetésével, az üzemeltetés biztonságával, gazdaságosságával, a koncesszióval, a rendkívüli eseményekkel, s a károk elhárításával foglalkozik. Pontosan meghatározza: *mikor, kinek, mi a feladata*. Például károk esetén hol kezdődik a tulajdonos, vagyis az állam, illetve a használó, a MÁV Rt. felelőssége. Ez utóbbival kapcsolatban szeretném megemlíteni, hogy a kár elhárításának és helyreállításának költsége a MÁV Rt-t olyan mértékben terheli, amilyen mértékben az esemény bekövetkezése a MÁV felróható magatartására vezethető vissza. *Ha a kár nem róható fel a MÁV Rt-nek, az elhárítás helyreállítás költségeit a tulajdonos viseli.*



— A pályahasználati díj új fogalom. Mit kell tudni róla? Mi a célja?

— Az a célja, hogy fedezetet nyújtson a kizárólagos állami tulajdonban lévő eszközök szinten tartó beruházásaira, karbantartására, üzemeltetésére. A pályahasználati díj magában foglalja a kizárólagos állami tulajdonba tartozó vagyontárgyak, az állam által meghatározott amortizációs normák alapján számított értékcsökkenés leírásának az összegét, a karbantartási — idegen és saját kivitelezésben végzett — munkáinak a költségeit, s természetesen a pálya-üzemeltetés költségeit.

— A pályahasználati díjat ki állapítja meg?

— A pályahasználati díjat, illetve annak elemeit az ágazati miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértésben határozza meg, és ezt teljes egészében a pályára kell fordítani.

— Milyen vagyontárgyak maradnak a MÁV Rt. tulajdonában?

— *Mindazok az eszközök, amelyek nem tartoznak a kizárólagos állami tulajdon körébe.* A MÁV Rt. tulajdona két részből áll. Egyik részét azok a berendezések alkotják, amelyek a pályavasút működtetéséhez szükségesek. Ilyenek a gépházak, a villamoskapcsoló transzformátorok, az állomási felvételi épületek, a rendező-pályaudvari szolgálati helyek, a pályafenntartás épületei, az anyagraktárak, hogy csak néhányat említsek. Ezek működtetése nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a pályavasutat rendben lehessen működtetni. A MÁV Rt. vagyonának másik részét az képezi, ami a vállalkozó vasút működtetéséhez szükséges.

— A MÁV Rt-nek, mint közszolgáltatást ellátó közlekedési ágazatnak alapellátási kötelezettségei is vannak. Hogyan jelenik ez meg a szerződésben?

— A szerződésnek nagyon fontos eleme, mi több, kulcskérdése a közszolgáltatás, s az alapellátás. Hosszú vita után sikerült csak megtalálni azt, ami mindkét fél számára elfogadható volt. A közszolgáltatásból az alapellátásnak legalább azt kell lehetővé tennie, hogy egyrészt az ország bármely állomásáról a Budapestre való eljutás és visszautazás egy naptári napon belül megvalósítható legyen, illetve bármely állomásról egy naptári napon belül az ország bármely másik állomására az eljutás megoldható legyen. Másrészt a vasúti csomópontok vonzáskörzetében a személyvonatok közlekedése a műszakrendekhez és az iskolakezdéshez igazodjon.

A MÁV Rt-nek az igényekből kiindulva *alapellátási menetrendi és minőségi alternatívát kell készíteni*, kimunkálva az egyes vállalatokhoz tartozó ráfordításokat. Az alapellátásnak minősülő szolgáltatás mértékének és minőségének meghatározására, annak költségvetési támogatási igénye bemutatására az ágazati miniszter, a kormány számára a pénzügyminiszterrel egyetértésben előterjesztést készít.

A menetrendet nem a MÁV fogja meghirdetni, ahogy eddig sem ő hagyta jóvá, nem is a közlekedési miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértésben, mint eddig volt, *hanem a kormány*. A menetrend meghirdetésével ugyanis felelősséget kell vállalni, hogy milyen gyakoriságú lesz a vonatközlekedés.

Megfogalmazódott a szerződésben a Magyar Állam fő kötelezettsége is, mely szerint a kormány évente dönt a MÁV Rt. által végzendő alapellátásról és finanszírozza a MÁV saját bevételeit meghaladó, ahhoz tartozó, elfogadott ráfordításokat.

A dolog lényege az, hogy a pályát és a személyszállítást illetően is tisztává válik: *kinek, mi a feladata, mi a kötelezettsége*. Ez a MÁV-ra is kemény kötelezettségeket hárít, mert mindenről pontosan el kell számolni.

Visi Ferenc

Képzési hírek

Annak ellenére, hogy sokan csak szórakozásnak tekintik, de a játék az egyik legkomolyabb dolog a világon. Játszani általában mindenki szeret, egyrészt mert kevés kockázattal próbára teheti magát másokkal szemben, másrészt mert minden játékban benne van a győzelem esélye.

Emellett a játékot az teszi véresen komollyá, hogy mindenkire egyformán érvényes szabályai vannak. A Vasutasok Szakszervezete által márciusra meghirdetett "Szellemi Önvédelmi Vetélkedő" szervezőinek legfőbb törekvése az esélyegyenlőség megteremtése valamennyi résztvevő számára.

Ehhez az is hozzátartozik, hogy a felkészülés alapjául szolgáló információkat mindenki számára biztosítjuk, annál is inkább, mert a Magyar Vasutas legutóbbi számában megjelent felhívásunkat követően több helyről megkeresés érkezett, amelyben azt kérték tőlünk, hogy jelöljük meg témakörönként, milyen szakirodalmat érdemes tanulmányozni.

Természetesen ennek a kérésnek azért is szívesen teszünk eleget, mert a vetélkedő egyik fő célja az önképzésre való ösztönzés. Íme:

Téma	Ajánlott irodalom
1. Üzemi Tanácsok választása és működése	1. *Az Üzemi Tanácsok kézikönyve* Unió lap- és Könyvkiadó Kereskedelmi Kft.
2. Szakszervezet történet és általános ismeretek	*2. A témával kapcsolatos jegyzetet fénymásolt formában juttatjuk el a csapatokhoz*
3. A Vasutasok Szakszervezete szervezeti élete	3. *A VSz Alapszabálya, Szervezeti és Működési Szabályzata, Választási Szabályzata*
4. Alkalmazott munkajog	4. *Munka Törvénykönyve és magyarázatai MÁV Kollektív Szerződés*
5. Aktuális általános és vasútpolitikai ismeretek	5. A közelmúltban a magyar közéletben és a MÁV Rt-nél lezajlott változások, érdekvédelmi események napilapok, elektronikus sajtó alapján
6. Sport	6. Világversenyek magyar eredményei, olimpiai sportágak szabály-ismerete

A felsorolt szakirodalmon kívül leginkább az ismeretek alkalmazásában való jártasság lesz a döntő. Reményeink szerint a versenyzők aktív tisztségviselők lesznek, akiket legfőképpen nem ez a vetélkedő, hanem nap mint nap a tagok és az élet vizsgáztat.

Mégis mire számítsanak akik a versenyre jelentkeztek? Természetesen lesznek írásos feladatok, sőt tesztkérdések is, de szóban kifejtendő, úgynevezett szerep-játékokat formában megoldandó feladatokat is meg kell oldaniuk a csapatoknak. Ez utóbbi sem lesz szokatlan azoknak akik valamilyen szakszervezeti tisztséget viselnek, hisz olyan helyzetekre kell majd reagálniuk, melyekkel a munkájuk során minden bizonnyal találkoztak. Például: Mit tenne Ön akkor, ha tudomására jutna, hogy több kollégája munkaidő beosztását a gazdasági vezetőjük egyébként megalapozottan, de önhatalmúlag megváltoztatta? Ilyen és ehhez hasonló - a címnek megfelelő "szellemi-önvédelmi" helyzettel fogják szembe találni magukat akik veszik a bátorságot és rajthoz állnak.

A terveink szerint folyó előkészítés - melyben sokan önként vesznek részt - természetesen csak az egyik feltétele annak, hogy élményekben és tapasztalatokban gazdag sportszerű vetélkedésre kerüljön sor. Mint minden szakszervezeti rendezvénynek a valódi hangulatát a résztvevők határozzák meg, ezért játékra hívunk minden alapszervezeti tisztségviselőt.

Találkozzunk márciusban a területi elődöntőkön, a pontos helyszínről és időpontról a jelentkező csapatokat közvetlenül értesítjük.

Karácsony Szilárd

KÜT — hírlevél

Felkészülés az üzemi tanács választásra

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa (KÜT) 1995. január 17-én tartotta idei első ülését és az előzetesen elfogadott napirend szerint megtárgyalta az 1995. évi üzemi tanácsválasztásra való felkészülés tervezetét, megalakította az országos választási koordinációs bizottságot, értékelte a testület 1994. évi tevékenységét és javaslatokat kért az első félévi munkaterv összeállításához.

Az első téma volt az országos választási koordinációs bizottság létrehozása, amely a Munka Törvénykönyve paragrafusai értelmében és felhatalmazása alapján szervezni és segíteni kívánja az üzemi tanácsi választás lebonyolítását. Feladatának tekinti a törvényben meghatározott határidők kitűzésével az eseménynaptár összeállítását és a törvényesség betarthatóságának biztosítását.

A bizottságba a KÜT területi megbízottjain kívül meghívást kaptak a MÁV Rt.-nél működő érdekvédelmi szervezetek és a munkáltató képviselői.

A bizottság a tagjai által elfogadott ügyrend szerint végzi munkáját és többségi szavazás eredményeként hozza meg határozatait. Nem kíván állást foglalni a helyi választási bizottságok összetétele, működése vonatkozásában, nem szándékozik az ágazati választási bizottság munkájában részt venni és a választás eredményének összesítésében feladatot vállalni.

A területi választási felelősök feladata lesz a helyi üzemi tanácsok választást előkészítő és lebonyolító munkájának összehangolása és a helyi megbízottak felkészítése.

Külön feladatként jelölte meg a koordinációs bizottságnak a munkavédelmi felelősök megválasztásának megszervezését. A VÉT a munkavédelmi törvény megjelenése után döntött a munkavédelmi megbízottak az üzemi tanácsi választásokkal egy időben történő lebonyolításáról. A KÜT határozatban jelölte ki a területi felelősöket, eszerint:

— Budapesti Üzletigazgatóság: *Deák Zoltán, Szabadi László*

— Miskolci Üzletigazgatóság: *Pintér János*

— Záhonyi Üzemigazgatóság: *Bánszegi József*

— Debreceni Üzletigazgatóság: *Erdős Károly*

— Szegedi Üzletigazgatóság: *Nyúl László*

— Pécsi Üzletigazgatóság: *Izsák Csaba*

— Szombathelyi Üzletigazgatóság: *Kacsó Károly*

Szintén határozatban rögzítette a KÜT a Pálya, Híd- és Magasépítési Főosztály előterjesztésében foglalt és a Sg. 134-51/1994. számú utasításban előírt szakmai vizsgáztatással kapcsolatos állásfoglalását.

A határozatban a KÜT annak a véleményének adott hangot, miszerint nem ért egyet az utasításban foglaltakkal. Kéri az előterjesztő főosztály vezetését a vizsgáztatás átgondolására. Támogatni tud egy a 01-es utasítás rendszerének megfelelő, ismeretek kibővítését célul kitűző továbbképzés beindítását, amely nem jelenti egy egyszeri alkalomra szóló, feszültséget keltő, alkalmassági vizsga elrendelését. A szakmai szinten folyó továbbképzés, a balesetekből való tanulságok levonása folyamatos oktatás keretében, a helyi vezetők felelősségére támaszkodva történjen meg.

Harmadik napirendi témaként foglalkozott a KÜT az érdekvédelmi szervezetek által kötött megállapodásnak megfelelő, alulról építkező létszámkeretek meghatározásával és a gépészeti szakszolgálat a vontatási főnökségek szervezeti átalakítására készített utasításával.

Állásfoglalásban rögzítette, hogy felkéri a MÁV Rt. vezérigazgatóját a szervezeti átalakításra vonatkozó végrehajtásának felfüggesztésére mindaddig, amíg az a központi üzemi tanács elé nem került véleményezés céljából.

A KÜT élve a törvény adta jogosítványával kifogást emelt az utasítással kapcsolatban, amelyben kérte az írásos előterjesztés, a gazdaságossági számítás és a hatástanulmány mellékelését is. A helyi üzemi tanácsok írásbeli véleményére alapozva kívánja a KÜT határozatát meghozni. Nem tud olyan elgondolásokat támogatni, miszerint a létszámcsökkentésből eredő megtakarítások legyenek a beruházások forrásai.

A negyedik napirendi pontban a KÜT elnöke értékelte az 1994 évben végzett munkát és állást foglalt azokban a kérdésekben, ahol javítani kell a tevékenységet. A kezdeti nehézségek leküzdése után, a munkáltatóval való kapcsolat kiépítésével és a KÜT vezetői szinten történő elfogadtatással elfogadott munkaterv alapján megindult érdemi munka színvonalát megfelelően értékelte a KÜT elnöke. A munkáltatóval való együttműködés alapját képező írásbeli és szóbeli előterjesztések minősége, e területen tapasztalható munkáltatói felelősség még ez év végén is hagyott kívánnivalót maga után.

Az érdekvédelmi szervezetekkel való együttműködés akadályát jelentette a két munkavállalói érdekeket megjelenítő szervezet egymáshoz való viszonyának a mindkét részről elfogadható módon történő tisztázása.

A KÜT részéről nem elfogadható a szervezeti függetlenségét veszélyeztető törekvések figyelmen kívül hagyása. Csak az egymás munkáját kölcsönösen elismerő, a mellérendeltségi viszonyt elfogadó együttműködést tartja a KÜT járható útnak.

A KÜT munkájának nyilvánossága még nem kielégítő. Az információ nem jut el az érdekeltekhez. Ezen a helyzeten kíván változtatni a KÜT azzal, hogy az érdekvédelmi szervezetek újságain keresztül rendszeres tájékoztatást ad a végzett munkáról amellett, hogy továbbra is közli határozatait a MÁV Rt. hivatalos lapjában és be akarja indítani a KÜT-hírlevél elkészítését és az üzemi tanácsok részére való elküldését.

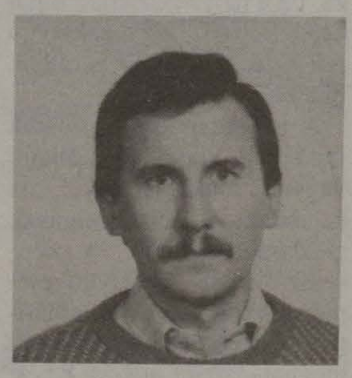
Végül a személyügyi főosztály előterjesztésében együttdöntési jogosítványát gyakorolta a szociális és jóléti pénzeszközök 1995. évi felosztásának kérdésében. A kollektív szerződés 1995. március 31-ig való meghosszabbítása következtében a szociális és jóléti pénzeszközök üzletigazgatóságokra történő leosztása akadályokba ütközik. A KÜT egyetértett az előterjesztéssel, amely szerint az elmúlt évre biztosított kerete első negyedévre eső részét előlegként az üzletigazgatóságoknak biztosítani kell

Határozatot hozott a KÜT a Veszprém állomáson működő üzemi konyha bérbeadására.

Végvári Károly

Portrévázlat

Népszerű ember a Fradiban



A ferencvárosi vasutasok mindennapi gondjainak, örömeinek ismerője *Horváth István* állomásirányító, a Vasutasok Szakszervezete helyi szakszervezeti bizottságának titkára, a MÁV Rt Központi Üzemi Tanácsának (KÜT) tagja, aki életének 44 esztendejéből több mint 20 évet Ferencvárosban élt meg.

Mi köti őt a Fradihoz, aki Celldömölkön született és nevelkedett, vasúti pályafutását Tapolcán kezdte, ahol többségében hivatásuknak élő vasutasok dolgoznak. Életútját irodájában folytatott személyes beszélgetés során ismertem meg. Eddigi életpályáján a vasutas hivatástudat volt az az erő, ami közösségi emberré, jó vasutassá gyúrta.

Több mint 25 éve vasutas. A kötelező szakvizsgák letétele után vonali tartalékos. A jó képességű és fegyelmezett fiatalemberre felettesei felfigyelnek, elküldik tiszti iskolára. Annak elvégzése után nem megy vissza vidékre, elfogadja Ferencváros állomás forgalmi szolgálattevői beosztását. Nagyok a követelmények, nehéz a szolgálat, de helyt áll. Jó munkája jutalma, felelősebb beosztást kap, rendelkező forgalmi szolgálattevő lesz. Ezt a munkát nyolc évig végzi. Újabb megmérettetés következik. Kinevezik Budapest-Soroksári úti állomás állomásfőnökének. Jelenleg állomásirányító.

Szakmai pályafutása mellett felelősebb közéleti feladatokat is vállal. Alig 18 évesen belép a Vasutasok Szakszervezetébe. Szakmai tekintélye, érzékenysége környezete problémáinak felismerésében bizalmat ébreszt munkatársaiban. Egyre több szakszervezeti tisztséget ruháznak rá. 1988-ban már az szb. elnöke, majd ügyvezető elnök, titkár, 1990-től a VSZ Országos Választmányának soraiban találjuk. 1993-ban az üzemviteli szakági értekezlet a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsába (ÜT) delegálja.

Mint elmondotta, egyedül képtelen lenne a ráháruló funkciókból eredő feladatoknak eleget tenni. A szakszervezeti bizottságon belül minden tag részarányosan kiveszi részét a munkából. Laky Józsefné gazdasági felelős, Baltai János elnök még többet is vállalnak a kelleténél. Az SZB-ben igazi csapatmunka folyik. A KÜT tagság lehetőséget biztosít a MÁV Rt működési rendszerének áttekintésére, amit a szakszervezeti munkában és szakmai gazdálkodási tevékenység területén hasznosíthat.

A ferencvárosi szb-titkárnak, a KÜT tagjának egy napja, amint mondani szokták 24 órából és egy éjszakából áll. Kevesebb időt fordíthat a családra, de annyira azért mindig futja, hogy két iskolás lányát felkészítse az iskolába menethez, tanítónő feleségével megbeszélje a családi problémákat.

Az 1993. évi ÜT választásokon a Fradiban a VSZ jelöltjeire adták legtöbben voksukat. Az SZB titkár ugyanilyen eredményt vár ebben az évben is az ÜT választásokon.

Pásku Jenő

A JELÖLÉS

Az 1995 évi üzemi tanácsi választásokra való felkészülést nem lehet elég korán megkezdeni. Demokratikus hagyományokkal hosszabb ideje rendelkező országokban bevált gyakorlat, hogy minden választás vége egybe esik a következő megmérettetés első pillanatával. Tekintettel arra, hogy a választások kimenetele gyakran a jelöltállítással eldől, ezért helyez minden jelölő szervezet nagy hangsúlyt a megfelelő személyek megkeresésére és felkérésére.

Minél előbb meg kell kezdenünk a jelöltek kiválasztását! Nem csak azért, mert a törvény is konkrét határidőt szab, hanem azért is, mert helyenként az alkalmas személyek megnyeréséért más szervezetek is vetélkednek.

De milyen feltételeket kell mérlegelni a jelöltek kiválasztásakor?

A tisztességet, azaz a jelöltnek el kell nyernie a választók - ebben az esetben a munkatársai - bizalmát.

Az alkalmasságot, azaz megválasztása esetén szakmailag eleget tudjon tenni a vállalt tisztségnek.

Az előző választással szemben hatalmas előnyt jelent, hogy ma már működnek üzemi tanácsok, illetve üzemi megbízottak teszik napról napra a dolgukat. Amikor jelölteket keresünk mindenképpen támaszkodjunk a jelenlegi üzemi tanács tagokra, akik a választók megelégedésére teszik a dolgukat, illetve van még egy cseppet sem elhanyagolható előnyük. A nagy többségük a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeként került be az üzemi tanácsokba. A VSz célja az, hogy az 1993-ban elért arányt tovább javítsa, ezért ezúton is szeretnénk néhány gondolattal segíteni ezen a felelősségteljes feladatot ellátók munkáját. Az itt leírtakat természetesen elsősorban azoknak a figyelmébe ajánljuk akiknél bármilyen ok miatt szükség van a jelenlegi üzemi tanácsi tagok helyett mások jelölésére.

1. A jelöltet mindenképpen "közösségi szemléletű" munkatársaink közül válasszuk ki. De mit is takar ez a kitétel: általában a társai gondjai iránt fogékony emberek elnyerik mások bizalmát. Egy jó munkahelyi közösségben szinte majdnem mindenki megfelel ennek a feltételnek, de mindig vannak olyanok, akiket a többiek elfogadnak "vezetőjüknek". Ők a mi embereink! Ott élnek köztünk csak észre kell vennünk őket!

2. Az alkalmas személyek többsége nem mindig fogadja el a felkínált tisztséget. Legtöbbjük az első felkérés alkalmával elutasító, de ne adjuk fel! Ha megfelelő érvekkel fel tudjuk erősíteni benne társai iránt érzett felelősséget, meg fogja érteni miért rá gondoltunk. A felkéréshez és meggyőzéshez biztosítsuk a feladat súlyának megfelelő körülményeket, adjuk meg a személynek szóló tiszteletet.

3. A jelöltnek mondjuk el nyíltan mire számíthat. Tételesen azt, hogy milyen kötelezettségekkel jár a tisztség, illetve mi segíti majd a tevékenységét. Mindenképp őszintén válaszoljunk kérdéseire, hogy megkönnyítsük a döntését, hisz Ő dönt. Sokan csak azért utasítják el a hasonló felkéréseket, mert nem tudják pontosan mi az, amit elvárnak tőlük, illetve mi az ami segíti munkájukat.

4. A jelölt felkérése előtt minden esetben kérjük ki a választásra jogosultak véleményét. Nem csak sok kellemetlenségtől óvhatjuk meg magunkat, hanem ha többségi véleményre hivatkozhatunk a jelölt is könnyebben tud dönteni.

Néhány technikai javaslat:

Kisebb közösség tagjaival beszélgessünk el egyenként, nagyobb létszámú csoportok esetében szavazásszerű előválasztást célszerű tartani. (pl.: mindenki felírhat egy nevet egy előre hitelesített cédulára, amit titkosan kezelve zárt papírdobozban gyűjtünk. A legtöbb szavazatot kapott személyek közül választhatjuk ki a legalkalmasabbat.)

5. Mindenképp kerüljük a nyílt közvélemény kutatást! Munkahelyi közösségek esetében - ahol mindenki mindenkit ismer - nem szokott sikerrel járni!

Azaz ne álljunk ki azzal, hogy "én XY-ra gondoltam, mi a véleményetek?" Ritkán találjuk el a jó nevet és attól kezdve kínos a dolog. Akinek a nevét mondtuk és esetleg a többség nem támogatja, annak azért okozhatunk csalódást, akit nem javasoltunk azt végképp az ügy és magunk ellen fordíthatjuk.

6. Több alkalmas jelölt esetében a tisztséggel járó feladatok ellátásához való felkészültség alapján döntsünk. Például azonos támogatottság esetében a szakmailag felkészültebb, vagy régebbi munkaviszonyú jelöltet támogassuk, (ez utóbbit a törvény is támogatja), bár ne alkalmazzuk automatikusan.

7. Az előző pontban leírt lehetőséggel élve - a rendkívüli körülményekre gondolva - törekedjünk arra, hogy legyenek olyanok akik tudatosan vállalják a pót-jelöltséget.

8. Jelöltjeink száma lehetőleg ne haladja meg a helyi üzemi tanács tagjainak számát. Erre azért hívjuk fel a figyelmet, mert az előző választások alkalmával szomorú tapasztalatokat szereztünk. Például egy 48 fős főnökségen a VSz két jelöltje hiába kapott összesen 21 szavazatot (megosztva 10-et és 11-et), miközben a független, vagy társszakszervezet jelöltje 17 szavazattal üzemi megbízott lett. Sajnos volt ahol az üzemi tanácsok esetében is visszaütött.

9. Természetesen ott ahol a minél több leadott szavazat érdekében a jelöltek számában helyileg megtudnak különböző szakszervezetek egyezni ennek nem lehet külső akadálya, de felhívjuk a figyelmet arra, hogy az ilyen megállapodásokba garanciákat nem lehet előre beépíteni.

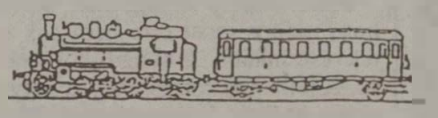
10. Előfordulhat, hogy az előzetes felmérés alkalmával független jelöltet támogat a többség. Ez esetben elsősorban ne ellenjelöltek állítását, hanem a független személy bizalmának elnyerését tarjuk jobb megoldásnak. Ha mi elfogadjuk őket, talán ők is elfogadják azt a segítséget, amit mi tudunk nyújtani nekik. A független jelölt végül is számít a VSz tagság támogatására, akkor nehéz megérteni, hogy miért ne fogadná el az őket képviselő szervezetet. Az ideális megoldás az, ha a jelölt belép a Vasutasok Szakszervezetébe.

11. Az általunk számára nyújtható legfőbb támogatás ez esetben az, hogy megismertetjük és elfogadtatjuk a főnökség valamennyi szavazójával, hisz nem csak a közvetlen munkatársak bizalmára, hanem valamennyi szavazásra jogosult többségének támogatására szüksége lesz.

12. Ügyeljünk a formai részletekre is. Például arra, hogy a jelölt tényleg választható legyen. A törvény szerint ilyen kitétel az, hogy a jelöltnek az adott munkahelyen legalább hat hónapos folyamatos munkaviszonya legyen! Ellenőrizzük a választók és választhatók listáját!

13. Mind az üzemi tanács működése, mind pedig a választási esélyeink szempontjából lényeges, hogy lehetőleg minden nagyobb területi, illetve szakmai csoport képviseltethesse magát a jelöltek listáján (például ez a több telephellyel rendelkező szolgálati főnökségek esetében rendkívül lényeges). Igyekezzünk a valós létszámarányok szerinti összetételt biztosítani.

+1 A jelölt állítási munkával párhuzamosan a választókkal ismertessük meg a Vasutasok Szakszervezete céljait és az üzemi tanács választás jelentőségét. Ez a tájékoztató tevékenység a társszakszervezetek tagjaira és jelöltjeire is terjedjen ki, annál is inkább mert az előző választások alkalmával kevésbé fontos érvek mentén sok vasutas figyelmét elterelték az esemény valódi tétjéről és fontosságáról, ezzel sokakban felesleges illúziókat keltettek.



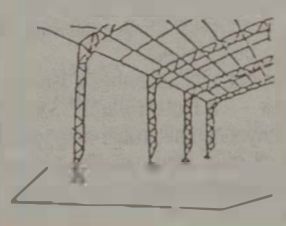
MVJ **MÁV Vasjármű**
Járműjavító és Gyártó Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: 94-313-313

1872 óta működő elődünk profilját folytatva és kiegészítve az alábbi tevékenységekkel állunk partnereink rendelkezésére.

Javítási tevékenységünk:
- kis- és közepes teljesítményű dízelmozdony javítás
- motorkocsi javítás
- villamos felsővezeték-szerelőkocsi javítás
- különleges rendeltetésű pályaépítő járműjavítás
- sínautójavítás
- vasúti nosztalgiajármű javítás
- Bzx motor mellékkocsi átalakítás BZ motorkocsivá
- román mozdony átalakítása új, más típusú motor és hajtómű beépítésével
- 2-4 tengelyes személykocsijavítás
- mechanikus hajtóműjavítás
- PRÁGA 2M70 típusú hidraulikus hajtóműjavítás
- dízelmotor javítás
- iránytváltó javítás
- ütközőjavítás
- forgóváz javítás
- kerékjavítás abroncsozással
- légtartályjavítás

Tervezünk és gyártunk:
- forgácsolt alkatrészeket
- kovácsolt munkadrabokat
- lakatosipari termékeket
- fém- és acélszerkezeteket
- szerszámokat
- faipari termékeket
- műszaki gumiárukat

Szolgáltatásaink:
- láng- és plazmavágás
- szemcseszórás
- emelőgépek-, kötöző elemek vizsgálata és javítása
- villamos érintésvédelmi vizsgálatok elvégzése belföldi és külföldi bérfuvarozás, daruzás
- személyszállítás (autóbusz, mikrobusz)
- szennyvízszállítás, szennyvíztisztítás



MEGBÍZHATÓ TRADÍCIÓRA ÉPÍTJÜK JÖVŐNKET.
További felvilágosítás:
MARKETING OSZTÁLY
Tel.: 07/29-31, 07/28-05
tel./Fax: 04/313-313



Ahhoz, hogy jól döntsön, Önnek is szüksége van megbízható ismeretekre

Ebben segít a

kék pont

A TÉT

Mit veszíthetünk?

1. Érdekeink képviseletét

2. A kollektív szerződést

3. Vétójogot

Mit nyerünk!

1. Részvételt a vállalat vezetésében

2. A megélhetés biztonságát

3. Az üzemi tanácsi választásokat

Vasutasok Szakszervezete

Bemutató Józsefvárosban

Új kosaras vasúti kocsi



A kombinált fuvarozás legújabb szállítóeszközét, a kosaras vasúti kocsi prototípusát mutatták be január 30-án Budapesten, a MÁV Józsefvárosi pályaudvar konténerterminálján. A bemutatót megelőző konferencián Rigó Zoltán, a MÁV Rt. vezérigazgatója elmondta: a kosaras vasúti kocsik előnye, hogy a speciális közúti félpótkocsik, vontatók és konténerek mellett a nem daruzható pótkocsik szállítására is alkalmasak.

A kosaras vasúti kocsiba a kamionok félpótkocsijának a be- vagy a kirakása, a mozgó óriás daru segítségével, mindössze néhány percet igényel. Erről, a gyakorlati bemutatón megjelent hazai és külföldi szállítási szakemberek személyesen is meg-győződhettek. Miként arról is, hogy a kosaras kocsik nem igénylik új vasúti technika bevezetését. Annál inkább igénylik a pontos fuvarszervezést és a rakodási fegyelmet.

A prototípus bemutatóján a kombinált fuvarozás leg-újabb szállítóeszközének áráról nem esett szó. Annyit azonban sikerült megtudni, hogy a fuvarozók a kosaras vasúti kocsit, a hagyományosaknál olcsóbban vásárolhatják meg.

/vf/

Lehet így is...

Összefogással



A korábbi évtizedekben megszüntetésre ítélt mellékvonalak között a GYSEV-nek a Fertő tó Burgenland felőli oldalán Pambagen (Pomogy)-Neu am Seidl (Nezsider) közötti vonala is szerepelt. Ezt a mellékvonalat azonban széles körű összefogással, Burgenland tartomány és a szövetségi kormány támogatásával sikerült megmenteni, majd a forgalmat fokozatosan felfuttatni. Hogy érdemes volt, azt a számok is alátámasztják. Tíz évvel ezelőtt évi 40-50 ezren, ma félmillióan utaznak a vonalon. Imponáló az áruszállítás növekedése is. A tíz év előtti 30-40 ezer tonnáról 180 ezer tonnára futott fel a teljesítmény.

Ezek a számok is a mellékvonal életképességéről tanúskodnak és ékes bizonyítékul szolgálnak arra, hogy lehet eredményesen üzemeltetni a mellékvonalat. Természetesen nem ráolvasással, hanem tettekkel. Nem véletlen, hogy a MÁV Rt. és a GYSEV vezetői — január 24-én — azzal a nem titkolt szándékkal hívtak meg országgyűlési képviselőket, megyei közgyűlési elnököket, polgármestereket, hogy ismerkedjenek meg az egykori Fertővidéki HÉV-vonal működésével. A vendéglátók, a házigazda Berényi János, a GYSEV elnök-vezérigazgatója, és Rigó Zoltán, a MÁV Rt. vezérigazgatója sokoldalú tájékoztatója és a látottak, a személyes tapasztalatok hasznosak voltak valamennyi résztvevő számára.

(visi)

Mellékkocsiból motorkocsi

Január 26-án, mintegy kilencven meghívott — a vezérigazgatóság, az üzletigazgatóságok, a járműjavítók, a vontatási főnökségek, a felsőfokú közlekedési tanintézmények és a sajtó képviselőinek — jelenlétében Szombathelyen bemutatták a két Bzx mellékkocsiból átalakított motorkocsikat.



A tanácskozás résztvevői

A bemutatót a témához kapcsolódó programok előzték meg. *Szabó Zoltán*, a MÁV Vasjármű kft. ügyvezető igazgatójának a megnyitója után *Kisteleki Mihály*, a Magyar Államvasutak Rt. gépészeti főosztályvezető-helyettese a vasúti társaság járműfejlesztési elképzeléseivel ismertette meg a jelenlévőket. Tájékoztatót tartott az átalakítás folyamatairól *Horváth Lajos*, a kft. főmérnöke és *Martinek Endre* főtechnológus. Szólt a részvevőkhöz a hajtóművet gyártó Voith-cég magyarországi igazgatója *Hans-Joachim Moeck* is.

A járműveken az utastér teljesen átalakult. A kocsi mindkét végén motorkocsi vezetőállást alakítottak ki. A vezetőállás mind ergonómiai, mind a biztonságtechnikai szempontok figyelembe vételével jó munkakörülményeket biztosít a motorvezető számára. Az utastérben a korábbi oldalankénti kettő, illetve három üléshelyes, kényelmetlen műbőr bevonatú, támaszok nélküli ülései helyett teljesen új szerkezetű — a kft. által kikísérletezett és gyártott — oldalankénti kettő-kettő üléshelyes, szivacsbetétes, textil és műbőr kárpitozású fej- és arctámasszal, valamint kartámasszal módosított üléseket építettek be. Nyaranta az utasok panasszal illetett szellőzetlen utastér klímáját most két beépített tetőszellőző biztosítja. A csúszásgátló padlóborítás biztonságossá teszi a kocsiban az utasmozgást. A motort környezetbaráttá alakították át és a végsebességét 10 kilométerrel növelték.

A két kocsi átalakítása egyenként közel 25 millió forintba került, ami lényegesebben olcsóbb egy hasonló vontatójármű beszerzésénél. Az átalakításokat négy hónap alatt 28 ezer munkaóra felhasználásával készítették el a társaság dolgozói.

Szabó Zoltán ügyvezető igazgató elmondotta, hogy a feladat a Bz-ékre szakosodott munkatársainak adott munkát, amelyektől több mint egy esztendeje hatalmi szóval fosztottak meg. Úgy véli, ezt a feladatot most piaci viszonyokkal; gyors és minőségi munkával, versenyképes áraikkal sikerül visszaszerezniük. Ezek az általuk megkezdett átalakítások olcsó üzemeltetési formát jelenthetnek a most vita és felülvizsgálat alatt álló mellékvonali közlekedésre. Ez a vasutasok és az érintett térségek munkahelyeinek a megtartását is jelenthetik.

A két új motorkocsi egy rövid Szombathely és Sárvár közötti próbaút után Balassagyarmat és térségében áll majd "szolgálatba". A vasi járműjavítók készek a folytatásra.

Sz. Jakab István

Munkásgyűlés a Nyugatiban

A Műszaki Kocsiszolgálat dolgozóinak munkásgyűlésén *dr. Péter Mihály*, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke a nehezen induló kérdezz- felelek helyett javasolta, hogy kötetlen beszélgetést folytassanak a szónoklatok helyett.

— A kocsivizsgálók korkedvezményes nyugdíjazása legalább annyira jogos követelés, mint ahogy az utazók kedvezményt kapnak a tengelyen töltött idő után — vélte *Nagy Károly* kocsivizsgáló.

Péter Mihály is jogosnak találta a követelést, de hozzáfűzte, hogy sajnos most erre nem sok esély van, mert a kormány törekvése inkább a nyugdíjkorhatár emelése, mintsem csökkentése. A jelenlegi forráshiányos helyzetben nem valószínű, hogy az ehhez hasonló kedvezmények bővíthetők, inkább azért kell majd küzdenünk, hogy megmaradjanak. Elérhető megoldás lenne, ha a szakszervezetek pótszabadságot harcolnának ki a leginkább igénybe vett dolgozóknak.

Egyik hozzászóló javasolta, hogy a sztrájkkal kiharcolt béremelést és egyéb kedvezményeket csak a szakszervezeti tagok kapják, mert azt igazságtalannak érezte, hogy azok, akik ellenezték a munkabeszűntetést: "most röhögnek a markukba".

Péter Mihály válaszában leszögezte, hogy a Vasutasok Szakszervezete nem csak a szakszervezeti tagok érdekeit képviseli, hanem a 72 ezer vasutasét. Egyébiránt az ilyen megoldás negatív diszkrimináció lenne, amely az Alkotmánnyal ellentétes. A továbbiakban szólt arról, hogy a 13. havi fizetés beépítésére azért került sor, mert a kormánynak van egy olyan határozata, mely szerint veszteséges vállalatnál tilos az ilyen, és ehhez hasonló juttatások kifizetése. Ennek ellenére lesz júliusban teljesítményarányos jutalom, melynek összege a félévi alapbér 4 százaléka.

Kérdésemre, hogy mi lesz az elmaradt 13. havi bérrel, az alelnök elmondta, hogy a tárgyalások ütemezése szerint erre csak február közepén kerülhet sor. Mivel az 1994-es év második felére még nem kaptuk meg a 13. havi bért, és a kollektív szerződés teljes évre vonatkoztatja ezt a juttatást, így minden esély megvan arra, hogy sikeresek legyenek a tárgyalások

Tonzor Péter

Érdemes megfontolni

Jegyeladással is foglalkozzon a motorvezető?

Emlékezetes mekkora vitát és felháborodást váltott ki az érintettek körében évtizedekkel ezelőtt, hogy az autóbuszokon a gépkocsivezető adja ki a jegyeket. "Lealacsonyítja a vezetőt, elveszi a figyelmet, két munkakört egy fizetésért..."— szóltak az ellenérvek.

Hol van már ez az idő? Talán már furcsa is lenne a Volán járatokon kalauzzal találkozni?

Ehhez és hasonló jó szándékú elképzelésekkel találkoztam Szombathelyen, amikor bemutatták a Bzx mellékkocsiból önálló motorkocsikká "avanzsált" vontató járműveket. A gyenge forgalmú mellékvonalakon is elképzelhetőnek tartanának ilyen megoldást a megszólalók. A "vezér"-nek beleférne az idejébe, az esetleges késéseket a menetrendbe lehetne építeni. Ezek a járművek a nagyobb sebességre is képesek és a késéseket is könnyen behozhatnák.

Vajon mit szólnak ehhez a legérintettebbek — a motorvezetők? Szerintem könnyebben sikerülne meggyőzni erről őket mint annak idején a bőséges álláskínálattal rendelkező buszsofőröket.

Sz. Jakab

Országgyűlési képviselőkkel a nógrádi vasutakért

A Magyar Államvasutak Rt. Budapesti Üzletigazgatóságának vezetője megbeszélést folytatott a Nógrád megyei országgyűlési képviselőkkel a vasúti vonalak felülvizsgálatát követő teendőkről. *Vizsy Ferenc* üzletigazgató általános helyzetértékelés után leszögezte, hogy a MÁV Rt. nem kívánja megszűntetni az infrastruktúrájában amúgy is elmaradott térség vasútvonalait, sőt az ésszerűsítési intézkedéseket is úgy kívánják meghozni, hogy azok a szolgáltatási színvonalat ne csökkentsék és lehetőleg ne rontsanak a munkanélküliség helyzetén. A felszabaduló munkaerő nagy részét belső átképzés után továbbra is foglalkoztatni kívánják. Újszerű az az elképzelés, hogy a MÁV a fénysorompók telepítésében számít az önkormányzatok anyagi hozzájárulására is, ugyanakkor kész arra, hogy a településeken található ingatlanjait az önkormányzatokkal közösen hasznosítsa.

A megbeszélésen résztvevő képviselők rendkívül hasznosnak ítélték a találkozást és egyetértettek abban, hogy a vasút megtartása érdekében közös gondolkodás, közös cselekvés szükséges. Helyesnek tartották azt a törekvést, hogy olyan helyi közlekedési rendszert alakítsunk ki, amelyben az önkormányzatok anyagilag is érdekeltek. Kifejtették, hogy a hosszú távú gazdasági elképzelések megvalósításához számolnak a vasútvonalak működésével.

szabó

ÉRDEKVÉDELMI HORIZONT

Elsodorta az idő

Nem lesz szociális paktum

Mint emlékezetes, a gazdasági-szociális megállapodás terve már az 1994. évi parlamenti választásokra készülő MSZP programjában is szerepelt. Hogy ezt mennyire komolyan gondolták a szocialisták, bizonyította, hogy az új kormány megalakulását követő néhány napon belül az Érdekegyeztető Tanács (ÉT) plenáris ülésén — Horn Gyula jelenlétében — meghirdette a paktum megkötését.

Jelen lehettem a szociális partnerek e jelentős tanácskozásán, emlékszem annak a tavaly júliusi napnak a felhangolt légkörére, de arra is, hogy az október 15-i határidő bejelentésekor miként jelent meg a kétkedés az arcokon. Bebizonyosodott, amit már ekkor többen éreztünk: *a határidő irreálisan rövid* ilyen bonyolult feladat elvégzéséhez. Hat hónap elteltével keserű ténnyé vált az illúzió. Elszálltak az esélyek, nem lesz társadalmi-gazdasági megállapodás, amiről oly sok szó esett.

Az *eredeti cél* az volt, hogy a fiskális szigort követő, megszorító intézkedésekkel járó gazdasági átalakuláshoz a kormány megszerezze a munkavállalók és a munkáltatók támogatását. Úgy, hogy azok önkorlátozást vállaljanak. A szakszervezetek tártózkodjanak a bérkövetelésektől, az érdekérvényesítés keményebb eszközeinek a használatától, s ily módon biztosítani lehessen a munkabékét, a társadalmi nyugalmat. A kormány cserében kezdeményezi, ösztönzi a társadalmi párbeszédet, gondoskodik az érdekegyeztetés intézményes rendszerének kiépítéséről.

E céloknak megfelelő témakörökben megkezdődtek a kemény vitákkal és hosszúra nyúlt alkudozásokkal járó egyeztetések, tárgyalások mind az ÉT munkabizottságaiban, mind a plenáris üléseken. Az október 15-i határidőn túllépve sikerült kínkeservesen megállapodni először a pótköltségvetésben, majd az *1995. évi adóügyekben és költségvetésben.* A kormánynak a paktum szövegtervezetére tett ígérete azonban nem teljesült. Újabb határidő-módosítások, huzakodások és tárgyalássorozatok után ugyancsak *nem készült el* időre a kormány által beígért hároméves gazdasági, modernizációs program sem. A folyamatos csúszások, az állandóan jelenlévő nehézségek, feszültségek odavezettek, hogy a társadalmi-gazdasági megállapodás dédelgetett terve alól elfogyott az idő.

Az okok felmutatása, a tapasztalatok összegezése, a hogyan tovább megfogalmazása már folyik és folytatódni fog. Annyi azonban máris bizonyosnak látszik, hogy a kudarcban az ÉT *mindhárom oldalának* megvan a maga felelőssége. Az is nyilvánvaló, hogy a TGM sikertelensége kihatott a Munka Törvénykönyve módosítása körüli nézeteltérésekre, feszültségekre is. Az is vitathatatlannak tűnik, hogy ilyen válságos helyzetben, ekkora leépülés és elszegényedés közepette bizony *nem könnyű* érdekeket egyeztetni. És még tanulni is kell, jóllehet az elmúlt hat hónap sok, a jövőben is hasznosítható tapasztalatot hozott, értékes tanulságokat termelt. Azt mindenképpen, hogy az érdekegyeztetést folytatni kell.

Munkavállaló-barát kormány?

Sajtótájékoztató az MSZOSZ-ben

Ismeretes: a január 27-ei ÉT ülésen *nem sikerült megegyezni* a Munka Törvénykönyve módosításáról. Nem született megállapodás a szakszervezeti tisztségviselők jogvédelméről, illetve munkaidő-kedvezményük pénzbeni megváltásáról, az üzemi tanácsokat érintő egyes rendelkezésekről. Ugyancsak nem jutottak kompromisszumra a felek az éves túlóramennyiség és az egyenlőtlen munkaidő-beosztás mértékéről, a felmondás egyes szabályairól, valamint a távolléti díj rendszerének bevezetéséről.

Eldöntetlen maradt továbbá a túlóraszám felemelése. A szakszervezetek által javasolt mértékkel a munkáltatók nem értettek egyet. Nem közeledtek az álláspontok az egyenlőtlen munkaidő-beosztás kérdésében sem. A távolléti díj rendszerével kapcsolatban sem sikerült megállapodni sem a bevezetés időpontjáról, sem a tartalmáról.

Kósáné Kovács Magda munkaügyi miniszter úgy ítélte meg a helyzetet, hogy mivel nem született megállapodás, elképzelhető: a Munka Törvénykönyve módosítását *alternatív megoldásokkal* terjesztik a kormány elé.

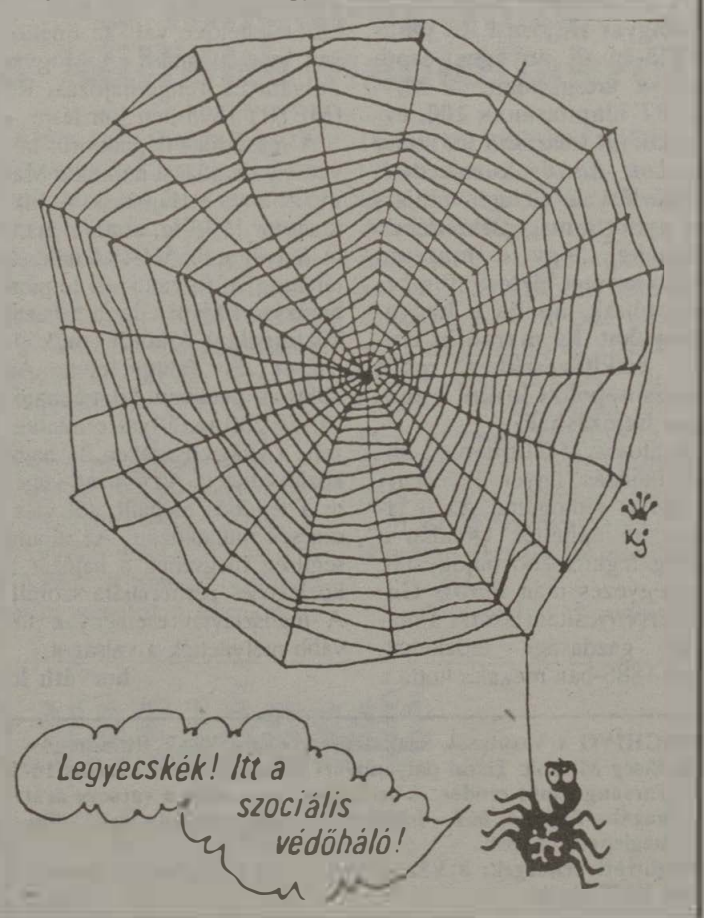
— Ezt a javaslatcsomagot *nem lehet elfogadni* — hangsúlyozta *Vágó János* alelnök az MSZOSZ sajtótájékoztatóján. — Azért elfogadhatatlanok az ajánlások, mert ezek tovább növelik a munkavállalók terheit. A Munka Törvénykönyvének módosítása helyett *koncepcionális váltásra* lenne szükség, hiszen a javaslatok láthatóan elkapkodottak, nem csengenek össze a kormányprogram korábbi ígéreteivel. Ezért az MSZOSZ nem javasolja, hogy a Munka Törvénykönyvének módosítását a parlament elé terjesszék. Amennyiben ez mégis megtörténne, úgy *az MSZOSZ kampányt kezdeményez* az összefüggések bemutatására.

„Itt csak látszólag van szó a Munka Törvénykönyvéről" — figyelmeztet Vágó János. — Valójában *az érdekegyeztetés rendszere*, az érdekvédelem hatékonysága, a szakszervezetek működésének feltételei a tét. Az MSZOSZ azt szeretné, hogy a kormány *vonja vissza* javaslatát és dolgozza át azokat. Így remény lenne arra, hogy a parlament még ez évben vagy a jövő év elején napirendre tűzze az új javaslatokat. Ha a jelenlegi tervezetet fogadja el az országgyűlés, kizárt, hogy másfél éven belül újra napirendre kerüljön az ügy, így megoldatlan maradna számos probléma.

A jelenlegi fejlemények — mondta az MSZOSZ alelnöke — kérdésessé teszik, hogy *mennyire munkavállaló-, illetve szakszervezetbarát a kormány.* A tények jogossá teszik a kérdésfeltevést. Nincs a kormánynak a társadalom által ismert és elfogadott gazdaságpolitikája, nincs modernizációs program, nincs privatizációs törvény, húzódik a társadalmi-gazdasági megállapodás megkötése, ugyanakkor nő a munkavállalók, a szakszervezeti tisztségviselők kiszolgáltatottsága, szaporodnak a munka világának gondjai. Ezért félő, hogy míg az Antall-kormánnyal *politikai,* a jelenlegi kabinettel *anyagi okok* miatt kerülnek szembe a munkavállalók.

Nagy Sándor személyére vonatkozó újságírói kérdésekre válaszolva Vágó János annak a véleményének adott hangot, hogy az MSZOSZ elnöke továbbra is szakszervezeti tisztségviselő marad.

A rovatot írta:
KÁRPÁTI SÁNDOR



Kézi számítógép a jegyvizsgálóknak

A Budapesti Üzletigazgatóság KTE szervezetének rendezésében a PSION Hungary Kft. vezetői tájékoztatták az érdeklődőket a kézi számítógépek vasúti alkalmazásának lehetőségeiről. A rendszer lényege, hogy a kisméretű és csekély tömegű számítógépekbe egy központi gépről az igényeknek megfelelő program táplálható, a napi használat során bevitt adatokat pedig további feldolgozásra pillanatok alatt a központi gépre lehet másolni. A különféle csatlakoztatási lehetőségek közül figyelemre méltó az a nyomtató, amelynek segítségével pénztárblokk és menetjegy egyaránt nyomtatható. A nyugati vasutak kisforgalmú vonalain már régóta alkalmazott módszerrel egy gombnyomással, másodpercek alatt elkészül a menetjegy. A gép alkalmazása esetén a leszámolás ideje is lényegesen rövidül. A kézi számítógép kapacitása annyira bővíthető, hogy a teljes menetrend és még sok, az utasokat érdeklő információ rávihető. Egyelőre a MÁV vezetőit az egyszerűbb jegykiadó szerkezet érdekli, mert alkalmazásával hatékonyabbá tehető a vonaton történő jegyeladás. A tervek szerint három mellékvonalon hamarosan kipróbálják az új eszközöket és a tapasztalatok birtokában döntenek az esetleges hálózati bevezetésről.

G.SZ.S.

Most jó lenni katonának

A honvédség egy évben 20 fő közlekedésmérnök részére vasútforgalmi tartalékos parancsnoki képzést indít. *Takács László* mérnök őrnagy lapunknak elmondta, hogy ilyen jellegű képzésre általában öt évenként kerül sor. Elsősorban a vasútforgalmi szakon végzett fiatal mérnököket várják, de nem hátrány a műszaki végzettség sem. Az egyhónapos alapkiképzést követően három hónap elméleti oktatás és öt hónap gyakorlat következik valamelyik üzlet-igazgatóságon. Aki ily módon tölti katonaidejét, nem esik ki a szakmájából, sőt még bővítheti is szakmai ismereteit. Az érdeklődők február 15-ig jelentkezhetnek az állandó lakóhelyük szerinti kiegészítő parancsnokságon a közlekedési szak megjelölésével. Bevonulás augusztus végén.

Vésztői tiltakozás

A vasúti szárnyvonalak megtartása érdekében Vésztőn, 1995. január 27-én megtartott fórum szervezői a vasút gazdasági racionalizálására vonatkozó kormányhatározatnak a szárnyvonali személyszállítás autóbuszra terelésére, valamint a további szárnyvonalak önkormányzati, alapítványi stb. üzemeltetésbe adására vonatkozó részét egyoldalúnak, szűklátókörűnek és megalapozatlannak tartják.

Az elgondolás kizárólag gazdasági érdekeken alapul, s figyelmen kívül hagyja az érintett régiókban élő lakosság társadalompolitikai, területfejlesztési, foglalkoztatás-politikai érdekeit éppúgy, mint az általános értelemben vett közlekedési infrastruktúra — a vasutat is beleértve — egyébkénti leromlott állapotát.

A fórum szervezői — bírva a Békés megyében érintett települések egyetértését — a vasúti személyszállítást a szárnyvonalakon is országos közszolgáltatásnak, ebből eredően állami feladatnak tekintik, amely éppen úgy nem szüntethető meg, mint ahogyan az önkormányzatok által ellátott alapfokú oktatás, egészségügyi és szociális stb. ellátás, tekintet nélkül arra, hogy az egyébként gazdaságos-e vagy sem.

A vésztői Vontatási Főnökség dolgozói – kompromisszumkészségük kifejezése mellett – a fűtőház megszüntetése ellen tiltakoznak, mert a vasúti szárnyvonalak felszámolása irányába tett első lépésnek tekintik.

Gyarapodott az alapítvány

Lapuk január 18-án megjelent számában fényképes tudósítást közöltünk az osztrák vasutas szakszervezet delegációjának karácsony előtti villámlátogatásáról. Az Eric Klarer alelnök vezette delegáció a magyar vasutas gyermeksegélyező szervezetek javára Bécsben rendezett jótékonysági hangverseny bevételét hozták magukkal. A tekintélyes pénzösszeget *dr. Márkus Imre,* a VSz elnöke és *Győri István* alelnök adták át *dr. Imrédy Gyuláné-nak,* a Vasút a Gyerekekért Alapítvány kuratórium titkárának, és *Kajova Zoltán* főkönyvelőnek.

Bizonytalan sorsú vasutasok

"Ha megszűnik a vonal, elmegyünk koldulni!"

Az az "újkori közlekedéspolitikai koncepció" amely a közeljövőben mintegy 350 kilométernyi mellékvonal megszüntetését helyezi kilátásba, a Csengeren szolgáló Bana Gábor forgalmistát sem nyugtatja meg túlságosan.

— Én 1969-ben kerültem az állomásra, akkoriban Csengeren naponta 70 kocsit is megmozgattunk, akadt olyan cég, amelyik egymaga föladott 10-15 vagont és a Tüzépnek is tizesével jött a szén, az építőanyag, Ősszel elment úgy 400-500 vagon alma, havonta 250 kocsi cukorrépa. Dehát az ember nem élhet az emlékeiből, szembe kell nézni a tényekkel: Csenger áruforgalma ma a mélyponton vergődik, és még így is mi vagyunk a legtehetősebb állomás a környéken, elképzelhető, mi lehet másutt.

— Ez a stagnálás jellemzi a személyforgalmat is — folytatja Bana Gábor. — Vasárnaponként ugyan még most is sok diák utazik vissza az iskolába, de hol vannak már azok az idők, amikor az BZ-motorvontattal három kocsis szerelvényen a gombostűt sem lehetett volna leejteni. Az emberek is elkényelmesedtek, ki gyalogolna másfél kilométert a település széléig, amikor az autóbusz a központban veszi föl őket. Közvetlen járatok közlekednek Nyíregyházáig, nem kell átszállni, fagyoskodni, mert ezek a Studenkák télen annyira hidegek, hogy a motorvezetők is bundában szolgálnak rajtuk.

— Hogy mi lesz velünk, ha netán megszűnik a vonal? — tárja szét karjait tanácstalanul a forgalmista. —Egyelőre még elképzeléseink sincsenek a jövőt illetően. Csengeren nyolc vasutast érintene a fölszámolás, ennyi embert Mátészalka nem tudna foglalkoztatni, sőt félő, hogy ott is sor kerülne némi "karcsúsításra". A környéken munkalehetőség nincs, még a téeszbe sem kell senki. Vállalkozni? Ugyan! A vasúti fizetésből képtelenség annyi pénzt speizolni, amennyi ahhoz szükséges. Meg hát errefelé sorra buknak azok, akik vették a bátorságot és belekezdtek valamibe. Nekünk ráadásul képzettségünk sincs ahhoz, hogy szélesebb körben mozogjunk, a csapatból csupán az egyik kollégának van postaforgalmi technikuma, ám a postai létszám is telített, a befolyásos emberek már mindenhová benyomkodták a sógort, a komát, a barátot. Legfeljebb abban reménykedünk, hogy a vonal megmarad, és ha egyszerűsítik is a szolgálatot, legalább egy állomáskezelő tovább dolgozhat túronként. Ha nem... Egy évig elélünk a munkanélküli segélyből, aztán megyünk öthatezer forintért koldulni az önkormányzathoz.

Thorday Zoltán

Nem tétlenkednek

A vasutas cukorbetegek

A Vasutasok Szakszervezete adott otthont a három éve alakult Vasutas Cukorbetegek Egyesületének. A 87 taggal indult egyesület taglétszáma mamár meghaladja az 1000 főt. A nagyobb létszámú gyarapodás elsősorban annak is köszönhető, hogy programja, céltudatos munkája találkozott a vasutas cukorbetegek érdeklődésével.

A kötetlen, de mégis tervszerűen irányított klubdélutánok népszerűségére jellemző a nagyarányú részvétel, és a megjelentek aktív közreműködése.

A MÁV Központi Rendelő Intézet *szakorvosai színvonalas előadásokkal* segítik az egyesület munkáját.

Tavaly új tagcsoportok alakultak Székesfehérváron, Kál-Kápolnán, Tabdiban és ez év elején Vácott. Létszámban tovább gyarapodtak a szolnoki, szombathelyi, veszprémi, a hatvani és a gyömrői tagszervezetek. Évente több rendezvényt tartanak. Egy-egy összejövetelen 80-100-an vesznek részt. 1994-ben már önállóan szervezték meg a *Diabétesz Világnapi* megemlékezéseket. Klubnapok keretében diabetikus termékek, könyvek és felvilágosító szemléltető eszközök bemutatóira is sort kerítenek.

Tevékenységük nemcsak a cukorbetegek körében vált ki elismerést. Felfigyeltek rájuk gyógyszer és élelmiszergyártó és forgalmazó cégek is. Közülük többen szponzorai az egyesületnek. Például a *Chinoin*, vagy a *Lilly Hungária* Kft.

Az egyesület ebből finanszírozza a drága gyógyszerek, műszerek költségeit, a rendezvények kiadásait, a felvilágosító könyvek beszerzését. Támogatta a *MÁV Központi Rendelő Intézetben egy Diabétesz Centrum* kialakítását, oktatást kapnak.

A centrum létrehozása elsősorban annak köszönhető, hogy az Országos Egészségbiztosítási Pénztár által meghirdetett pályázaton *dr. Dömötör Erzsébet*, a MÁV Központi Rendelő Intézet Cukorbeteg gondozójának főorvosa 2 millió forintos pályadíjat nyert. A pályadíjból és az egyesület támogatásából első ütemben beszereztek egy *kapilláris mikroszkópot*, egy *számítógépet*. Megkezdődött a *diétás konyha* komplett kialakítása is a szükséges berendezésekkel.

Az egyesület vezetősége január utolsó napján értékelte 1994. évi munkáját. Joggal állapították meg, hogy ez az év sikeres volt, mert kitűzött céljaink többségét elérték. A taglétszám közel 500 fővel növekedett. Az egyesület *gazdálkodása kiegyensúlyozott* volt. Ezt segítette az a sikeres pályázat is, amivel elnyerte a Tásadalmi Szervezetek Országgyűlési Bizottságának 100 000 forintos támogatását. Ezt az összeget a pályázatban előírt feltételeknek megfelelően használták fel.

Az eredmények ellenére a vezetőség úgy ítélte meg, hogy több területen munkája nem volt probléma mentes. Többek között a MÁV Rt.-től a beígért támogatást nem kapták meg. Igaz, hogy egyszemélyi MÁV tulajdonban lévő kft. 100 000 forinttal járult hozzá a *Vasutas Diabétesz Alapítvány* tőkéjéhez. Az egyesület *eredményes együttműködést csak a Vasutasok Szakszervezetével*, az ÖTA-val és két biztosító egyesülettel tudott kialakítani. A MÁV-on belüli szervezetek az egyesület munkáját jóindulatúan kezelik, de ez nem mindig jut kifejezésre a támogatásban.

Pásku

Évforduló küszöbén

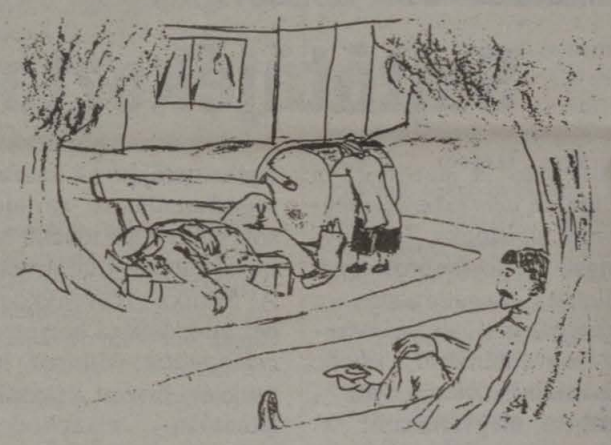
Idén, április 22-én lesz 50 esztendeje, hogy megalakult a mai Vasutasok Szakszervezetének elődje, a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete. A vasutasoknak 1945 előtt csak időszakonként volt szervezetük. Minden legális lehetőségnek véget vetett az 1921. december 22-én titokban aláírt Bethlen-Peyer paktum, amely kimondta: "A föloszlatott, vagy felfüggesztett szakszervezetek közül a közalkalmazottak, a vasutasok és postások szakszervezetei vissza nem állíthatók."

A Szakszervezeti Tanács támogatásával 1945. április 22-én összehívták a vasutas nagygyűlést, amelyen 26 évi kényszerű szervezkedési szünet után alakult meg a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete. A fiatal szakszervezet semmiféle szervezeti formát nem örökölt. Keresnie kellett az utat az egy szervezetbe való tömörülésre. Az év november 24-én a vasasszékházban összeülhetett az I. kongresszus, amely elfogadta a szakszervezet alapszabályát és kimondta, hogy a tagsági díj a fizetés egy százaléka, amelyet hivatalból vonnak le. Ebben az időben a szakszervezet taglétszáma elérte a 68 ezret.

Az 50 éves évfordulóra való emlékezés jegyében későbbi számainkban epizódokat közlünk a vasutas-szakszervezet történetéből, a Magyar Vasutasok és Hajósok Szakszervezetének korabeli lapjaiból.

-ar-

A munkanélküliség gyermekszemmel



A munkanélküliség okozta szegénységet, szomorúságot tükrözik azok a gyermekrajzok, amelyekből néhány hete nyílt kiállítás Székesfehérvárott. A rajzokon, vízfestményeken, grafikákon 115 általános iskolás és óvodás vallott arról, miként látja a munkanélküliséget. A képek bizonyítják: a gyerekek érzékenyen reagálnak a társadalom jelenségeire. Észreveszik, s rajzaikon megörökítették a foltozott ruhás kukákból guberálókat, a padokon alvó hajléktalanokat, a népkonyha előtt meleg ételért sorakozókat, a koldusokat, s a luxusautóban feszítő elegáns embereket. Látják, s le is festették: hogyan vásárolnak az ABC-ben a „gazdagok", s mi kerül a „szegények" kosarába, hogy néz ki a családi otthon, a családi ebéd ott és amott. A munkanélküliek világa képeiken sötét, szürke, mosolytalan.

d. l.

A MÁV Rt. Vezérigazgatóság Gépészeti Főosztálya

PÁLYÁZATOT HIRDET

osztályvezetői munkakör betöltésére meghatározatlan időtartamra három hónapos próbaidő kikötésével a Gépészeti Főosztály Gazdasági és Fejlesztési Osztályára.

Legfontosabb munkaköri követelmények és feladatok:

— a gépészeti szakszolgálat tervezési és fejlesztési tevékenységének koordinálása, közreműködés a fejlesztési tervek összeállításában, beruházások, felújítások irányítása.

— a szakági költség, készlet- és munkaerő gazdálkodás működési információs és ellenőrzési rendszerének korszerűsítése a gazdálkodás irányítása és ellenőrzése.

— az irányítása alá tartozó osztály szakemberei munkájának irányítása, ellenőrzése.

A munkakör betöltésével kapcsolatos elvárások:

A szakági gazdálkodási tevékenység oly módon történő irányítása, hogy ezáltal a MÁV gazdasági eredménye lényegesen javuljon.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:

— felsőfokú közgazdasági, vagy pénzügyi- számviteli állami iskolai végzettség,

— számítástechnikai ismeretek,

— lehetőleg 10 éves munkaviszony és 9 éves MÁV szakmai gyakorlat

— korábbi vezetői gyakorlat előnyt jelent.

A pályázat benyújtásának határideje: 1995. március hó 15.

A munkakör betöltésének időpontja: a pályázatok elbírálása után azonnal.

A pályázat benyújtásának helye: MÁV Rt. Vezérigazgatóság Gépészeti Főosztály (IV. emelet 428. szoba)

1940. Budapest, Andrássy út 73-75.

Bérezés a hatályos (16/1992.MHF) besorolási és alapbér rendszer szerint.

A pályázat tartalmazza a pályázó:

— jelenlegi munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását,

— részletes szakmai önéletrajzot,

— szakképzettségeit, idegen nyelvismeretét, egyéb végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát,

— terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban,

— 3 hónapnál nem régebbi büntetlen előéletet igazoló hatósági erkölcsi bizonyítványt,

— egészségére vonatkozó orvosi igazolást.

A pályázattal kapcsolatban további felvilágosítást ad:

Varga Károlyné előadó a 322-0660/3417, 322-1241 postai, vagy a 01/34-17 vasúti telefonon.

Hajózástörténeti kiállítás a Közlekedési Múzeumban

A Közlekedési Múzeum és a Magyar Hajózási Rt. január 25-én új anyaggal lepte meg a látogatókat. A MAHART alapításának 100. évfordulóját köszöntő kiállítást *dr. Lotz Károly* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter nyitotta meg. Beszédében kiemelte, hogy a múzeum méltó keretet biztosított a bemutatónak, ápolja a hagyományokat, hű marad az eredeti célkitűzésekhez, majd fényes napokat kívánt a magyar hajózásnak.

Fontosságát felismerve a dunai hajózás ügyét *Széchenyi István* is támogatta. Az ő javaslatára építették Óbudán a térség leghíresebb hajógyárát. A kiegyezés után *Baross Gábor* érvényesíteni akarta a magyar gazdasági érdekeket, ezért 1888-ban megalapította a MÁV Hajózási Vállalatát, és ezzel lehetővé vált az önállóság megvalósítása. A Magyar Folyam és Tengerhajózási Rt. (MFTR) 1895-ben jött létre.

A második világháborút követően a hajózást nálunk a Magyar-Szovjet Hajózási V. biztosította 1955-ig, amikor átadta helyét a MAHART-nak. A társaság a folyami és tengeri hajózáson kívül ellátja a hazai közforgalmú kikötők működtetését és felügyeletét. Az 1980-as években 50 géphajóval és 200 uszállyal rendelkezett, a világtengereken 21 hajót közlekedtetett. Az évtized végére a fejlődés megállt, sőt visszaesés mutatkozott. Az állami segítség megszűnt, a hajózás a közlekedés perifériájára szorult. A jugoszláviai események tovább mélyítették a válságot.

horváth k.

MEGHÍVÓ a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Rt. állomásfőnökség Miskolc Tiszai pályaudvari üzemi tanácsa március 10-én Farsangi Bulit rendez. A belépőjegy ára, mely a vacsora árát is magába foglalja, 669,– forint. Lesz büfé, tombola, zene, tánc és meglepetés műsor.
Meghívott vendégek: a VSz elnöke, a női választmány vezetője és a KÜT elnöke.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Főszerkesztő-helyettes: **Visi Ferenc**
Telefon, városi:342-0551, 322-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre**,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 forint
Szedés, tördelés: Károlyi Stúdió
Telefon: 210-0130/220
Felelős vezető: Károlyi Marianna
Fotó: fot-mon Bt. Telefon: 270-1568
Készült az Apolló Kft. nyomdájában
Felelős vezető: Mózes Ferenc
ISSN 0460 6000

Megkérdeztük a minisztert

Húzó ágazatnak tekinti-e a vasutat?

Exkluzív interjú Pál László ipari és kereskedelmi miniszterrel

„... A vasútfejlesztés kiemelt jelentőségű. A villamos és dízelmozdonyok, motorvonatok gyártásában Magyarország nagy hagyományokkal rendelkezik... A vasúti járműgyártás jövője viszont döntően attól függ, hogy a MÁV előnyben részesíti-e a hazai gyártmányokat..."

(Interjúnk a 3. oldalon)

ÁRA: 11 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam 4. szám **A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA** 1995. március 2.

Ülést tartott a VSz választmánya

Hol tart a XIII. kongresszus határozatainak végrehajtása?

A Vasutasok Szakszervezetének választmánya február 16-i ülésén több fontos napirendet tárgyalt. Elsőként *dr. Márkus Imre* elnök előterjesztése alapján áttekintette a *VSz XIII. kongresszusa óta végzett munkát, a program időarányos teljesítését.*

Az 1994. április 9-e óta eltelt időszak értékelése magába foglalta a társadalmi, gazdasági és politikai feltételek változásait, az érdekképviseleti tevékenységet – különös tekintettel a foglalkoztatásra, a bérpolitikára, az 1995. évi kollektív szerződésre – a kft-k helyzetét. Az elemzés kiterjedt a szakszervezet belső életére, ezen belül a vezető testületek munkájára, az oktatásra és képzésre, a Mozdonyvezetők Szakszervezetével és a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetével kialakított partneri kapcsolatra. Megfelelő figyelmet kapott a KÜT működése, a sajtónyilvánosság kérdése, a nyugdíjasok, a nők, az ifjúság körében végzett munka, a taglétszám alakulásának problémái és nem utolsó sorban a nemzetközi tevékenység.

A reális, önkritikus-kritikus számvetésben kikristályosodott, hogy a kongresszus által jóváhagyott érdekvédelmi stratégia irányába mennek az események, történtek előrelépések, de a program teljesítése – a változó körülmények figyelembevételével – további következetes munkát igényel. Ennek megfelelően egy megbízható adatbázisra és folyamatosan működő kapcsolatrendszerre van szükség a partnerekkel. Ki kell alakítani a számszerűsített bérfejlesztésre, a bérszerkezet módosítására vonatkozó tervet, meg kell fogalmazni a kollektív szerződés szövegszerkezetét, figyelemmel, a szakágspecifikus részekre. A foglalkoztatáspolitikában elérendő cél, hogy a MÁV racionalizálásával összefüggő intézkedések folyamatában a vonalfelmérésektől az önkormányzatokkal folytatott tárgyalásokig a szakszervezet a folyamatokban érdemben részt vegyen.

A program időarányos végrehajtása megköveteli a rövid- és hosszú távú feladatok számbavételét. Eszerint a *rövid távú tennivalók* sorába tartozik – a többi között – az információs munka javítása, a folyamatos tagszervezés, a kollektív szerződés megkötése, a foglalkoztatáspolitikai megállapodás, felkészülés az üzemi tanács választásokra. Ide sorolandó a VSz munkastílusának fejlesztése, a szervezet hatékonyabb működtetése, a vagyon eredményesebb

(Folytatás a 2. oldalon)

Van-e a MÁV Rt-nek 1995-re foglalkoztatási terve?

Az 1995-re kialakításra került (kerülő) létszám szükséglet tervezete sok vitát okozott és okoz jelenleg is a vasúti szolgálati helyeken, az üzletigazgatóságoknál és a Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésein. Szokatlan, hogy február végén sem ismert a vasút ez évi létszámterve, vagy talán ebben az évben nem is lesz foglalkoztatási terv, nem határozzák meg előre a létszámszükségleteket?

Sokan felteszik ezt a kérdést és ilyenkor kiindulásként idézik a MÁV Rt. és a vasutas szakszervezetek között 1994. december 13-án kötött megállapodás 2. pontját. Célszerű itt is ezzel kezdeni:

„A munkáltató központilag nem ír elő szervezetei számára kötelező létszámleépítést százalékos, vagy abszolut formában. Vállalja, hogy létszámtervét a helyi és középszintű szakszervezeti szervekkel kötött megállapodások végeredményének összegzése útján alakítja ki. Megegyezés hiányában szakági, vagy VÉT szintű megállapodás szükséges. Ezt a munkáltató 1995. január 31-ig a VÉT elé terjeszti annak érdekében, hogy a feladat humánpolitikai kezelésének egyidejűleg

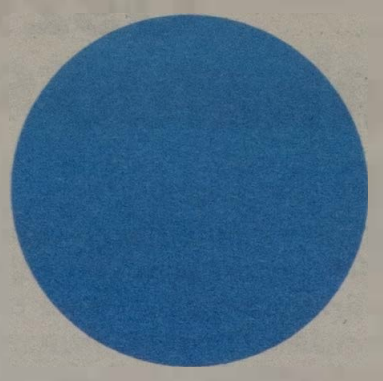
(Folytatás a 2. oldalon)

Megszületett a megállapodás a külföldi napidíjakról

A munkáltató és az érdekképviseleti szervek között több, mint egy évig tartó vita után február 17-én végre megállapodás történt a külföldi közös határállomásokon munkát végző (oda kijáró utazó) munkavállalók napidíjáról. Eddig ezek a munkavállalók (utazók kivételével) a külföldi határállomásokon töltött időre 12 forint/óra kiküldetési költségtérítésben részesültek. A 29/1990. PM. illetve a 30/1993. Kormány rendelet szerint viszont a munkavállalókat a külföldi napidíjra vonatkozó szabályok szerint kellett volna díjazni. A rendeletek előírják, hogy a 8 órát elérő, vagy meghaladó külföldi tartózkodás esetén egésznapos, a 4 órát elérő, vagy meghaladó tartózkodás esetén pedig az egész napos napidíj 50 százaléka illeti meg a munkavállalót. A 4 órát el nem érő külföldi munkavégzés esetén napidíj nem jár. A kormányrendeletben alap-napidíjként megha-

(Folytatás a 3. oldalon)

Tudja mi ez?



Ha igen, akkor azért,
ha nem, akkor azért

Lapozzon az 5. oldalra!

AKTUÁLIS

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely elevenen érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Úton-útfélen panaszkodnak a vasutasok. Méltán zúgolódnak: egyre drágább az élet (a villanyszámla, az ennivaló, a gyógyszer stb.), s egyre kevesebbet ér a havi fizetés. Arra pedig még nemigen akadt példa: hogy néhány száz forinttal ugyan felemelik a (bruttó) munkabéreket, de a fizetési borítékba kevesebb (nettó) pénzt raknak, mint mielőtt "felemelték" volna a fizetéseket. Most viszont ez történt. A munkavállalók a rafinált és körmönfont új adótörvény áldozatai lettek. A fondorlatos — minden hájjal megkent — pénzügyi politika most agyafurt mohósággal rácsapott arra a kis bérfejlesztésre is, amelyet a sztrájk idején a szakszervezetek kiharcoltak. Álnokság, ha az egyik kéz többet vesz vissza, mint amennyit a másik adott. Érthető tehát kollégáink elégedetlensége, méltatlankodása. Most viszont csak azokra a felvetésekre szeretnék reagálni: *jogos-e a szakszervezetekkel szembeni szemrehányás mindezért?*

Mindenek előtt abból kell kiindulni, hogy a december 13-i sztrájk-megállapodásban foglaltaknak megfelelően a MÁV Rt. végrehajtotta a bérfejlesztést. Az 1995. évre elfogadott, személyi jövedelemadó-törvény azonban olyan negatív mértékben változtatta meg az adózási rendet, hogy a munkavállalókat jelentős veszteség éri. A tavalyi sztrájkkal kikényszerített 12,5 százalékos (helyenként 16,5 százalékos) alapbérfejlesztés sem jelent mindenkinek még minimális nettó bérnövekedést sem.

Annak idején a kormányzat egyértelműen megfenyegette a szakszervezeteket: egy nagyobb mértékű bérnövekedés kiharcolása a vasúton intenzív létszámcsökkentést okoz. A munkavállalók a szakszervezetet arra hatalmazták fel, hogy mindenek előtt a munkahely megőrzésére törekedjenek, majd pedig annyi bért préseljenek ki a munkáltatóból, amennyit csak lehet. Ha nem tartják szem előtt a szociális partnerek a munkahely megőrzésének szempontját (hanem csak a munkabért akarták volna növelni), akkor lehet, hogy 16 vagy 18 százalékot is "ki lehetett volna harcolni", de akkor 8—10 ezer embernek került volna veszélybe a munkahelye.

Összefoglalva: az új adótörvény (amelyet az Országgyűlés — a sztrájk-megállapodás után több mint két héttel — hagyott jóvá) többet vett vissza a dolgozóktól, mint amit a szakszervezetek a bérmegállapodás révén elértek. Az adótörvények elfogadása, módosítása mindig politikai döntést jelent. Az adó mértékéről dönteni a parlamenti képviselők dolga, nem szakszervezeti kompetencia. A szemrehányó szidalmakat tehát nem lehet "a szakszervezetek nyakába akasztani."

Egy-egy tavalyi és idei keltezésű bérszalagot a képviselőasszonyok és képviselő urak asztalára kellene letenni...

(Felhívjuk olvasóink figyelmét a Feketén-fehéren című táblázatunkra, amely lapunk 4. oldalán olvasható – a szerk.)

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ

Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax.: 94/313-313

- vasúti járműjavítás
- fémmegmunkálás
- acélszerkezet gyártás

Osztott munkaidő – készenlét

„Szolgálati helyükön éjszaka 5 óra készenléti időt vezettek be, ezt nem számolják be a ledolgozott órák számába, ezt el tudnánk fogadni, ha más feladatunk nem volna. Mint mellékvonali szolgálattevők éjszakai szolgálatban személypénztárt kezelünk, ellátjuk a raktári szolgálatot, a váróterem fűtése, őrzési, figyelési kötelezettségünk is van, a munkáltató hallgatólagosan elvárja, hogy a készenléti idő alatt a felmerülő munkákat elvégezzük." Levél idézet J. G. szakszervezeti bizalmi leveléből, amelyet a Vasutasok Szakszervezete elnökéhez írt.

J. G. bizalmi levele nem egyedülálló, az általa leírtak széles körben érintik a vasutas dolgozókat, ezért célszerű, hogy nyilvánosan válaszoljunk az általa felvetett kérdésekre. A leírt tényállás szerint J. G. bizalmi szolgálati helyén „osztott munkaidőt" alkalmaznak. Felmerül a kérdés, hogy az osztott munkaidő bevezetésének milyen szabályai vannak.

A Munka Törvénykönyve 120. §. (4) bekezdésének értelmében osztott munkaidőt a kollektív szerződés, vagy a munkáltató és a munkavállaló megállapodása alapján lehet bevezetni. Ez az előírás nem véletlen, hisz *az osztott munkaidő hátrányos a munkavállalóra nézve,* ezért *a munkáltató egyoldalú döntéssel ilyen munkaidőt nem vezethet be.* E felhatalmazás alapján tartalmazza a MÁV kollektív szerződés 27. §-a az osztott munkaidő szabályait.

Munkajogi szempontból mit jelent az osztott munkaidő?

Az egy szolgálatra, vagy egy napra eső munkaidőt megszakítják, azaz kettő részletben teljesíti a dolgozó. A megszakítás ideje *4 óránál kevesebb nem lehet és a 6 órát nem haladhatja* meg. A megszakítás ideje nem része a munkaidőnek, ha pedig nem munkaidő, a dolgozónak nincs munkavégzési kötelezettsége, akkor sem ha az eltöltése készenlétnek minősítve munkahelyen történik, ugyanis *készenléti idő alatt nincs munkavégzési kötelezettség.* Mindezek alapján megállapítható, hogy J. G. bizalmi által leírt esetben az osztott munkaidő alkalmazásának *nincs meg a feltétele,* ellenkezőleg bőven van szolgálati feladat, melyet a dolgozó elvégez, ennél fogva adott esetben munkajogi szempontból a megszakítás ideje *munkaidő,* melyet *szolgálati időként kell elszámolni.* Osztott munkaidőt csak olyan szolgálati helyen lehet bevezetni, ahol a megszakítás ideje alatt nem fordul elő szolgálati tényked és.

Ha a megszakítás idejét a munkavállalónak szolgálati helyén kell eltöltenie, ezen időt személyi alapbérének 50 százalékával kell díjazni, ugyanakkor ezen időt a kollektív szerződés *munkahelyi készenlétnek* minősíti.

A készenlét fogalmáról

A készenlét rendkívüli munkaidő, amely alatt a munkavállalónak – külön munkáltatói utasításra – munkavégzésre készen kell állnia, de ez idő alatt egyáltalán nincs munkavégzési kötelezettsége. Készenlét alatt a munkavállaló *pihenhet,* akár *alhat* is, *ha a készenlét alatt munkára igénybeveszik az túlmunkának minősül.* Készenlétet a MÁV Rt-nél jelentős számban alkalmaznak, gondoljunk a *hibaelhárításra,* a *baleset, illetve következményeinek* elhárítására.

A készenléti szolgálatot a kollektív szerződésnek nem a 27. §-a, hanem a 36. §-a szabályozza. A kollektív szerződés ismeri a *munkahelyen és a lakáson töltött készenlétet,* lényegében mindkettő eltér a 27. §-ban készenlétnek nevezett dologtól, megegyezés egyetlen ismérvben van, nevezetesen abban, hogy a *munkavállalónak egyik esetben sincs munkavégzési kötelezettsége. Ha viszont a munkavállalóval munkát végeztetnek, az osztott munkaidő megszakított része rendes munkaidőnek* (szolgálati órának) *minősül,* mindaddig, ameddig a törvényes havi keretbe belefér, efelett túlmunka lesz. Ha pedig a munkavállaló a *kollektív szerződés 36. §-a szerint* klasszikus készenléti szolgálatot teljesít és ezalatt munkára igénybe veszik, ez az idő *minden esetben túlmunkának* minősül.

A 36. §. szerinti készenléti szolgálat kizárólag az *üzemvitel zavartalanságának* biztosítása céljából rendelhető el és nem is minden dolgozónak, csak a fizikaiaknak, a vegyi elhárítást végzőknek és a közvetlen termelésirányítóknak. További szűkítést jelent, hogy lakáson töltött készenlét *csak üzembiztonsági, illetve munkavédelmi feladatot ellátók részére rendelhető el.* Ez alól indokolt esetben a helyi függelék tehet kivételt. A munkahelyi készenlét idejére a *személyi alapbér 50 százaléka,* lakáson töltött készenlét idejére pedig 25 százaléka illeti meg a munkavállalót.

Az előbbiekben kifejtettük, hogy az osztott munkaidő az előírások betartása esetén is terhes és kedvezőtlen az érintett munkavállaló számára. Ha pedig az előírásokat nem tartják, mint ahogy ez J. G. bizalmi által leírt esetben is történt, *nem várható el a munkavállalótól, hogy szó nélkül tűrje* ezen idő kivételét a munkaidőből (szolgálati órájából), ahol ilyen eset történt, célszerű, hogy a munkáltató orvosolja (munkaügyi vita indítása nélkül) a munkavállalók sérelmét. Ha pedig ez nem történne meg a *VSz tisztségviselői segítséget nyújtanak* az igényérvényesítéshez (jogi segítség kérhető a VSz közgazdasági és jogi osztályán 19-77, 19-57-es telefonszámokon).

Dr. Garabon Sándor

Ülésezett a budapesti tb. titkári testülete

Napirenden a költségvetés és a létszámmegállapodás

1995. február 8-án a VSz budapesti területi bizottság titkári testületi ülést tartott. A testület megvitatta és elfogadta a budapesti területi bizottság 1994. évi pénzügyi gazdálkodásáról szóló beszámolót, a területi bizottság 1995. évi költségvetését, valamint a területi bizottság és a titkári testület 1995. I. félévi üléstervét. *Simon Dezső* a területi bizottság titkára ismertette a budapesti üzletigazgatósághoz tartozó szolgálati helyeken a létszám megállapodások eredményeit. Középszintű létszámegyeztetésre a *gépészeti és a forgalmi szakszolgálatnál* került sor. A többi szakszolgálathoz tartozó szolgálati helyen a helyi szintű megállapodásokat a Vasutasok Szakszervezete alapszervezetei megkötötték. A testület értékelte a *jogszolgálat 1995. évi működtetésének feltételeit* és megbízta a területi bizottságot, hogy készítse elő a jogsegélyszolgálattal kötendő szerződés tervezetét és azt jóváhagyás végett terjessze a titkári testület elé. Ezután a *forgalmi és értékesítési szakmai bizottság* tartotta soros ülését. Az ülésen résztvett *Szabó János* a budapesti üzletigazgatóság forgalmi osztály osztályvezetője. A testület a szakszolgálat létszámhelyzetét és az abból adódó szakszervezeti feladatokat értékelte.

– s –

Van-e a MÁV Rt-nek 1995-re foglalkoztatási terve?

(Folytatás az 1. oldalról)

kialakított módszertanában megállapodás jöhessen létre."

A megállapodásban foglaltak végrehajtása az év elején megkezdődött és *viszonylag zökkenőmentesen* folyt majdnem a hónap végéig. A szolgálati vezetők nagy része a januárban ismert helyzetből indult ki és sokféle körülményt figyelembevéve (például a meglévő hiány pótlását, a túlóra csökkenést stb.) tett javaslatot a létszámszükségletre. Az esetleges létszámcsökkentésnél *figyelembe vett humánus szempontokat* is (korengedményes nyugdíjazás lehetősége stb.) A főnökök *törekedtek a szakszervezetekkel való megegyezésre.* Mindkét félre jellemző volt a megértés, a megállapodásra való törekvés. *A szolgálati főnököknek köszönetet kell mondani azért a lojális magatartásért, amelyet a létszám-megállapítás során tanúsítottak.*

Néhány helyen nem jött létre megállapodás a szolgálati főnökök és a szakszervezetek között. A megegyezés elmaradásának legtöbbször az volt az oka, hogy a *vezetők már érvényesíteni kívánták,* olyan a racionalizálási intézkedéseknek létszámra gyakorolt hatását, amelyek csak a későbbi megvalósítási tervekben szerepelnek. Azoknak a szolgálati helyeknek a problémáit, *ahol nem jött létre megállapodás középszinten sem sikerült rendezni,* így felkerültek a szakágak szintjére és itt meg is állt a folyamat.

A december 13-i megállapodás szerint a MÁV Rt. 1995. évi foglalkoztatási tervének készítését azzal kellett volna befejezni, hogy az alsó, illetve középszinten megegyezéssel kialakított *létszámot összesítik, a vitás kérdéseket szakági, vagy VÉT szintjén eldöntik.* Az összesítés ugyan megtörtént, a vitás kérdések egyeztetése (ez aránylag kevés) viszont elmaradt.

Az összesítés szerint az 1995. évi átlagos állományi létszámot tekintve 414 fővel magasabb létszámigény alakult ki a bázishoz képest. A szervezeti egységek 1500 fő újfelvételes munkavállalóval számoltak, beleértve a helyenként tervezett minőségi cserét is. Ezzel szemben *2088 fő a munkaviszony megszüntetések tervezett száma,* amelyből a rendes felmondás 622 főt érint. A többi munkavállaló munkaviszonya döntően öregségi, rokkantsági és korengedményes nyugdíjazással szűnik meg.

Az érdekképviseleti szerveknek átadott előterjesztés azt a következtetést vonja le, hogy az *„összegezett létszámterv nem tükrözi és nem áll összhangban a társaság stratégiai elképzeléseivel, az új gazdasági programmal és ellentmond a kormány határozatának."* Ezért azt tervezik, hogy kezdeményezik a szakszervezeteknél a *létszámtervek újratárgyalását.* Ez a kezdeményezés azonban nem történt meg.

Ha a MÁV Rt. részéről kérik a létszámszükséglet újra tárgyalását, akkor szakszervezetünk álláspontja csak egy lehet. A létszám megállapítása a december 13-i megállapodás szerint történt és *esetleges módosításra csak ott kerülhet sor (a szolgálati főnökségeken), ahol a korábbi megegyezés történt.* Természetesen a módosításhoz a tárgyaló felek számára elfogadható indokának kell lenni. A létszám megszabásokban *felülről történő beavatkozást* (erre vonatkozó utasítások kiadását) *a december 13-i megállapodás durva megsértésének kell tekinteni.* Reméljük erre nem kerül sor. Eddig a munkahelyeken nagyobb létszámot érintő csökkentéseket sehol sem kezdeményeztek. A foglalkoztatási tervekkel kapcsolatos tárgyalások a MÁV Rt. Vezérigazgatósággal tovább folynak.

S. J.

Hol tart a XIII. kongresszus határozatainak végrehajtása?

(Folytatás az 1. oldalról)

használata, a MÁV Rt. tulajdonába lévő gazdasági társaságok korszerűsítése, a vasútegészségügy önállóságának a megőrzése s eredményesebb érdekérvényesítés az MSZOSZ-ben.

A *hosszú távú* teendők között kell számon tartani a bértarifa új rendszerének kialakítását, a törvénykezési munkának a munkavállalók számára pozitív irányú befolyásolását, és a MÁV Rt-nek a vagyonhasznosításra irányuló törekvéseiben való közreműködést.

Az írásos előterjesztés a választmány tagjainak észrevételeivel, javaslataival gazdagodott, árnyaltabbá, pontosabbá vált. Ezek beépültek a végleges szövegbe. A választmány a tájékoztatót egyhangúan *határozattá* emelte. Azt ajánlotta a testületeknek, hogy tárgyalják meg, s ezt tekintsék tevékenységük vezérfonalának.

Második napirendként a választmány a november-decemberi sztrájk tanulságait vitatta meg. Az előterjesztett írásos értékelés visszatekint a sztrájk előzményeire, a sztrájkhelyzet kialakulására, a munkabeszüntetés meghirdetésére és előkészítésére, szól a figyelmeztető sztrájk és az általános sztrájk konkrét tapasztalatairól. Külön foglalkozik a még elégséges szolgáltatás biztosításával, annak értelmezésével, gyakorlatával. Leírja az elhúzódó kezdés okait, a sztrájk támogatottságának alakulását, bemutatja az utazóközönség és a szállítók reakcióit, a sajtó szerepét. Tartalmazza a sztrájk befejezésének körülményeit, a szakszervezeti szolidaritás kifejeződését, ismerteti a megállapodást.

Megvonva a sztrájk mérlegét elmondható: *Összességében az 1989. évben hatályba lépett sztrájktörvény óta megtartott első általános vasutassztrájk sok tapasztalattal gazdagította a Vasutasok Szakszervezetét. Erényei mellett hiányosságokkal is küszködött, de meg kell mutatnunk, hogy tudunk tanulni a hibáinkból. Tovább kell javítanunk szervezettségünket, meg kell értetnünk munkatársainkkal, hogy a piacgazdaság keretei között csak a szakszervezetek képesek elfogadható körülményeket kialkudni a dolgozók számára. A szakszervezetek egyik erejét pedig az összefogás, az egységes cselekvés határozza meg, amiről ez alkalommal is sokan tettek tanubizonyságot. De meg kell erősítenünk a tagdíjakból összerakható sztrájkalapot is, hogy a jövőben felmerülő hasonló esetekben képesek legyünk a legrászorultabbak kárának enyhítésére.*

Dr. Márkus Imre elnök *köszönetet mondott* a sztrájkban részt vevő szakszervezeti tagoknak, tisztségviselőknek az azt támogató munkavállalóknak, mindenkinek, aki egyéni kockázatot és anyagi terhet is vállalva, társaival vállvetve kiállt a jogos követelések teljesítéséért. A választmány abban a meggyőződésben fogadta el a vasutassztrájk értékeléséről és a sztrájkképesség fokozásáról szóló *tízpontos határozatot,* hogy a vasutasság érdekérvényesítő képessége felsőbb osztályba lépett.

Ezután még két témakörben döntött a testület. *Győri István* alelnök előterjesztésében elfogadta a szakszervezeti tisztségviselőket megillető *munkaidő kedvezmény felosztására és felhasználására* vonatkozó javaslatot, majd dr. Márkus Imre javaslatára *módosította a VSz 1995. évi költségvetését.*

K. S.

Megszületett a megállapodás a külföldi napidíjakról

(Folytatás az 1. oldalról)

tározott összegből plusz-mínusz 50 százalékos mértékben – megállapodás alapján – el lehet térni. A napidíj összege általában 24 USD.

A munkáltató sokáig vitatta, *hogy a külföldi napidíjra a külföldön lévő közös határállomáson dolgozók jogosultak.* A múlt év őszén a Legfelsőbb Bíróság ítélete és a Pénzügyminisztérium állásfoglalása döntötte el a vitát, mely szerint ezeket a munkavállalókat ez a költségtérítés megilleti. A felsőszintű döntések után is hosszú időt vett igénybe az elmaradt költségtérítés utólagos folyósításának módja és ideje. A mostani megállapodás ezeket a kérdéseket rendezi, illetve ajánlást fogalmaz meg az érintett munkavállalók részére a kialakított fizetési szabályok elfogadására.

A megállapodás lényegében két részből áll:

Az I. fejezetben az 1991-1994. december 31-ig terjedő időre az utólagos kifizetés feltételei szerepelnek. Ezek szerint 1991. évi kifizetésekre csak jogerős bírói ítéletek alapján kerül sor. 1992-1994. évre a munkáltató mindenkinek kifizeti a napidíjat függetlenül attól, hogy van-e jogerős ítélet, vagy nincs, vagy éppen indítottak-e peres jogvitát, vagy sem. A napidíj megfizetése USD-forint 1994. december 30-án érvényes 110,69 árfolyamon történik valamennyi érintett munkavállalónak. A 110,69 forintos árfolyamon számított összeg magában foglalja a munkavállalót megillető tőkét, annak kamatait és esetleg azt a veszteséget (kárt) amely az időközben bekövetkezett adóváltozásból származik. A kárenyhítést szolgálja az is, hogy a munkaadó a kifizetésre kerülő összegből nem vonja le az elmúlt időszakban külföldön töltött időre folyósított 12 forint/óra költségtérítést. A most érvényes adószabályok szerint a kifizetett összegekből 70 százalékos adókedvezmény illeti meg azokat, akik 1992. december 15-e előtt létesítették munkaviszonyukat, azoknál viszont, akik ezután az időpont után lépnek munkába csak az összeg 30 százaléka mentesül az adókötelezettség alól.

A munkaadó 1995-ben, a megállapodást követő hónapban, megkezdi a kifizetést és az év végéig be is fejezi. A munkavállaló kérheti az összeg egy részének 1996-ban való folyósítását. A kifizetés havonta egyenlő részletekben történik, *de egy részlet 20 000 forintnál kevesebb nem lehet.* Ha a munkavállalót megillető összeg az 50 000 forintot nem haladja meg, akkor azt egyösszegben kifizetik.

A külföldi munkavégzésért járó napidíjat a fent leírt módon csak azoknak a munkavállalóknak fizetik meg, *akik a munkaadóval ebben írásban megegyeznek.* A munkavállalónak a megállapodásban vállalni kell azt, hogy az egyezségben szereplő összegen felül további igényt a MÁV Rt. felé nem támaszt, illetőleg igénye érvényesítése érdekében előterjesztett bírósági keresettől eláll.

A MÁV Rt. és a szakszervezetek közötti megállapodás második része az 1995. január 1-jétől járó külföldi napidíjakra vonatkozik. A felek megállapodtak abban, hogy január 1-jétől a külföldi közös határállomásokon dolgozóknak a 30/1992. (XII. 13.) Kormány rendelet mellékletében rögzített deviza-összegek 50 százalékát fizetik utólag magyar fizetőeszközben a külföldi munkavégzés felmerülésekor érvényes USD-forint, illetve ATS-forint árfolyam figyelembevételével. Az összegbe már beszámítják a január 1-jétől kifizetett 12 forint/óra díjjal számított költségtérítést és természetesen ezt a juttatást a későbbiekben nem számfejtik. Meg kell jegyezni, hogy a MÁV Rt-nek az utólagos kifizetés igen nagy terhet jelent, hiszen ez mintegy 700 millió forintot tesz ki. A munkavállalóknak járó összeg attól függően változik, hogy az elmúlt 3-4 évben ki, mennyi időt töltött szolgálatban a külföldön lévő közös határállomásokon. Ez az összeg több munkavállalónál elérheti: *az 1,5 millió forintot is.*

Természetesen utólagosan jár a külföldi napidíj azoknak a volt munkavállalóknak is, akik időközben bármilyen ok miatt nyugdíjazás, vagy más munkakörbe kerültek, kikerültek a napidíjra jogosító beosztásból, de 1992-1994 között ilyen munkakörben dolgoztak.

Valószínűleg a legtöbb munkavállalónak megnyugvást jelent ez a megállapodás, de azok, akik ezzel nem értenek egyet, lehetőségük van továbbra is az elmúlt évekre vonatkozó igényüket peres úton érvényesíteni.

Dr. Simon József

Megkérdeztük a minisztert

Húzó ágazatnak tekinti-e a vasutat?

Exkluzív interjú Pál László ipari és kereskedelmi miniszterrel

– Miniszter úr húzó ágazatnak tekinti-e a vasutat?

Mielőtt a vasút jövőjéről beszélnék, szeretném megjegyezni, hogy az iparpolitikai koncepcióban nem kívánunk húzó ágazatokat, vagy visszafejlesztendő tevékenységeket kijelölni. Konkrét fejlesztési projektekben gondolkodunk, amelyek több ágazatot, szakágazatot tartalmaznak. A vasút esetében ilyen projekt az infrastruktúra fejlesztése. E vonatkozásban a vasútfejlesztés kiemelt jelentőségű.

A villamos és dízelmozdonyok, motorvonatok gyártásában Magyarország nagy hagyományokkal rendelkezik. E területen a gépiparon belül a korábbi évtizedekben jelentős volt a termelés és az export, napjainkban azonban mind a termelés, mind a kivitel csaknem a felére esett vissza, annak ellenére, hogy a piac által igényelt termékek elérik a versenytársak színvonalát.

A vasúti járműgyártás fejlesztése a vasúti közlekedés jövőjétől függ. A közlekedési ágazaton belül a vasúti közlekedés helyzete stabil, így a már kifejlesztett környezetbarát és energiatakarékos vasúti járművek szerepe a személy- és áruszállításban minden bizonnyal nőni fog.

– Az iparpolitikai koncepcióban fejlesztésre szánt ágazat-e a közlekedés, ezen belül a vasút mire számíthat?

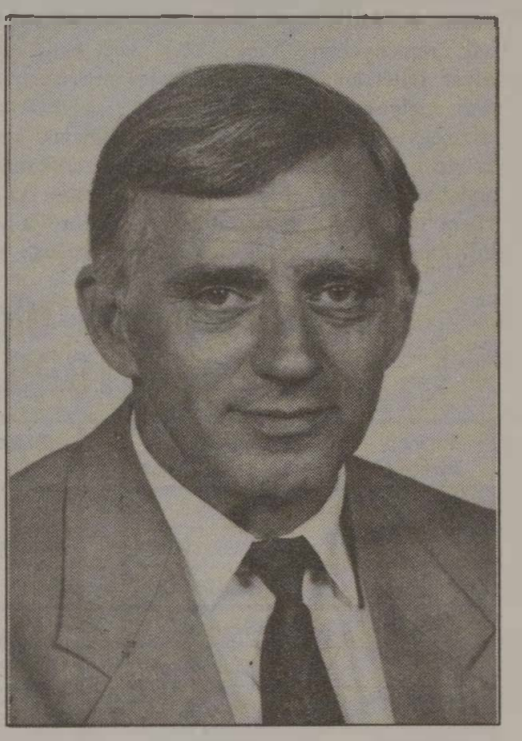
– Az infrastruktúra terén tapasztalható lemaradásunk felszámolása, az infrastruktúra fejlesztése a kormányzati program kiemelt feladata, így a közlekedésfejlesztés is fontos eleme.

Az előző kormány által elfogadott iparpolitikai koncepció is a perspektivikus szakágazatok közé sorolta a közlekedési járműgyártást. Azonban ahhoz, hogy a közlekedést és a vasúti járműgyártás ismét visszanyerje régi súlyát, szerepét a gépiparon belül, biztos hazai piacra van szüksége. A szakma fejlődését döntően a hazai fizetőképes kereslet és az exportpiacok megszerzésének lehetősége fogja meghatározni.

A vasúti járműgyártás jövője döntően attól függ, hogy a MÁV előnyben részesíti-e a hazai gyártmányokat. A hazai beszállításokat fogja előnyben részesíteni a közbeszerzésekről szóló törvény is.

A magyar gazdaság sikerének meghatározó eleme a nemzetközi piacokon elért eredményesség. A világgazdaságra utaltságunk a közlekedésben különösen az áruszállításban – éppen a szakterület jellegénél fogva – még erősebb, mint a gazdaság más ágazataiban.

Az EU integrációja és az EGT létrehozása feltehetően növeli az európai államok egymás közötti forgalmát, ezért ez nemzetközi forgalmunkra az integrációhoz való közeledésünk függvényében – különösen a 90-es évek második felében kedvező hatással lehet.



A magyar vasútnak döntő szerepe lesz a jövőben az EU tagországok egymás közötti kereskedelmi forgalmának lebonyolításában, valamint az EU és a FÁK államok közötti kapcsolatok élénkítésében.

– A vasúti közlekedés háttéripara biztosított-e Magyarországon, vagy importot igényel? Milyen arányban? Ha nem biztosított, tervezik-e a háttéripar megteremtését?

– Magyarországon a vasúti járműgyártás több évtizedes hagyományokkal rendelkezik, világszínvonalú, korszerű gyártási rendszerek alakultak ki. Szó sincs arról, hogy a vasúti közlekedés háttériparát meg kellene teremteni, a vasúti járműipar háttéripara jelenleg még létezik. Fejlesztés esetén a háttéripar rugalmasan képes alkalmazkodni a gyártó ipar igényeihez. Az országnak e gyártmányokból nem lenne szüksége importra. Sőt a szakma legnagyobb gondja, hogy a MÁV, az önkormányzatok pénz hiányában tervezett fejlesztéseiket nem tudják megvalósítani, így a vállalatok kapacitásai kihasználatlanok maradnak, termelésük évek óta veszteséges.

A szakágazat meghatározó társaságai, a Ganz Hunslet Rt. és a Ganz Ansaldo Rt. elsőkként alakultak meg külföldi szakmai befektetők többségi tulajdoni részesedésével. E cégek folyamatosan fejlesztettek, de értékesítési gondjaik miatt működésük instabil.

– Az iparpolitikai koncepció kialakításánál milyen mértékben épít a többi tárca javaslataira? (környezetvédelem, munkaügy, közlekedés stb.)

Áttekintettük, hogy az 1993-ban elfogadott dokumentumban javasolt iparpolitikai eszközök hol állják meg még ma is a helyüket, melyeket kell továbbfejleszteni, vagy új elemeket javasolni ilyen új elemként merült fel például a humánerőforrással való foglalkozás a képzés, továbbképzés fontossága az ipar igényeinek figyelembe vételével. Új eszközöket keresünk a vállalati hálózatok, a bedolgozói rendszerek fejlesztéséhez, a multinacionális vállalatok és a külföldi tőkebeáramlás modernizációs szerepének erősítéséhez, a vállalati K+F, az innováció támogatásához. Bár a koncepcióban azt kívánjuk meghatározni, hogy az ipar versenyképességének növelését milyen iparpolitikai programokkal, eszközökkel kell segíteni, ezek kidolgozása a társtárcák javaslata nélkül nem valósítható meg. A minisztériumoktól elsősorban azt várjuk, hogy megfogalmazzák saját területük iparral szembeni elvárásait, követelményrendszerét.

(A.T.)

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT

4034 DEBRECEN FARAKTÁR U. 67.

VÁLLALKOZUNK

- vasúti tartály és teherkocsik futó, részleg és fővizsgálatára
- teherkocsi gyártásra, átalakításra, tartálytest gyártásra,
- vasúti teherkocsi alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására, (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
- vasúti nosztalgiakocsik felújítására,
- daruk, tolópadok, vasszerkezetek (oszlopok, tetőszerkezetek) gyártására, javítására

FELVILÁGOSÍTÁS:

VÁLLALKOZÁSI OSZTÁLY
Tel.: 52/346-800/283
Fax.: 52/ 314-725
vasúti tel.: 03/29-86

Külföldi csereüdültetés

A VSz elnöksége február 15-én tartott ülésén jóváhagyta az 1995. évi felnőtt és gyermek csereüdültetés programját. Eszerint ***Ciprusba*** **július 10-22-ig 30,** ***Franciaországba*** **augusztus 19-től szeptember 4-ig 20** *felnőtt üdülhet.*

A gyermek csereüdültetés keretébe ***Görögországba*** **június 25-től július 12-ig 34** *vasutas gyerek vakációzhat.*

Az elnökség határozata értelmében, a külföldi csereüdültetés lehetőségét valamennyi területi bizottság, illetve szervezetpolitikai feladatokat ellátó intézőbizottság útján, – jelentkezési határidő és a feladatok megjelölésével – meghirdetik.

KÉPZÉSI HÍREK

A Képzési és Oktatási Bizottság 1995. február 15-én megtartott ülésén két napirendi pontot tárgyalt.

Először a korábban meghirdetett "szellemi-önvédelmi" vetélkedő részleteinek pontosítását végezte el a testület. Köztudott, hogy az 1994/1995. évi képzési terv összeállításakor beérkezett javaslatok közt szerepelt az önképzést ösztönző vetélkedő gondolata is. Az előkészületek annak reményében teltek, hogy olyan feltételeket sikerül teremteni, melyek vonzóak lesznek a tisztségviselők körében. A február 15-i jelentkezési határidőig azonban az országban működő közel háromszáz alapszervezetből mindössze tizennégy csapat jelentkezett. E tényre való tekintettel a KOB úgy döntött, hogy a területi és intéző bizottságokon tervezett elődöntők elmaradnak és csak a döntő kerül megrendezésre az eredeti tervek szerinti feltételekkel. Ezek szerint a hét területi bizottság és a három szervezetpolitikai feladatokat ellátó intéző bizottság (JJÜ, KHI, és EÜ) indíthat egy-egy alapszervezeti tisztségviselőkből álló csapatot. A döntőre terveink szerint 1995. március 29-én kerül sor, a Vasutasok Szakszervezete székházában. A döntőben résztvevők részére a KOB tagjaink keresztül részletes tájékoztatót március elején fogunk eljuttatni. Az eseményről és a győztesekről a Magyar Vasutas áprilisi számában olvashatnak.

A második napirend keretében a KOB első félévi költségvetésének megvitatására és elfogadására került sor. A választmány által elfogadott központi költségvetésében 1995. évre 600 ezer forintot irányzott elő képzési célokra. Az első félévben természetesen az érvényes képzési tervben szereplő programok megtartására használjuk fel a rendelkezésre álló összeget. A fennmaradó összeg pedig az őszi oktatások fedezetéül szolgál. Ezúton is várjuk javaslataikat a Vasutasok Szakszervezete képzési tevékenységének továbbfejlesztéséhez.

Alábbi táblázatunkban közreadjuk a csomóponti oktatások márciusi ütemezését.

Csomóponti oktatások ütemezése 1995. március

Területi Bizottság	Oktatási Csomópont	Előadás címe	Helyszín	nap	óra
Budapest	Győr	Tárgyalástechnika	Vont. Főn. tárgyaló	20	9.30
	Székesfehérvár		Állomási oktató	22	9.30
	Budapest		Ig. kultúrterme	27	9.30
Miskolc	Szolnok	Általános szakszervezeti ismeretek	Oktatóterem	211	9.30
	Kálkápolna		Állomási oktató	24	8.30
	Miskolc		Vörösmarty Műv. Ház	23	8..30
Debrecen	Debrecen	Alkalmazott munkajog	Oktatóterem	22	8.00
	Nyíregyháza		Oktatóterem	21	9.00
	Püspökladány		Oktatóterem	23	9.00
Záhony	Záhony		Kormányzati váró	20	9.00
Szeged	Szeged	Üzemi Tanácsok	Munkásszálló	01	10.00
	Kiskunhalas		MÁV székház	24	9.00
	Békéscsaba		Kultúrház	16	9.30
	Kecskemét		Állomási oktató	03	8.30
Pécs	Pécs	Alapszervezeti gazdálkodás	Szoc.ép. 1. oktató	20	10.30
	Kaposvár		Állomási oktató	21	10.00
	Dombóvár		Baross G. u. 19.	22	9.30
	Dunaújváros		Állomási oktató	23	10.00
	Siófok		Áll. üzemépület	24	9.00
	Nagykanizsa	A VSz szervezeti élete	Állomási tanácsterem	13	10.00
Szombathely	Szombathely		Haladás Műv. Ház	27	10.00
	Tapolca		Állomási oktató	14	8.00
	Veszprém		Állomási oktató	17	8.00

Összefoglaló a szervezeti élet eseményeiről

Érdekvédelmi tárgyalások:

Február 7.

Ülésezett a VÉT, melyről a 10. számú INFO-ban adtunk részletes tájékoztatást

Február 11.

A VÉT ülésen történtekről a 11. számú INFO-ban olvashattak.

Február 17.

Megállapodás született a külföldi napidíjak kifizetéséről. További részleteket a 12. számú INFO tartalmazza.

A reprezentatív szakszervezetek vezetőinek részvételével tárgyalás folyt a MÁV egészségügy korszerűsítéséről.

Február 21.

A VÉT két napirendet tárgyalt. Lásd: 13. INFO.

A VSz vezető testületeinek ülései:

Február 6.

Az elnökség kihelyezett ülést tartott Porva-Cseszneken, ahol a testület munkamódszeréről és munkastílusáról tárgyalt .

Február 9.

Élet és munkakörülményi bizottság a munkavédelmi választások előkészítéséről tárgyalt.

Február 13.

Középszervi titkárok értekezlete a külföldi napidíj kérdésköréről.

Február 15.

Elnökségi ülés, melyen a 16-i választmány elé kerülő napirendi pontokat tárgyalta meg a testület.

Képzési és oktatási Bizottság ülése, melyről a képzési hírek keretében adunk részletes tájékoztatást.

Február 16.

választmányi ülés, melyről külön tudósítást olvashatnak a lapban.

Február 21.

A Választmány szervezetpolitikai kérdésekben hozott határozatokat.

Középszervezetek rendezvényei:

Február 6-10.

A gépészeti intéző bizottság tagjai az Osztrák Munkáskamara grázi oktatási központjában az üzemi tanácsi választásokkal kapcsolatos felkészítőn vettek részt.

Február 7.

A vasútegészségügyi intéző bizottság és az Ifjúsági Tagozat tartott értekezletet.

Február 7.

Ülésezett a budapesti területi bizottság, melyről külön tudósítást olvashatnak.

Február 8-9.

Nyolcadikán Záhonyban, kilencedikén Debrecenben értekezletet tartott a területi bizottság, ahol dr. Márkus Imre, Győri István és Dézsi Sándorné tájékoztatta az alapszervezeti titkárokat és gazdasági felelősöket a pénzügyi gazdálkodás változásairól, valamint a szervezeti élet aktuális kérdéseiről.

Február 9.

A forgalmi és értékesítési intéző Bizottság ülése.

Február 10.

A miskolci területi bizottság kifogást nyújtott be a mellékvonalak racionalizálását célzó intézkedés ellen.

Február 13.

Ezen a napon a FÉIB utazó tagozata és a szombathelyi területi bizottság ülésezett.

Február 14.

Ülésezett a pécsi és a szombathelyi területi bizottság, valamint a női választmány.

Február 16.

A budapesti területi bizottság és a FÉIB Kereskedelmi tagozata tartott értekezletet.

Február 20.

A gépészeti intéző bizottság az üzemi tanácsi választások előkészítéséről tárgyalt.

A FÉIB titkári testületi ülését határozatképtelenség miatt elnapolták.

A kezdeményezés felelőssége

Az utóbbi években nem számított ünnepnek a fizetés napja, hisz még kézhez sem kaptuk a havi járandóságunkat máris felemésztették a kötelező kiadásaink, de a február tizedikén esedékes kereset kivétel nélkül jogos felháborodást és indulatot váltott ki a vasutasságból.

Már éppen kezdtünk beletörődni, hogy a sztrájkkal kiharcolt "bérfejlesztés" nem követi a januárban megugrott árakat, de azt senki sem gondolta közülünk, hogy szinte kizárólag az APEH és a társadalombiztosítás kasszájába vándorol a keresetnövekmény.

Mi történt és mit lehet tenni - teszik fel egymásnak és természetesen a szakszervezeti tisztségviselőknek a kérdést a magukat becsapva érző emberek. Bele kell-e törődni abba, hogy nem öt hanem huszonöt százalékos reálbércsökkenést okoz az adójogszabályok változása? Szerintem nem, de ahhoz, hogy eldönthessük mit tegyünk előbb meg kell ismerni a körülményeket.

A történet a múlt év októberében kezdődött a kormány MÁV-ról szóló határozatával, amiben megtiltották a bértömeg növekedését. A vasútvonalak bezárása és a munkahelyek megszűntetése ellen a vasutas-szakszervezetek azonnal tiltakoztak, egyben megfogalmazták bérkövetelésüket. A sztrájknyomás alatt létrejött megállapodás ugyan nem biztosította az inflációt követő bérfejlesztést, de a megbékélés érdekében kompromisszumként elfogadtuk a társadalomra terhelt átlag öt százalékos reálbércsökkenést. Nehéz lenne ránk fogni, hogy visszaéltünk sztrájkképességünkkel!

Csakhogy, amíg a szakszervezetek a MÁV vezetésével egyeztettek, az Országgyűlés elfogadta a személyi jövedelemadó változásait, amiben például megszűnt a gyermekek után járó adókedvezmény.

Az eredmény siralmasabb mint hinnénk. A keresetnövekmény átlaga a megállapodás szerint ugyan a legrosszabb esetben is eléri a 13 %-ot, de a korábbi évektől eltérően a MÁV nem kapott pénzt a bértömeg növelésére. Magyarul a béremelést ki kell gazdálkodnia. Gondolom könnyű kitalálni, hogy miből akarja - vagy tudja - a vasút vezetése a fedezetet előteremteni. Igen létszámcsökkentésből. Igaz, ennek homlokegyenest ellentmond a december 13-án megkötött megállapodás foglalkoztatásról szóló pontja, amely egyetértési jogot adott a szakszervezetek számára. Az azóta a szolgálati helyeken lefolytatott egyeztetések összegzéseként pedig idén is kiderült, hogy nem csökkenteni, hanem növelni kellene a MÁV létszámát.

Vajon a megállapodás melyik pontja fog érvényesülni? Sok választás nincs, a *bruttó* bérfejlesztés megtörtént, a munkahelyek megőrzése pedig a Vasutasok Szakszervezete céljai közt első helyen szerepel. A vállalat terhére további bérkövetelést nem lehet megfogalmazni, mert így is nehéz csatákat kell vívnunk a létszám megőrzéséért.

Mi a megoldás? A nettó keresetek csökkenése miatt keletkező sérelmünket oda kell címezni, ahol az orvosolható. Ez pedig a Kormányra tartozik. Hangsúlyozni kell: nem politikai, hanem gazdasági jellegű elvárásaink vannak!

Tulajdonképpen azt kell eldönteni, hogy megfogalmazzuk-e a követelést, vagy homokba dugjuk a fejünket. Tudom vannak olyanok, akik mire ez a cikk megjelenik indulatukat furcsa módon a szakszervezeteken vezették le. A gondom az, hogy pontosan ők azok akik lemondtak az érdekeik érvényesítéséről. Tőlük azt kérem, adjanak esélyt saját maguknak. Hiszen ha csupán a Kormány szándéka érvényesül, az a képtelen eset fordul elő, hogy a vasutasok bruttó bérfejlesztésének nagy része az államkasszába vándorol, aminek áraként ráadásul 7-8 ezer embert el is kellene bocsátani.

Az a tény, hogy a megállapodás megkötését követően megváltoztak azok a körülmények, amelyek a kompromisszum létrejöttekor fennálltak mindenképpen új helyzetet teremt. A Vasutasok Szakszervezete nem pusztán bruttó, hanem valóban elkölthető fizetésemelést követelt tagjai részére. Az új körülmények közt csak mi fogunk tudni segíteni magunkon. Ilyen alapon senki más *nem* tesz nekünk szívességet!

A kezdeményezés felelőssége a Vasutasok Szakszervezete Alapszabályában megfogalmazott célok szerint a mi kezünkben van. Sérelmeinket nem szabad magunkban tartani, de jó döntést nem lehet indulatból hozni, mert ha egymásnak esünk az csak mások malmára hajtja a vizet.

Karácsony Szilárd

FEKETÉN-FEHÉREN

A Vasutasok Szakszervezete tagságát leginkább érdeklő témáról - a nettó keresetek alakulásáról - lapunk mostani számában több helyen is szóltunk. A teljesség igénye nélkül - feketén-fehéren -kiszámítottuk néhány a vasutasság körében jellemző keresetre a bérfejlesztés és az adójogszabályok változásának hatásait.

Az alább közölt táblázattal mindössze azt szeretnénk érzékeltetni, hogy egyes adókedvezmények megvonása (eltartott gyermek után járó kedvezmény) és változása (társadalombiztosítási járulék) változatlan bruttó bérek mellett milyen hatással vannak a nettó keresetekre, illetve a 12,5 %-os alapbérváltozás milyen keresetnövekedést jelent 1995-ben.

	1994. évi mérték	1995. évi régi bér és új adószabályok esetén	1995.évi bérfejlesztés utáni állapot
Bruttó bér	16.700	16.700	18.800
Havi adóelőleg (1 gyermek esetén)	95	595	1.054
Nettó fizetés	13.818	14.018	15.396
Bruttó bér	30.000	30.000	33.800
Havi adóelőleg (2 gyermek esetén)	4.096	4.596	5.862
Nettó fizetés	22.154	21.654	23.713
Bruttó bér	30.000	30.000	33.800
Havi adóelőleg (gyermek nélkül)	4.896	4.596	5.862
Nettó fizetés	21.354	21.654	23.713
Bruttó bér	45.000	45.000	50.600
Havi adóelőleg (2 gyermek esetén)	9.075	10.550	12.734
Nettó fizetés	30.3000	28.825	31.541
Bruttó bér	45.000	45.000	50.600
Havi adóelőleg (gyermek nélkül)	9.875	10.550	12.541
Nettó fizetés	29.500	28.825	31.541

A lényeg

Ahogy közeledik az üzemi tanács választás egyre több kérdés merül fel az érintettekben. A "kék pont" alatt korábban megfogalmaztuk a választások tétjét és a jelöltállítás néhány részletét. De nem esett még szó a lényegről: az üzemi tanácsokról!

A választókat alapvetően egy kérdés érdekli: miért jó nekem ha elmegyek szavazni?

Ahhoz, hogy a kérdést meg tudjuk válaszolni, meg kell ismernünk a munka világát meghatározó és alkotó szereplők érdekeit. Kik ezek a szereplők? Az állam, a munkaadók és a munkavállalók, illetve akiket képviselő és védő szakszervezetek.

Az állam feladata a gazdasági környezet kiegyensúlyozott működéséhez szükséges szabályok és törvények megalkotása. Az állam akkor teljesíti megfelelően ezt a feladatát, ha a szabályok megalkotásakor a polgárai érdekeiből indul ki. Nekünk polgároknak pedig a jólét a fontos. Az általunk - jó értelemben - irigyelt államokban a jólét alapját a gazdaság magas teljesítőképessége és a megtermelt javak igazságos elosztása biztosítja. De hogyan lehet erre a szintre eljutni? A sok egyéb mellett egyik alapvető feltétel a tartós munkabéke. A munkabéke jelentőségét felismerve a munkaadók és a munkavállalók együttműködésének eszközéül szolgáló üzemi tanácsok elődjeinek létrehozását már a múlt század elején törvények szabályozták a gyorsan iparosodó országokban. Jóval az önként szerveződő szakszervezetek megjelenése előtt, vagy inkább az önszerveződési folyamat letörése érdekében bevonták a cég ügyeibe a munkások közt tekintéllyel rendelkező idősebb mestereket.

A szándék az együttműködés és annak segítségével a munkabéke megteremtése volt. Sajnos a munkavállalók számára nem jelentett túlzott beleszólási lehetőséget a cég ügyeibe, a tulajdonosok pedig többnyire az állami törvénykezés által rájuk kényszerített eszköznek érezték, ami miatt hatékonysága akkoriban megkérdőjelezhető volt.

A munkások a kizsákmányolásuk ellen és a munkakörülményeik javítása érdekében több beleszólási jogot követeltek maguknak, melynek érvényesítéséhez egyleteket, egyesületeket hoztak létre. Ezek voltak a szakszervezetek elődei. Mintegy száz-százhúsz éves történelmi folyamat érlelte ki a mai viszonyokat.

A dolgozók és a gazdasági vezetők együttműködésének - elsősorban a nyugati demokráciák - különböző fórumai más és más szerepet betöltve egészítik ki egymást. A szakszervezetek a rendelkezésükre álló eszközökkel kiharcolták a kollektív szerződéskötési jogot, melynek segítségével a bérek megállapításában ágazati megállapodásokat kötnek. Ezeknek a megállapodásoknak a színtere nem a munkahely. Ennek köszönhetően a szakszervezeti harc egyre feljebb tolódásával a munkavállalók és tisztségviselők kockázata jelentős mértékben csökkent. Ugyanakkor mind a munkaadók, mind a foglalkoztatottak szükségét érezték a vállalaton belüli egyeztetésnek. Így a munkaharcot vívó szakszervezetek és a munkabéke eszközéül szolgáló üzemi tanácsok feladatai ketté váltak.

Magyarországon lényegében a Nyugat-Európában bevált érdekegyeztetési rendszer elemeit ültette át az 1992. július 1-től érvénybe lépett és ma is érvényes Munka Törvénykönyve, amely szabályozza az üzemi tanácsok létrehozásának és működésének szabályait. A törvényi szabályozás sok kritikát kapott az utóbbi időszakban, mind a munkaadók, mind a szakszervezetek részéről. Ezek részletezésétől eltekintve az üzemi tanácsokban rejlő lehetőségekre szeretném fektetni a hangsúlyt.

A törvény értelmében az üzemi tanácsok a munkavállalók a vállalat vezetésében való részvételét testesítik meg. Olyan jogosítványokat látnak el, melyek egy részét korábban a szakszervezetek gyakoroltak, azzal a különbséggel, hogy nem kizárólag a szakszervezeti tagokat, hanem valamennyi munkavállaló érdekeit képviselik. Gyakran felteszik a kérdést, hogy ha az üzemi tanács mindenképpen képvisel, miért legyek szakszervezeti tag? Az ok rendkívül egyszerű. Például az üzemi tanács együttdöntési jogot gyakorol a vállalat jóléti pénzeszközeinek odaítélésében, de ahhoz, hogy legyen miről dönteni, a szakszervezeteknek előbb ki kell alkudnia az erre a célra felhasználható forrásokat. Tulajdonképpen a kétféle képviselet egymásra van utalva. Ha nincs az adott vállalatnál szakszervezet, beszűkül az üzemi tanács mozgástere, ha pedig nem jön létre üzemi tanács, akkor a szakszervezet elveszítheti jogosítványai egy részét.

Nem csak tartalmában, de eszközökben is másmás lehetőség áll a két intézmény rendelkezésére. Addig míg az üzemi tanács az egyeztetés eszközével élhet, addig a szakszervezet egyéb, úgymond keményebb fegyvereket, mint például a sztrájkot is bevethet.

Az egymásra utaltság nyilvánvaló. A szakszervezet és az üzemi tanácsok, mint a munkavállalók képviseletét ellátó törvényes eszközök létezéséről csak a munkavállalók döntenek, de nekik dönteniük kell.

Az írás elején feltett kérdésre a válasz ezek után következőképpen hangzik: Aki részt vesz a választásokon, hozzájárul ahhoz, hogy az általa választott személyek képviseljék érdekeit. Ellenkező esetben saját magától és társaitól is megvonja ezt a lehetőséget.

Karácsony Szilárd

A kék pont segít Önnek dönteni!

"Minden érv olyan erős, mint a képviselője"

(La Fontaine: A farkas és a bárány)

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK kitűnő érvei vannak tagjai védelmére!

Önnel együtt az erő velünk van!



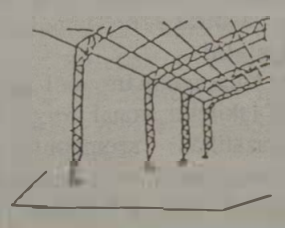
MVJ **MÁV Vasjármű**
Járműjavító és Gyártó Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: 94-313-313

1872 óta működő elődünk profilját folytatva és kiegészítve az alábbi tevékenységekkel állunk partnereink rendelkezésére.

Javítási tevékenységünk:
- kis- és közepes teljesítményű dízelmozdony javítás
- motorkocsi javítás
- villamos felsővezeték-szerelőkocsi javítás
- különleges rendeltetésű pályaépítő járműjavítás
- sínautójavítás
- vasúti nosztalgiajármű javítás
- Bzx motor mellékkocsi átalakítás BZ motorkocsivá
- román mozdony átalakítása új, más típusú motor és hajtómű beépítésével
- 2-4 tengelyes személykocsijavítás
- mechanikus hajtóműjavítás
- PRÁGA 2M70 típusú hidraulikus hajtóműjavítás
- dízelmotor javítás
- irányváltó javítás
- ütközőjavítás
- forgóváz javítás
- kerékjavítás abroncsozással
- légtartályjavítás

Tervezünk és gyártunk:
- forgácsolt alkatrészeket
- kovácsolt munkadrabokat
- lakatosipari termékeket
- fém- és acélszerkezeteket
- szerszámokat
- faipari termékeket
- műszaki gumiárukat

Szolgáltatásaink:
- láng- és plazmavágás
- szemcseszórás
- emelőgépek-, kötöző elemek vizsgálata és javítása
- villamos érintésvédelmi vizsgálatok elvégzése belföldi és külföldi bérfuvarozás, daruzás
- személyszállítás (autóbusz, mikrobusz)
- szennyvízszállítás, szennyvíztisztítás



MEGBÍZHATÓ TRADÍCIÓRA ÉPÍTJÜK JÖVŐNKET.
További felvilágosítás:
MARKETING OSZTÁLY
Tel.: 07/29-31, 07/28-05
tel./Fax: 04/313-313



A MÁV Rt. fő célkitűzése:

A veszteségek csökkentése

Sajtótájékoztató a vezérigazgatóságon

A MÁV Rt. vezetői, február 14-én, sajtótájékoztatót tartottak, melyen a társaság teljes vezérkara és az üzletigazgatóságok vezetői is részt vettek. *Rigó Zoltán* vezérigazgató ismertette azokat a feladatokat, amelyeket az Állam-MÁV Rt. szerződés aláírása után, már ebben az évben el kell végezni. Ezek között első helyen áll a veszteségek mértékének a csökkentése. A társaságnak ugyanis *az idén maximum 25 milliárdos veszteséggel kell zárni az évet.* Ez nem lesz könnyű, hiszen a költségcsökkenés, a bevételek növelése nélkül megközelítőleg 40 milliárd lenne.

A tervek szerint az idén *mintegy 5,3 százalékkal növekedhet az áruszállítás.* A januári és a februári eredmények kedvező alakulása láttán van arra remény, hogy a tervet sikerül teljesíteni.

A vezérigazgató rátérve a személyszállításra, elmondotta, hogy növekedés nem várható, de az elmúlt évben elért szintet tartani lehet. Ami a szolgáltatásokat illeti, a belföldi forgalomban kevésbé, a nemzetközi vonalakon viszont várható magasabb szintű szolgáltatás.

A személyfuvarozásban már megkezdődött a veszteségek feltárása. A mellékvonalakon egyenként vizsgálták a költségcsökkentési lehetőségeket. Arra a megállapításra jutottak, hogy csupán üzemviteli technológiai egyszerűsítésekkel *egy milliárd forint költség megtakarítás és 1200 fős létszámcsökkenés érhető el!* A hatósági engedélyhez kötött visszaminősítésen alapuló technológiai egyszerűsítéssel évente további 230 fős létszám és mintegy 120 millió forint takarítható meg. Közel 900 milliós műszaki fejlesztéssel pedig 470 vasutas munkája váltható ki. Ezzel évente 270 milljó forint takarítható meg.

Rigó Zoltán a számok ismertetése után nem mulasztotta el megjegyezni, hogy a mellékvonalakon feleslegessé váló emberek elbocsátását nem tervezik. Az a szándékuk, hogy részükre megpróbálnak más területen munkát biztosítani.

Elhangzott a tájékoztatón az is, hogy a veszteségek csökkentése érdekében február 26. és május 27-e között a menetrendben szereplő 2680 személyszállító vonatból *88-at leállítanak.* Ezek többségében olyan mellékvonalon közlekedő vonatok, amelyekre nincs igény.

Szóba került a MÁV ingatlan vagyona, amely nagy értéket képvisel. Hasznosítását a tulajdonjog rendezése után megkezdik. A szociális ellátásról pedig megtudtuk, hogy erre az egészségügyet és az oktatást is beleértve évente fejenként 44 ezer forintot fordítanak. Ennek csökkentését nem tervezik.

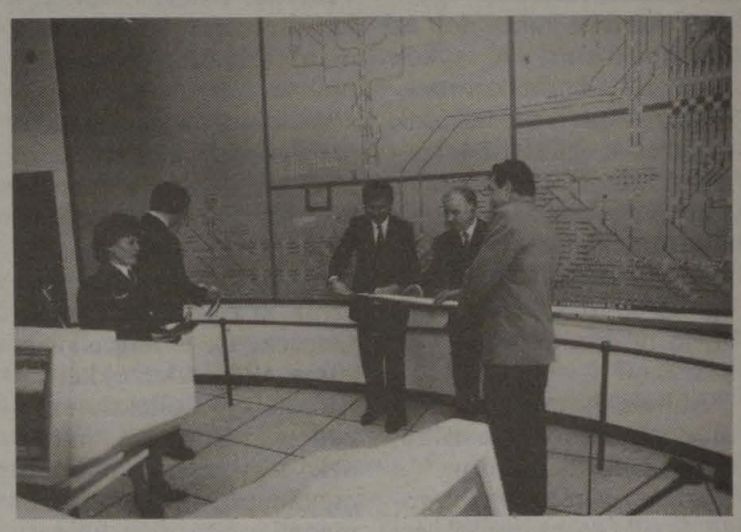
A vezérigazgató kérdésre válaszolva a vasutas szakszervezetekkel a sztrájk után kialakult kapcsolatot kiegyensúlyozottnak mondta, majd kijelentette: a költségcsökkentő intézkedések bevezetéséhez is szükség van az érdekképviseletek és a vasutasok támogatására.

(visi)

A Domino 70 után

Ferencvárosban üzembehelyezték a számítógépes kódos vezérlőrendszert

A Magyar Vasutas múlt évi utolsó – december 14-én megjelent – számában fényképes tudósítást közöltünk a ferencvárosi személypályaudvaron üzembehelyezett Domino 70 tipusú biztosítóberendezésről. A tudósítás azzal fejeződött be, hogy a biztosítóberendezés üzembehelyezésével a korszerűsítés még nem ért véget. A Domino 70 berendezést még kiegészítik egy számítógépes kódos kezelő és irányító rendszerrel.



Nos, ez a rendszer is megvalósult, így február 17-én, pénteken megtörtént a hivatalos üzembehelyezés. A berendezés átadása alkalmából rendezett ünnepségen részt vett *Lotz Károly* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter, *Kálnoki Kis Sándor* a MÁV Rt. elnöke, *Rigó Zoltán,* a MÁV Rt. vezérigazgatója.

Mint az egy-egy jelentősebb új létesítmény átadása alkalmából lenni szokott, beszédek hangzanak el. Elsőnek *Sztrányay György* beruházásbonyolító osztályvezető tartott rövid ismertetőt. A berendezés tulajdonságait méltatva kiemelte: *a rendszer letiltja az egymást veszélyeztető tolatási és vonatmozgásokat, és kizárja az alávváltás lehetőségét.* A vonatok folyamatosan ellenőrzött és a kezelőszemélyzet számára viszszajelentett vágányúton közlekednek. A főjelzők állásáról pedig a mozdonyvezetők folyamatos információt kapnak. A biztosítóberendezéshez kapcsolódó számítógépes vezérlőrendszer pedig lehetővé teszi a csomópont egészének egy helyről történő működtetését. A szomszédos állomások szolgálattevői az eddigi telefonon történő engedélykérés helyett gépi, dokumentált engedélykérést tudnak lebonyolítani Ferencvárossal, s a közlekedő vonatok számát a rendszerbe beírva, automata vonatközlekedési üzemmódok végrehajtására is lehetőség nyílik.

Ez az új, igazán korszerű berendezés, amellett, hogy biztonságosabbá, gyorsabbá tette a vonatközlekedést, könnyítette a vasutasok munkáját, de ugyanakkor nagyobb követelményeket is támaszt velük szemben. A berendezések kezelése és karbantartása speciális szakértelmet kíván, melyet a vele dolgozóknak mielőbb el kell sajátítani.

A beruházásbonyolító osztályvezető után Rigó Zoltán is a berendezés jelentőségét emelte ki. Ezeket mondotta:

– Az évek óta tartó ferencvárosi rekonstrukció ma olyan állomásához érkezett, amelynek kézzel fogható eredményei láthatók ebben a teremben. Ez a beruházás egy folyamat része. Maga a rendszer szervesen kapcsolódik a hegyeshalmi fővonal beruházásaihoz. Azt tervezzük, hogy majd egy budapesti központból irányítsuk ezt a fontos nemzetközi fővonalat.

A vezérigazgató rövid beszéde után Lotz Károly a nemzeti szalag átvágásával hivatalosan is átadta rendeltetésének a számítógépes vezérlőrendszerrel működő Domino 70 biztosítóberendezést.

Az ünnepség hivatalos része kitüntetések átadásával ért véget. Rigó Zoltán hat, a munkában kiemelkedő eredményt elért vasutasnak Vezérigazgatói Dicséretet nyújtott át.

Visi Ferenc

Tanulmányúton Japánban

(I. rész)

Négy teljes hét állt rendelkezésemre ahhoz, hogy a japán termelésirányítás és üzemszervezés módszereit mind elméletben, mind a gyakorlatban tanulmányozzam. A BME Mérnöktovábbképző Intézet pályázata révén a MÁVGÉP Kft. munkatársaként 10 magyar szakembernek az egyike lehettem, akik a japán kormány által finanszírozott „Production Management" tanfolyamon részt vettek.

A kiutazókat a japán fél jelölte ki. A pályázat eredményhirdetése és a kiutazás között olyan rövid volt az idő, hogy a mérnöktovábbképző szokásos felkészítő tanfolyamára nem is futotta belőle, csupán a Japán International Coorperation Agency (JICA) felkészítő füzete és egy angol-japán nyelvlecke könyv és kazetta állt rendelkezésre, melyet a Japán Nagykövetségen kaptam.

Az első két hetet Tokióban töltöttük. Szállásunk a Tokió Internacional Centerben volt. Az előadások egy részét is itt tartották. Hogy a japán csodát jobban megértsük, ezért két napot áldoztunk arra, hogy az ország történelmével, gazdaságával, kultúrájával megismertessenek. Még japán nyelvleckét is kaptunk. Csak ezek után vágtunk bele a szakmai anyagba.

Már az első napokban bőségesen elláttak szakkönyvekkel és konzultációs segéd-anyagokkal. Az *előadások magas színvonalára* jellemző, hogy többnyire USA-t is megjárt *egyetemi tanárok* tartották. Japán gazdasági fejlődését három nagy szakasz jellemzi. 1955-ig tulajdonképpen a II. Világháború utáni talpraállás időszaka, 1955-1975 a „rakéta"-sebességű növekedés, melynek külön lendületet adott – és amire ma is nagyon büszkék – az 1964-es tokiói olimpia, 1970. Osaka-i Expo és 1972. Sapporo-i Téli Olimpia.

A harmadik, máig is tartó szakasz, a stabil növekedés. Természetesen, mint aki a munkába lépésem óta, 1976-tól a Vasutasok Szakszervezetének tagja vagyok, rákérdeztem a *vállalati vezetés és a szakszervezetek kapcsolatára.* Elmondták, hogy a szakszervezetek Japánban nagyon aktívak. Nagyon sok gazdasági vezető is tagja, sőt vezető funkciót is betöltenek. Ugyanakkor a szakszervezetek szorosan *együttműködnek* a vezetéssel, ellentétben más országokkal.

Ha az életszínvonalat, kereseteket, szociális ellátásokat nézzük, akkor mondhatjuk, hogy tehetik. Még egy adalék: Japánban a *munkanélküliség nem éri el a 3 százalékot.* Ugyanakkor gondolom Magyarországról nézve furcsa az *évi 9 nap szabadság,* vagy a *napi 10-12 órás munkavégzés,* természetesen a *túlmunka-díjazás nélkül.*

Nem messze laktunk a Shinjuku hivatal-negyedének felhőkarcolóitól. Este nyolckor az ablakok több mint a fele még világos volt, pedig a munkaidő 9 órakor kezdődött, vagyis hivatalosan 17 órakor végetért. Nem véletlen, hogy a világon egyedülállóan Japánban honosodott meg az úgynevezett *„alvó-fülke".*

Ezt azok veszik igénybe, akiknek munka végeztével nem érdemes hazautazniuk. Tokió 15 milliós város, a méretekből következik, hogy a munkába járással az emberek 3-4 órát töltenek a tökéletes összhangban lévő elővárosi és városi közlekedés ellenére. Ezek a kaptárhoz hasonlító kabinkák 1x1x2 méteresek, hőfokszabályzóval, TV-vel, rádióval ellátva.

(Folytatjuk)

Lakos György

Tiszaföldvár, Kunszentmárton

Reménykedő vasutasok

Szívesen írtam volna Tiszaföldvár forgalmának reménybeli föllendüléséről, ám az állomásfőnök asszony mereven elzárkózik a tájékoztatás elől. Azt mondja: december hatodikára hívták össze a vonal állomásfőnökeit, akkor derült ki, milyen sorsot szán nekik a felső vezetés. Annyit azért sikerül megtudnom, hogy a teherforgalom ingadozó, hiányoznak a stabil szállító partnerek. Egyébként nem tart attól, hogy a legrosszabbra, a vonal, vagy az állomás bezárására sor kerülne.

A személyforgalom csökkenése tájékoztatás nélkül is nyilvánvaló. A város központja a vasútállomástól inkább több, mint kevesebb két kilométernél, ennyit ma közönséges halandó már nem gyalogol tízhúsz forintos árkülönbözetért. A vonattal való utazásban legfeljebb az ifjabb korosztály vél fölfedezni némi kalandot, a délutáni, Szentesről érkező "iskolajáratról" talán ötven diák is leszáll Tiszaföldváron.

— *Kunszentmárton régi és meglehetősen népes település, sok elszármazott egykori lakossal* — informál *Ádám György* állomásfőnök. — Ezek rendszeresen látogatják szülővárosukat, aminek köszönhetően a személyforgalmunk is tekintélyesnek számít. Ilyen szempontból feltétlenül szükség van az állomásra. Más kérdés, hogy éppen a gyönge teherforgalom miatt minősítették vissza Kunszentmártont harmadikból a negyedik csoportú állomások közé. A stagnálás a múlt év első kilenc hónapjára is érvényes, az utolsó másfél hónapban viszont már észlelhető volt a fölfutás. Úgy fest a dolog, hogy a környékbeli vállalkozások, a mezőgazdaság kezd magához térni, már többen jelentkeztek, hogy a jövőben vasúttal szeretnének fuvaroztatni.

A Kunszentmártonból kiinduló lakitelki vonal forgalma teherszállítás szempontjából elhanyagolható és a személyforgalom sem túl magas — folytatja az állomásfőnök. Ide legfeljebb piaci napokon érkezik 20-25 utassal több a megszokottnál, a tolatós tehervonat pedig többnyire Szelevényről fordul vissza, mert nincs a végállomásra szóló elegye. Kunszentmártonból is legfeljebb önkezelésű kocsi akad, egy-egy vagon szenet "terítenek" szét a vonal szolgálati helyei számára.

A kunszentmártoniak ennek ellenére sem örülnének a mellékvonal megszüntetésének, hiszen teljesítményük napi 4 pár, plusz egy vonattal csökkenne. A fölszámolás személyi következményekkel is járna, mivel ilyenformán szükségtelenné válna a Kőrös árterében lévő nyíltvonali szolgálati hely további fönntartása, ami négy ember munkahelyét érintené.

— A nagyarányú csökkenés ellenére sem veszteséges az állomás, mind anyag-, energia-, mind a munkabért illetően ki tudjuk gazdálkodni a fölmerülő költségeket, pedig harmincketten vagyunk.

Thorday Zoltán

Érdekvédelmi horizont

Zártkörű nyilvánosság

Tavaly késő ősszel, amikor a társadalmi-gazdasági megállapodás előkészületei még magas fordulatszámon pörögtek, egyik alkalommal részt akartam venni azon az értekezleten, ahol a Munkaügyi Minisztérium vezetői az egyik szakszervezeti konföderáció tisztségviselőivel tárgyaltak. Zártkörű a megbeszélés – kaptam az udvariasan határozott elutasítást. – Nem hívtuk a sajtó képviselőit.

Meglepett és kissé fel is paprikázott az elzárkózás, hiszen addig az Érdekegyeztető Tanács plenáris ülései is nyilvánosak voltak. Érdeklődésemre, hogy miért váltottak zártkörűre az illetékesek, azt a magyarázatot kaptam az egyik minisztériumi vezetőtől, hogy ehhez joguk van a tárgyaló partnereknek és néha szükségesnek is érzik az újságírók távoltartását, mert így nyugodtabban, bizalmasabban beszélhetnek olyan dolgokról, amelyek csak rájuk tartoznak.

Valóban, lehetnek ilyen szituációk, alkalmak, találkozók. Ezt aligha vitathatja bárki is. Ha ez segít az előrehaladásban. Ám mint látjuk, a megállapodás megszületésén a titkolózás, a zárt ajtók mögötti alkudozások sem segítettek. Merthogy később szaporodtak a zártkörű megbeszélések. És nemcsak az érdekegyeztetés fórumán. Megfigyelhető e jelenség terjedése a közélet más területein is. Egyre több a nyilvánosság kizárásával zajló összejövetel.

Nem jó jel. Lehangoló, mert nem erről volt szó a kormányprogramban, hanem a nyíltságról, a társadalmi párbeszédről, amelynek a jelentősége különösen nagy a nehéz időkben, mert enyhíti a megszorítások következményeit, beleszólást biztosít a terhek elosztásába, az érintettek sorsának alakításába.

Nemsokára indul az államháztartási reform, az oktatás, az egészségügy, a közszolgálat, a szociálpolitika területének átalakítása, ami húsba vágó, mert sok munkavállalót érint egzisztenciálisan. Eközben az emberek többsége azt sem tudja, mi az az államháztartási reform, s milyen következményekkel jár. Márpedig, ha az emberek nincsenek beavatva, nincsenek tisztában a nagyarányú átalakulás társadalmi hatásaival, akkor sok konfliktusra kell számítaniuk az illetékeseknek. A közvélemény felkészítése, megnyerése nélkül aligha számíthatnak sikerre az államháztartási reformbizottság tagjai. Ez ugyanis csak nyílt szóval, társadalmi párbeszéddel, a nyilvánosság igénybevételével és betartásával lehetséges.

Kárpáti Sándor

Nemzetközi konferencia a munkaügyi kapcsolatokról

A Vasutasok Szakszervezete a Magyar Tudományos Akadémia konfliktuskutató központjával kooperálva, február 18-19-én, *„Vállalati szintű munkaügyi kapcsolatok az átalakulás folyamatában"* címmel nemzetközi konferenciát rendezett Budapesten. A konferencián, melynek a VSz Benczúr utcai központja adott otthont, tíz ország kutatói vettek részt.

A konferencia témájához kapcsolódva elsőnek *dr. Márkus Imre*, a VSz elnöke tartott tájékoztatót. Elöljáróban a rendszerváltozás utáni állapotokról, a munkavállalók helyzetéről, a szakszervezetek érdekvédelmi, érdekképviseleti munkájának alakulásáról beszélt. Konkrét példákkal is szolgált. Elmondotta, hogy a MÁV-nál, mint az ország legnagyobb vállalatánál, a korábbi egy szakszervezet mellett további tizenkettő alakult. Az elmúlt évi üzemi tanács választásokon történt megmérettetés után azonban csak háromnak, a Vasutasok Szakszervezetének, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetének és a Mozdonyvezetők Szakszervezetének sikerült a vagyonmegosztás szempontjából fontos 10 százalékot elérni, illetve meghaladni. A kollektív szerződés és bértárgyalásokon ennek a három szakszervezetnek van jogosultsága a munkaadóval tárgyalni és megegyezni. Az elnök konkrét példaként említette *a múlt év végén sztrájkkal kikényszerített béralkut.* Ez a három reprezentatív szakszervezet összefogása, harcos kiállása eredményeként született meg.

Mint általános jelenségről, szólt a munkavállalók bizalomvesztéséről, majd megemlítette, hogy ez év májusában lesz hazánkban az üzemi tanács választások második fordulója. Ez a szakszervezetek számára azért fontos esemény, mert ott dől el, hogy melyik érdekvédelmi szervezetnek mekkora szelet jut a tortából. Pontosabban fogalmazva, milyen lesz a vagyonmegosztás mértéke.

A VSz elnökének tájékoztatója után *Szabó Zoltán*, a MÁV Vasjármű Kft. ügyvezető igazgatója a vasút életében történt változásokról adott vázlatos ismertetést.

A tájékoztatók után a konferencia *Makó Csaba* professzor elnökletével folytatta munkáját. Egyébként a professzortól tudtuk meg, hogy a nemzetközi kutatásban tizennégy ország vesz részt.

Japánból ketten jöttek el Budapestre. *Akihiro Ishikova* professzor és *Toshimasha Shivaishi* a tokiói Munkaügyi Kutatások Tanácsának a tagja. A professzortól kérdeztük: *mikor és milyen célból kezdődtek a felmérések:* – Japánban tíz évvel ezelőtt az elektronikai ipari dolgozók szakszervezeti szövetsége kezdeményezte a felmérést – válaszolta. - Azóta a szakszervezeti föderáció több kutatást is végzett a munkásoknak a szakszervezetekkel szembeni beállítottságairól. A felméréseket követően arra is kíváncsiak voltak, hogy más országokban hogyan gondolkodnak a munkások a szakszervezetekről. A vizsgálatok tapasztalatai szerint a fiataloknak hiányosak az ismereteik, ezért közömbösek a szakszervezetek iránt. Ezek a tapasztalatok voltak az elindítói a nemzetközi kutatások kiszélesítésének.

Akihiro professzor és kollégája egyaránt örömmel nyugtázta; hogy a vendéglátó magyar vezetők tájékoztatói jelentős mértékben segítették őket a magyar valóság megismerésében.

A kétnapos konferencia Makó Csaba professzor értékelése szerint is eredményes munkát végzett.

V. F.

Évforduló küszöbén (2.)

A Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete 1947. decemberében tartotta II. kongresszusát. A korabeli beszámolóból megállapítható, hogy a közlekedési kormányzat 1945-től 560 millió forintot fordított a vasút helyreállítására, szociális létesítmények építésére. Sok milliót fordítottak a munkafeltételek javítására.

Ebben az időben 215 szakszervezeti helyi csoport és 138 üzemi bizottság működött. A helyi csoportok irányításával 3169 bizalmi dolgozott, akiket a főbizalmiak irányítottak.

Érdekes szakszervezet-történeti dokumentum a központi vezetőségnek a II. kongresszusra kiadott, igényes nyomdatechnikával készült jelentése, amelyből érdemes most részleteket közölni, hiszen a jelenkor számára is hordoz elgondolkoztató üzenetet.

Abban az időben a vasutasok külön-külön semmiféle eredményt nem érhettek volna el, ha szervezetlenül, erős szakszervezet nélkül indultak volna harcba a mindennapi kenyérért.

"A tagok érdekében kíméletlen, sokszor késhegyig menő harcot kezdtünk a nyomor és nélkülözések enyhítésére" írta a beszámoló. A szakszervezet az étkezési és beszerzési akciók ezreit indította el, s csökkenteni tudta az éhséget. Az első látható eredmény az egységes családi pótlék kiharcolása volt. Megszületett az új vasutas státusz is, amely Európa szerte feltűnést keltett. 30 000 órabéres munkást nevezett ki a szakszervezet. Az új státusz munkaköri csoportba sorolta a dolgozókat és ezzel eleve megakadályozta az elmúlt rendszerek aránytalan fizetéskülönbözeteit. Nagy jelentőségű vívmány volt a nyugdíj felemelése, a túlórák egységes alkalmazása, a változó illetmények egységesítése, az üzemi jutalékrendszer kidolgozása. Megszervezték a vándor kelengyeakciókat, elhelyezték az árvákat, karácsonyi segélyeket osztottak, napköziotthonok, óvodák nyíltak, amikkel a vasutas családok életén könnyítettek.

A szakszervezet sokat tett a munkanélküliek foglalkoztatásáért is. Több mint 18 ezer vasutasnak teremtettek munkaalkalmat.

A korabeli szakszervezet a Magyar Államvasutak Betegségi Biztosító Intézetének, valamint a Nyugdíjintézet intéző bizottságában 70 százalékos arányban foglalt helyet és védte a dolgozók érdekeit. Törődtek a fiatalokkal is. Vasutas Ifjúság címen külön sajtóorgánum jelent meg, amely a Szakszervezeti Ifjúmunkás és Tanoncmozgalom vasutas gárdájának dinamizmusáról adott képet.

Hosszan lehetne még sorolni a szakszervezet rövid idő alatt elért eredményeit az ország építésének hőskorában. Mindenképpen érdemes azonban külön is emlékezni a szakszervezet hivatalos lapjára, amely akkor az ország első szakszervezeti újságja volt, a Szabad Vasutasok és Hajósok lapjára. Nagy anyagi áldozattal készült, de a szakszervezet vezetői nem sajnálták rá a pénzt. 1945. decemberében 23 ezer példányban, négy oldalon jelent meg, később már 8-12 oldalon 130 ezer példányban képes üzemgazdasági- és hajós melléklettel bővítve került a dolgozók kezébe. Az újság elérte azt a célt, amely napjainkban is minden kiadó és szerkesztő álma: az olvasók alig várták a megjelenését.

– ar –

(Folytatjuk)

„Az életminőség javításáért, a mozgásszervi betegekért"

Kiss István Lakitelek állomásfőnöke nyílt levélben kéréssel fordult valamennyi tényleges és nyugdíjas MÁV dolgozóhoz, valamint valamennyi vasutas szakszervezethez, hogy a beteg vasutasoknak megmaradjon Zalakaroson a MÁV Gyógyház. Megtudtuk: dr. Kuti Erzsébet főorvosasszony elnökletével megalakult

„Az életminőség javításáért, a mozgásszervi betegekért Alapítvány". Ennek célja: – a betegek magasabb szintű ellátáshoz szükséges műszerek, géppark felújítása, kibővítése; – az életminőség javítását szolgáló mozgásterápia biztosítása, (torna, sporteszközök); – helyiségek kulturáltabb kialakításához való segítségnyújtás.

Kérik és várják azon egyének, intézmények, szervezetek pénzadományait, akik céljaikat megértik és támogatásra méltónak találják. A támogatás összegének nincs alsó és felső határa. Mindenki erejéhez mérten, akár pár száz forintos támogatást is köszönettel vesznek.

A felajánlás a hatályos adójogszabályok szerinti kedvezményeket élvezi, ezért kérik az adományozókat, hogy az átutalási csekken jelezzék, amennyiben igényt tartanak az adóeljáráshoz felhasználható igazolásra, melyet címükre megküldenek.

Befizetési csekket az alábbi helyeken lehet kérni levélben vagy telefonon:

MÁV
Mozgásszervi
Rehabilitációs Intézet
8749 *Zalakaros*,
Termál út 6.
Üzemi telefon:
05/44-44
Postai telefon:
93/340-122;
93/340-131

MÁV
Állomásfőnökség
6065 *Lakitelek*,
Széchenyi krt. 64.
Üzemi telefon:
06/43-12
Postai telefon:
76/342-017

KÖRMEND

Tizenheten visszaléptek a Vasutasok Szakszervezetébe

December 12-én választották *Simon Kálmánné* vezénylőt szb-titkárrá Körmenden. Édesapja is vasutas volt, férje fővizsgáló. 1965-ben első munkahelyeként került ide Körmendre, kocsifelírónak és távírásznak. Dolgozott még Ajkán, Szombathelyen, Porpácon és Vépen. Az akkori taglétszám, rövid idő alatt ötvenegyre emelkedett. Ez most 86 százalékos szervezettségnek felel meg. Az újak valamennyien visszalépők, tizenheten a VDSzSz-től jöttek. Ez nem mondható mindennapinak egy kis vasi vasútállomáson.

– *Mi történt Körmenden?* kérdeztem a mindig mosolygó, energikus szakszervezeti titkárt.

– *Általános, hogy az emberek* – főleg a valamikor egy nagy családnak számító vasutasok – soha nem voltak olyan messzire egymástól, mint most. Igénylik a törődést, a beszélgetéseket és főleg a folyamatos információt a MÁV-ról és a szakszervezetről.

– *Ez hozta őket vissza?*

– Ez is. Nehéz helyzetben van mindenki. Várják a segítséget. Én ennek mindenkor régebben is munkakörömnél fogva – igyekeztem megfelelni. Most kiegészítem a VSz-től kapott szóbeli és írásos tájékoztatókkal. Az utóbbiakat valamennyi munkahelyre különkülön is kiküldöm.

– *Ön tíz esztendeje vezénylője az állomásiaknak és az ide tartozó utazóknak. Nem népszerű beosztás...?*

– Nézze; minden vezetőt így engem is szidnak! Mindezek ellenére érzem és bírom az emberek általános bizalmát. Mindent megteszek a munkatársaimért. Ezekkel a mindennapok során van módjuk meggyőződni. Ahol tudok segítek mindenkin. *Látni Simon Kálmánnén, hogy szereti, érti és élvezi a vasutat. Nem öntelt, de elégedett önmagával. Bátor is a maga módján, de módszeresen. Tudja, hogy ebből a nagyon nehéz helyzetből a gazdasági vezetés, a dolgozókat összefogó, megfelelő toleranciával bíró szakszervezetekkel talán előbb lehet kijutni.*

Tagszervezést nem folytattak, most sem teszik és nem is tervezik. Helyette most farsangi bálra és nőnapra készülnek. A mindennapokat ilyen családi jellegű összejövetelekkel szeretnék jobbá és elviselhetőbbé tenni.

Sz. Jakab István

A városligeti múzeumok programjából

Esztendők óta rendszeres a Városligetben levő négy múzeum közös sajtótájékoztatója. Az idén erre február 13-án, a Mezőgazdasági Múzeumnak otthont adó, különböző építészeti stílusokat ötvöző Vajdahunyad várában került sor.

Zugló polgármestere, *Kutalikné dr. Kardos Zsuzsanna* üdvözlő beszédében hivatkozott arra, hogy a kerület leggazdagabb művelődési központjában hangzanak el a közeljövő tervei. Kiemelte, hogy az intézmények sok segítséget nyújtanak a sokrétű kultúrális és szórakozási lehetőséget biztosító kerületnek, amelyet az önkormányzat a maga módján – például a „Zuglóiak Egymásért Alapítvány" létrehozásával – igyekszik viszonozni.

A Műcsarnok megbízott igazgatója, *dr. Pilaszonovich Irén* utalt arra, hogy több évig tartott az épület újjávarázsolása, 2,5 milliárd forint ráfordításával. Most már megkezdhetik nemzetközi kiállítások rendezését is az eredeti helyszínen. *Dr. Mojzer Miklós,* a Szépművészeti Múzeum főigazgatója elmondotta, hogy a téli kényszerű zárvatartás után már megkezdődik a kiállítás-sorozat: grafikai, mitológiai, egyiptomi és görög-római.

A Közlekedési Múzeum főigazgatója, *Katona András* megemlítette, hogy az épületük főbejáratát és előterét átalakították, így alkalmasabb a látogatók fogadására és ami a legfontosabb: *megoldódott a mozgássérültek bejutása a termekbe!* Állagmegóvás miatt szükséges volt a repüléstörténeti és űrhajózási anyagot őrző Petőfi Csarnok tetőszerkezetének cseréje is. Terveik között szerepel, hogy *Vásárhelyi Pál,* elsősorban az Alduna-szabályozás megvalósítójaként ismert személyiség születésének 200. évfordulója alkalmából március 22-én kiállítást rendeznek és tudományos konferenciát tartanak a reformkori mérnökök vízépítési munkásságának emlékére és méltatására. Figyelemmel lesznek a budapesti metró 25. évfordulójára és új arculatot kap a Metró Múzeum. Rövidesen ismét modellvasút-kiállítás nyílik *„Közlekedésre nevelés"* címmel. Ennek lényege az, hogy a fiatalok figyelmét felkeltse a közlekedés alaposabb megismerésére.

A Mezőgazdasági Múzeum főigazgatója, *dr. Fehér György* arról számolt be, hogy már a millecentenáriumra készülnek. Időszaki kiállításokat azonban az idén is tartanak és résztvesznek Bonnban a borászati bemutatón. A közvéleményhez szólva is megjegyezte, hogy kultúrpolitikai szempontból rendkívül kedvezőtlen a központi támogatás egyre csökkenő tendenciája és az adózás méltánytalan mértéke.

(horváth k.)

Kísért a múlt?

Hónapok óta foglalkoztatja a magasabb köröket és a közvéleményt egyaránt az egyes vasútvonalak tervezett megszüntetése, önkormányzati bérbeadása, a közlekedő vonatok számának csökkentése, az ezzel együttjáró további létszámapasztás. Ezekre gondoltam, amikor az ismert vasúttörténész, *Miklós Imre* vaskos kötetét forgattam a napokban és abban rábukkantam a *"Bérbe akarták adni a MÁV-ot 90 esztendőre"* című szövegrészre. Az olvasmány lényegét szeretném megosztani az olvasóval.

Az első komoly megmozdulás a Közalkalmazottak Nemzeti Szövetségében (KANSZ) és a Vasutasok Országos Gazdasági Egyesületében (VOGE) a trianoni béke után akkor állt elő, amikor az a hír kelt szárnyra, hogy a MÁV-ot egy ügynök közvetítésével 90 évre a kormány bérbe akarja adni nyugati hatalmak pénzcsoportjának. A terv érintette a MÁV gépgyárakat is.

A végrehajtás ellen a közlekedési blokkban tömörült vasutasokat, postásokat és hajósokat 1920. június 19-én tiltakozó gyűlés tartására a MÁV igazgatóságnál alkalmazott *Wahl Frigyes* főmérnök, a VOGE első ügyvezető elnöke hívta fel. A kormány anyagilag is rendkívül kedvezőtlen ajánlata heves ellenkezést váltott ki. A nagygyűlés kifejezést adott a vasutasok mérhetetlen elkeseredésének és kimondta, hogy minden erejükkel tiltakoznak a maguk és a nemzet jövője érdekében a bérbeadás ellen. (Nem eredménytelenül.)

E sorokat leírva megkérdezem: kísért a múlt?

—hly—

Hobbym a vasút

A veszprémi Baros Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub kiadásában jelenik meg a „Hobbym a Vasút" című újság.

Két évvel ezelőtt klubunk tagjai vállalkoztak arra, hogy a vasútmodellezők és vasútbarátok kezébe egy olyan olvasmányt adnak, amiben mindenki hasznos ismereteket találhat.

Az újságban foglalkozunk: vasúti járművek bemutatásával, vasútvonalak ismertetésével, vasúttörténeti érdekességekkel, modellezéssel kapcsolatos ötletekkel és tanácsokkal, programajánlatokkal, kiállításokkal kapcsolatos tájékoztatással és a témákhoz kapcsolódó hirdetésekkel.

Hirdetéseink lehetőséget adnak:

– egyéneknek modellek, emléktárgyak vásárlásával, eladásával, cserélésével kapcsolatos tájékoztatásra,

– kereskedőknek, vállalatoknak termékeik és szolgáltatásaik reklámozására.

Lapunk negyedévenként jelenik meg. Példányonkénti ára 100 forint. Éves előfizetés esetén 400 forint.

Megrendelhető: a Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub 8202 Veszprém Pf. 713 címen, illetve vasúti vonalpostán Veszprém Állomásfőnökség útján. Postai kézbesítés esetén 25 forint feladási díjat számolunk fel.

Letenyei Tamás
klubvezető

LAKÁSCSERE

Elcserélném Kőbánya központjában lévő, 117 négyzetméteres 3+2 félszobás, duplakomfortos, telefonos, parabolaantennás + garázs + melléképület + nagy kertes zöldövezeti két lakásos társasházi MÁV-bérlakásomat, legalább 1+2 félszobás bérlakásra. Önkormányzati lakás is lehet. Érdeklődni: nappal a 322-8297-es, este a 262-7466-os telefonszámokon.

Eladnám Erdőkertesen lévő (Budapesttől 25 kilométerre) 310 négyszögöles telket 45 négyzetméteres téliesített lakóházzal. Víz és gáz az utcában. Irányár: 2 millió forint, vagy elcserélném 1+2 félszobás önkormányzati, vasúti bérlakásra. Érdeklődni lehet: személyesen Budapest XV. Széchenyi út 14. I. emelet 5. Simigh, telefonon: nappal a 122-8297; este a 262-7466-os számokon.

Elcserélném budapesti olcsó bérű teljesen felújított telefonos, komfortos másfél szobás, első emeleti MÁV-bérlakásomat (kiskert, padlás, pince, tároló kamra van) hasonló önkormányzati lakásra, vagy kis házrészre. Újpest, Káposztásmegyer, Budapest környéke előnyben. Érdeklődni lehet: a 261-1513-as telefonszámon.

Elcserélném Kiszombor nagyállomási 71 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat (2,5 szoba, komfortos, előkertes gazdasági udvarral) szegedi 1,5 szobás szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: a fenti címen Bányainé, vagy a 62/323-165-ös telefonszámon.

Eladó Szarvason a Körösparttól 200 méterre egy 26 négyzetméteres faház, 100 négyszögöles telekkel, villany, víz, gáz van. Érdeklődni lehet: Szarvas, Hársfa u. 8. 66/312-072 telefonszámon 20-21 óráig. Budapesten a 1647-419-es számon.

Elcserélném újpalotai egy és fél szobás, összkomfortos, telefonos öröklakásomat gödöllői hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: a 1647-419-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Landler lakótelepi egy plusz két félszobás 62 négyzetméteres öröklakásomat a telepen lévő 2 szobás öröklakásra, értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet: a 1662-842; 1663-841-es telefonszámokon.

Elcserélném Budapest Déli pályaudvarnál lévő háromszobás gázfűtéses MÁV-szolgálati lakásomat Budapest Déli pályaudvar közelében lévő kétszobás önkormányzati vagy megvásárolható MÁV-bérlakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet az esti órákban a 1685-303-as, napközben a 22-13-as üzemi telefonszámon.

Elcserélném XV. kerületi 59 négyzetméteres, 2 szoba, nagy konyha, fürdőszoba, WC, kamra, nagy pincés, belül felújított, cirkófűtéssel ellátott, belső udvaros MÁV-bérlakásomat, kizárólag káposztásmegyeri lakásra. Érdeklődni lehet: a 37-17-es üzemi telefonszámon Kissnénél.

Elcserélném Nyírmihálydi felvételi épületben levő, szolgálati lakásomat, (2 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, melléképületek, garázs, kis kert) egy minimum 2 szobás, összkomfortos, de legalább komfortos Debreceni lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Szabó János 4363 Nyírmihálydi, MÁV állomás, vagy a 92-76-os üzemi telefonszámon.

Halálozás

Január 26-án, 83 éves korában elhunyt *Rödönyi Károly* aranydiplomás gépészmérnök, nyugalmazott közlekedési és postaügyi miniszter. Rödönyi Károly 1963-tól a MÁV vezérigazgatója. 1971-1972-ben a Nemzetközi Vasútegylet elnöke, 1973 és 1980 között a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. igazgatóságának elnöke volt. 1973-tól államtitkár, 1974-1976 között a közlekedési és postaügyi miniszteri posztot töltötte be.

Rödönyi Károlyt február 8-án kísérték utolsó útjára a Farkasréti temetőben.

Megjelent a második pótkötet

VASÚTI LEXIKON

"Az idő halad, mi pedig vele változunk." – mondja a régi latin közmondás, mely akár mottója is lehet az új vasúti szaklexikon kiadásának. Ezen a gondolaton tűnődünk *dr. Komoróczky István* okleveles gépészmérnökkel, a MÁVFA-VÉD Kft. főmérnökével, aki a most megjelent Vasúti Lexikon második pótkötetének nem csupán egyik szerzője, hanem egyben szaklektora is.

Kétségtelen, hogy a változás és a fejlődés jegyében került sor a jelenlegi pótkötet kiadására. Mint ahogy a kötet előszava is utal rá, "a lexikális műfaj az örök változás tételének szellemében tartozik a már feldolgozott törzsanyagot állandóan kiegészíteni, korszerűsíteni, a kutatási eredményeken alapuló új fogalmakat közzétenni". Ennek megfelelően az 1984-ben kiadott alapmű és az 1991-ben azt követő első pótkötet után – mivel mind az új információk tételes nagyságrendje, mind pedig szakmai súlya azt megkövetelte – egy 18 tagú szerzői kollektíva összeállította a szak-szócikkek rendszerét. Igyekeztünk tükröztetni azt a gyorsütemű fejlődést, amely a gazdasági életben, illetve ennek részeként általában a vasút és annak valamennyi szakterületén bekövetkezett. A közelmúlt társadalmi és gazdasági fejlődését-változását kísérő fogalmak támpontot kell, hogy jelentsenek minden általában, vagy konkrétan érdeklődőnek ahhoz, hogy eligazodjon a vasúti, s tágabb értelemben véve a kötöttpályás közlekedés aktuális kérdésköreiben.

Nem szabad ugyanakkor elhallgatni azt sem, hogy a szerzők, és különösen a szerkesztők célként nem csupán a jövőt tekintették, hanem a múltat is. Az előző kötetek megjelenése óta ugyanis olyan jelentős vasúttörténeti kutatási anyag is összegződött, amelyet nyilvánosság elé kellett tárni. Természetesen beépítettük az új gazdasági, jogi, műszaki fogalmakat, összefüggéseket.

(G. Szűcs)

FELVÉTEL

Diákotthonunk az 1995/96-os tanévre várja óvodáskorú, általános iskolás növendékek jelentkezését.

Elsősorban a *MÁV-val munkaviszonyban álló szülők gyermekei* nyerhetnek elhelyezést kiemelkedően jó tárgyi és személyi feltételek mellett. Üres helyre egyéb dolgozó gyermeke is felvételt nyerhet kedvező térítési feltételek mellett. Intézetünk a tanítási szünidőt kivéve, az év minden napján üzemel, beleértve a hétvégi szabadnapokat is.

További felvilágosítást az intézet igazgatójától és igazgató-helyettesétől az alábbi címen és telefonszámokon adunk: ***„A Vasút a Gyermekekért"* Alapítvány Diákotthona** *Kaposvár, Pf. 7. 7400 Kaposvár, Somssich P. u. 15. Városi telefon:* 06/82-420-316; üzemi: 05/32-51.

Kérem, segítsenek!

Kérem segítsenek! Tizenegyéves kislányom életét csak egy külföldön beszerezhető nagyértékű (50 ezer DM) *légzésjavító pacemaker* (pészmeker) mielőbbi beépítése mentheti meg.

Kérem kollégáimat, valamint a Magyar Vasutas olvasóit, hogy aki családomnak anyagi segítséget tud nyújtani az Országos Takarék Pénztár Vasmegyei Igazgatósága, Szombathely 10137-0 egyszámla javára utalja át támogatását.

Köszönettel:

Szombathelyi László
MÁV Vasjármű Kft.

Nosztalgia a síneken

„A történelem az élet tanító mestere"

A születésének 150 éves jubileumára készülő magyar vasút nem egyszerűen egy vállalat a sok közül, nem is csak a legnagyobb magyar vállalat; a magyar vasút az elmúlt 150 év alatt hazánkban végbement – korábban még álmodni sem lehetett – csodálatos gazdasági fejlődés lehetővé tevője, motorja volt, s ezen keresztül – vasutunk – története tehát a magyar nemzeti történelem integráns része.

Nem véletlen azért, hogy a vasutasok társadalmában az idők folyamán különleges hivatástudat fejlődött ki, mely nélkül nem is lehetne ezt a gyönyörű de nehéz hivatást űzni. Mi vasutasok ma is – amikor divattá vált a vasút jelentőségét kétségbevonni – tudatában vagyunk nemcsak a vasút jelentőségének, hanem *jövőjének* is. Vasutas identitásunk fejlesztését szolgálja annak a magyar vasúti *múltnak az ismerete,* mely nélkül sohasem fejlődhetett volna ki valamire való magyar gyáripar s nem lenne nemzetközileg is versenyképes magyar mezőgazdaság.

Hazai vonatkozásban a vasúti múlt emlékeinek őrzésére és ismeretének terjesztésére a *MÁV História Munkabizottság,* valamint a *MÁV Nosztalgia Kft.* hivatottak. Ezt a nemes célt szolgálja az is, ha lapjain lehetőséget ad a tündöklő magyar *vasúti múlt eredményeinek és értékeinek* a népszerűsítésére.

A megjelenő kisebb-nagyobb cikkeket a MÁV História Munkabizottság tagjai és más szakértők írják majd. Reméljük, hogy az így születő állandó rovat anyaga megnyeri majd Olvasóink tetszését.

Dr. Heller György
a MÁV História Munkabizottság
vezetője

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Főszerkesztő-helyettes: **Visi Ferenc**
Telefon, városi:342-0551, 322-9872, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 forint
Szedés, tördelés: Károlyi Stúdió
Telefon: 210-0130/220
Felelős vezető: Károlyi Marianna
Fotó: fot-mon Bt. Telefon: 270-1568
Készült az Apolló Kft. nyomdájában
Felelős vezető: Mózes Ferenc
ISSN 0460 6000

Heti pihenőnap – túlmunka

Szakszervezetünkhöz több levél érkezett a tisztségviselőktől, melyben a heti pihenőnapon történő foglalkoztatásról és a túlmunkáról érdeklődnek, pontosabban ennek szabályairól. A kérdés közérdekű: a válasz – a Magyar Vasutas hasábjain keresztül –, reméljük, sok-sok vitát eloszlat a munkáltató és a munkavállaló között.

(Folytatás a 2. oldalon)

Lakbéremelés

A bérlők nevében

A VSz kifogást emelt

A Vasutasok Szakszervezete a bérlők nevében a MÁV RT.-nél kifogást emelt a lakbéremelés ellen. A Vasutasok Szakszervezetéhez tömegével érkeznek az észrevételek a MÁV Rt. által egyoldalúan elhatározott, illetve utasítás formájában kiadott lakbéremelés ellen – érdekvédelmet és képviseletet kérve.

(Folytatás a 2. oldalon)

5. alkalommal

az 5. oldalon!

ÁRA: 11 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam 5. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. március 17.

Létszám- és bérgazdálkodás

Tavaly tovább csökkent a foglalkoztatottak aránya

A múlt évben tovább csökkent a MÁV Rt.-nél foglalkoztatottak száma, bár nem olyan mértékben, mint a korábbi időszakban. Így az 1994 évi teljes munkaidős átlagos állományi létszám 72 429 fő volt, amely 4691 fővel, 6,1 százalékkal kevesebb az előző évinél. A létszámcsökkenés 946 fővel a tervezettet is meghaladta. A létszámváltozás megközelítőleg azonos mértékű volt, mind a fizikai, mind a szellemi foglalkozásúaknál. Csökkent a részmunkaidősök száma is. Kivétel nélkül valamennyi szakág az előirányzottnál kevesebb munkaerőt foglalkoztatott.

A múlt évben a vasúti munkaviszonya összesen 8096 főnek szűnt meg. Egy évvel korábban – 1993-ban – a MÁV Rt.-től összesen több mint 24 ezer fő vált ki, tehát háromszor annyi, mint 1994-ben. Továbbra is jelentős volt azok száma (1297 fő), akik korengedménnyel kerültek nyugdíjba, de negyedére csökkent (1242 fő) azok száma, akik munkaviszonyát a MÁV Rt. rendes felmondással szüntette meg.

tek száma (7,5 százalékkal). Csökkent mintegy 214 ezer órával (kereken 10 százalékkal) a teljesített túlóra. Bár a

(Folytatás a 2. oldalon)

A munkaidő kihasználtsága

1994-ben a havi átlagos törvényes munkaidő 175,2 óra volt, amelyből 37,6 órát a munkavállalók nem töltöttek munkahelyükön. Tehát a *veszteségidő mértéke 21,4 százalék*, ez viszonylag magas, de közel 4 százalékkal kevesebb az előző évinél. A csökkenés főleg azért következett be, mert a betegség miatt kieső munkaidő közel 13 százalékkal kevesebb volt, mint korábban.

Tovább növekedett viszont az igazolt (fizetett) távollé-

Megkérdeztük az államtitkárt

Megszűnik vagy megmarad a vasútegészségügy önállósága?

A Vasutasok Szakszervezete volt a kezdeményezője annak a március 2-án rendezett és estébe nyúló tanácskozásnak, melynek a vasútegészségügy helyzete és jövőjének kilátása szerepelt a napirendjén. A vasutasokat, különösen a nyugdíjasokat, miként a korábbi években, évtizedekben, napjainkban is élénken foglalkoztatja: hogyan alakul a nem kis áldozatok árán kiépített intézményhálózat – a MÁV kórházak, gyógyházak, rendelőintézetek – sorsa.

(Folytatás a 3. oldalon)

Felhívás

A MÁV Rt.-nél működő alábbi szervezetek:

– a képviselettel rendelkező szakszervezetek,

– a központi üzemi tanács és a

– MÁV Rt. mint munkáltató

a mai napon létrehozták az 1995 májusában tartandó üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselővválasztások egyidejű lebonyolításának elősegítésére az országos koordinációs bizottságot (továbbiakban: OKB.)

Az OKB a választások időpontjául 1995. május 23., 24., 25.-i napokat jelöli ki.

Azon szolgálati helyeken, ahol a választások három napnál rövidebb idő alatt lebonyolíthatók, ott a fenn megjelölt időtartam végéhez ütköztetve jelöljék ki a választás napját a választási bizottságok.

Felhívjuk a szolgálati helyek érdekeltjeinek figyelmét, hogy *a választási bizottságokat legkésőbb 1995. március 27-ig létre kell hozni.*

Az országos koordinációs bizottság felhívja valamennyi választásra jogosult munkavállaló figyelmét a választásokon való részvétel fontosságára.

Budapest, 1995. március 6.-án

Az OKB-t létrehozó szervezetek:

Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Utazó Dolgozók Egyesülete

Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége

Vasutasok Szakszervezete

Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete

Központi Üzemi Tanács

MÁV Részvénytársaság

AKTUÁLIS

Rovatunkban dr. Márkus Imre a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely elevenen érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Isten tudja hányszor elmondtuk már: „a Vasutasok Szakszervezete mindent megtesz azért, hogy a vasutasság számára, a részvételükkel létrehozott önálló MÁV egészségügyi rendszer életképes állapotban maradjon." Szakszervezetünkben soha senki sem vitatta, hogy – a megváltozott gazdasági-társadalmi körülmények miatt – elkerülhetetlen változtatásokra szükség van a MÁV egészségügyi rendszerében, de azt is mindig hozzátettük, mi nem nyugodnánk bele, ha ezt az állami egészségügyi intézményrendszerbe olvasztanák!

Olvasóink bizonyára hallottak arról, hogy – külföldi szakértők bevonásával – hónapok óta folyik a vasút egészségügyi intézményeinek „átvilágítása", a szervezet racionális működésének ellenőrzése. Mi azóta azon vagyunk, hogy ebben a témában a három reprezentatív szakszervezet és az átvilágító szervezet folyamatosan tartson kapcsolatot. A Benczúr utcai székházban legutóbb – éppen két hete – „konzultációra" invitáltuk a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium közigazgatási államtitkárát, a minisztérium több magas rangú tisztségviselőjét, a MÁV Rt. elnökét, vezérigazgatóját, a vasútegészségügy vezetőit, a kórházak és intézmények igazgatóit. (Lásd e témáról szóló írásunkat lapunk 3. oldalán – a szerk.)

Ez a gremium elkerülhetetlennek tartotta a MAV egészségügyi szervezetén belül a változtatásokat, de a „beolvasztást" az állami egészségügybe ők is elképzelhetetlennek tartották. Felvetődött: alakuljon például egy „közhasznú társaság" a vasútegészségügy működési feltételeinek biztosítására. (Ez a formáció azonban nem lenne képes integrálni a MÁV Rt. foglalkozás-egészségügy törvény szabta követelményeit, a járóbeteg-rehabilitációt, nem beszélve azokról a pénzügyi problémákról, amelyet a törzstőke harminc százalékának „előteremtése" jelentene.) A tanácskozáson előterjesztésre került egy olyan figyelemre méltó javaslat, hogy (a „magyar állam – MÁV Rt. szerződésének" az analógiájára) maradjon a három kórház – mint a pályavasút – állami tulajdonban. Irányításukat ehhez a formához kell igazítani, és az állam vállaljon felette fenntartási, karbantartási kötelezettséget. A többi intézmény MÁV Rt. tulajdonú és irányítású legyen, mivel szorosan kapcsolódik a foglalkoztatás az egészségügyhöz és a rehabilitációhoz, valamint a veszélyes üzemi időszakos orvosi ellenőrzés szükségességéhez. Az itt „fennmaradó szabad egészségügyi kapacitás" hasznosítható lenne a hasonló orvosi ellátást, gyógyítást igénylő közúti közlekedési vagy postai munkavállalók körében.

A Vasutasok Szakszervezete a jövőben is „házgazdája" marad az egészségügy sorsát meghatározó tárgyalásoknak, szakértői egyeztetéseknek. Továbbra is szeretnénk színteret biztosítani ahhoz, illetve lehetőséget adni arra, hogy a véleményét, a jó szándékú javaslatait bárki elmondhassa.

A tét tehát óriási: a vasútegészségügy önállóságát mindenképpen meg kell őrizni, mert a mi orvosi ellátásunk színvonala – a vasutas-generációk anyagi áldozatvállalása gyümölcseként! – jobb, mint az állami intézményekben nyújtható ellátásé.

Az önálló vasútegészségügy megőrzésének „frontjáról" ezután is rendszeresen „(hadi) tudósítjuk" szakszervezeti tagságunkat, a Magyar Vasutas tisztelt Olvasóit.

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ

Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szov u 85

Tel fax. 94/313 313

- vasúti járműjavítás
- fémmegmunkálás
- acélszerkezet-gyártás

Heti pihenőnap – túlmunka

(Folytatás az 1. oldalról)

A heti pihenőnap a munkajog egyik legősibb szabálya, maga a Teremtő alkotta „hat napon át munkálkodjál, a hetediket pedig ünnepeld meg" parancsolatával. Azóta ez a szabály változott: a Munka Törvénykönyve 124. §. (1) bek. a következőket tartalmazza: „A munkavállalót hetenként két pihenőnap illeti meg, ezek közül az egyiknek vasárnapra kell esnie." Ebből következik, hogy minden héten öt nap munkanap, a napi munkaidő pedig 8 óra, egy hét munkaideje tehát 40 óra.

A MÁV RT-nél az állandó nappalos beosztású munkavállalók *ötnapos munkahétben dolgoznak* és rendszerint a szombat-vasárnap a heti pihenőnapjuk (ettől a kollektív szerződés eltérhet).

A *forduló,* illetve *utazó szolgálatot ellátó munkavállalók heti pihenőnapjait a kollektív szerződés 40. §-a szabályozta.* Alapvető szabály, hogy a szolgálati főnök a dolgozók heti pihenőnapjait a felolvasókönyvben *kijelölje a megelőző hónap 23. napjáig.* Előírás, hogy a kijelölés *legalább 42 órára* szabadidőt kell hogy biztosítson, és ebbe egy teljes naptári napnak kell esnie, havonta legalább *egy esetben a teljes naptári napnak vasárnapra* kell esnie.

Az utazó dolgozóknál további megszorítás, hogy a kettő pihenőnap legalább *50 óra szabadidőt* kell, hogy biztosítson, a 42 óra csak akkor elégséges, ha ebbe a munkavállaló beleegyezik. Havonta *egy alkalommal szombat 0 órától, vasárnap 24 óráig* terjedő pihenőidőt kell biztosítani. A kijelölt és a munkavállalóval közölt heti pihenőnapot többé megváltoztatni (áthelyezni) nem szabad. A szolgálati főnöknek tehát alaposan át kell gondolnia a pihenőnapok kijelölését, mert annak áthelyezésére nincs mód. Ha a munkavállalót mégis „be kell hozni" pihenőnapján; ez heti *pihenőnapon való munkavégzésnek minősül,* és nem *„áthelyezés" következik,* hanem heti pihenőnapi munkavégzés megváltása.

A *heti pihenőnap* a nappalos, a fordulós és az utazó dolgozóknál egyaránt azt jelenti, hogy a munkavállalónak e napokon nincs munkavégzési kötelezettsége. Ezért pihenőidő az elnevezése. A munkáltató azonban fel van hatalmazva arra, hogy a rendes munkaidőt meghaladóan – így például a heti pihenőnapon – munkavégzést rendeljen el. Ennek a kritériuma, hogy *„kivételes esetben"* történhet elrendelés, úgy tűnik a MÁV RT-nél ez nem is annyira kivételes – esetenként általános – jelenség. Kritérium az is, hogy az ilyen munkavégzést *„rendkívüli körülmények"* kell, hogy indokolják, a MÁV RT-nél ez sem mindig áll fenn. Ez alatt azt értjük, ha rendkívüli munkavégzésre nem kerülne sor, akkor a munkáltatónál hátrány, haszon, elmaradás, esetleg kár keletkezne.

Ha a munkáltató a munkavállalót igénybe akarja venni heti pihenőnapi munkavégzésre, ezt *szolgálati utasítással* el kell rendelni. Ha ez megtörténik, beáll az a tény, hogy a munkavállaló heti pihenőnapján munkát végzett. A munkavállalót olyan napon kötelezték munkavégzésre, amely napon munkavégzési kötelezettsége nem volt, tehát pihenőidejét töltötte volna. Ebből következik, hogy ezen *rendkívüli munkavégzés független attól, hogy a dolgozó az adott hónapban hány szolgálati órát teljesített.* Nevezetesen a heti pihenőnapon végzett munka *megváltása akkor is megilleti, ha „minusz" órája lenne. A túlórától tehát elkülönítetten kell elszámolni.* Erre pedig a következő a szabály: A Munka Törvénykönyve 127. §. (2) bek. értelmében, ha a munkavállalót a heti pihenőnapján munkára igénybe vették, helyette elsősorban *másik pihenőnapot kell adni* a munkavégzést követő hónap végéig, ezenkívül a heti pihenőnapon végzett munkáért járó *béren felül legalább 50 százalékos bérpótlékra* jogosult. Ha viszont másik pihenőnapot nem biztosítanak a munkavállaló részére, legalább 100 százalékos *bérpótlék illeti meg.* A kollektív szerződésben ettől csak a munkavállalóra kedvezőbb szabály állapítható meg. A heti pihenőnapról és e napon végzett munka megváltásáról nem lehet lemondani. A Munka Törvénykönyve 126. §. (2) bek. értelmében *rendkívüli munkavégzésnek minősül a túlmunkavégzés* is. A túlmunka is kivételes esetben rendelhető el, és ha a *„rendkívüli körülmények" indokolják ennyiben tehát egyezik a heti pihenőnapi munkavégzés elrendelésével kapcsolatos szabályokkal. Egyebekben azonban a különbség lényeges.*

Túlmunkának ugyanis *nappalos* (tehát munkaidőben foglalkoztatottaknál) dolgozóknál *a napi munkaidőt meghaladóan végzett munka minősül;* például a napi munkaidő 16 óráig tart, de 18 óráig elrendelik a munkavégzést, keletkezik 2 óra túlmunka.

Fordulós, illetve utazó dolgozóknál a havi munkaidőkeret felett végzett munka (ebbe természetesen nem számít bele a heti pihenőnapon teljesített órák száma) minősül túlórának, például február hónapban 20 munkanap x 8 órával = 160 óra, a dolgozó teljesített 170 órát, 10 túlóra keletkezett (ha volt heti pihenőnapi munkavégzés, *ettől függetlenül külön el kell számolni* előzőekben leírt módon, akkor is, ha nem teljesítette a 160 órát).

A túlóra-elszámolásnál figyelemmel kell lenni a Munka Törvénykönyve 147. §-ára és a kollektív szerződés 34. §-ára. *E két szabály együttes alkalmazásával a munkavállalót a végzett túlmunkáért havi keret esetén rendes munkabérén felül 75 százalékos, heti munkakeret esetén pedig 50 százalékos bérpótlék illeti meg.* Szabadidő megváltás csak a munkavállaló kérésére történhet és csak a bérpótlék helyett adható a túlmunkával azonos tartamú szabadidő, viszont *a pótlék nélküli munkadíjat ez esetben is ki kell fizetni.*

Nem jár a végzett túlmunkáért sem szabadidő, sem pénzbeni díjazás a kötetlen munkaidőben foglalkoztatott dolgozó részére. Az érintett dolgozók munkaköre a kollektív szerződés 17. §. 6. pontjában van felsorolva, többnyire vezetői munkakörök. Ennek az az oka, hogy ez esetben a munkavállaló munkaideje beosztását, illetve felhasználását maga határozza meg.

Dr. Garabon Sándor

PÁLYÁZAT

A Vasutasok Szakszervezete központja (Budapest, Benczúr u. 41.) pályázatot hirdet 1 fő részére

jogi-szakértői munkakör betöltésére.

Azoknak a jelentkezését várjuk, akik állam- és jogtudományi végzettséggel, több éves vasúti gyakorlattal rendelkeznek, és kedvet éreznek a munkavállalók érdekeinek képviseletéhez. A felvételnél ügyvédi, vagy jogtanácsosi vizsga előnyt jelent. Vasúti kedvezmények hasonlóak a MÁV Rt. munkavállalóival.

Bérezés megegyezés szerint.

Belépés a megegyezést követően bármikor.

Bővebb felvilágosítást ad: dr. Péter Mihály alelnök.

Telefon városi: 269-7748; üzemi: 10-00

Létszám- és bérgazdálkodás

Tavaly tovább csökkent a foglalkoztatottak aránya

(Folytatás az 1. oldalról)

csökkenő tendencia kedvező, de a teljesített túlmunka még mindig közel ezer fő teljes évi munkaidejének felel meg, és ez a tény bizonyos területeken meglévő létszámhiányra utal. Kisebb mértékben növekedett a *készenléti* órák száma is, így a múlt évben a vasutasok több, mint hat millió órát töltöttek – nagyobb részt munkahelyen – készenlétben.

Bérek

A MÁV Rt. 1994. évi bérköltsége (járulékok nélkül) 29091 millió forint volt, amely hozzávetőlegesen 20 százalék (közel 5 milliárd forinttal) haladta meg az előző évit. A bérköltség az előirányzatot mintegy 330 millió forinttal haladta meg. A tervezett bérköltséget a legnagyobb mértékben (252 millió forinttal) a gépészeti szakág lépte túl. 1994-ben elfogadható mértékben – *28,3 százalékkal – nőtt a vasutas munkavállalók átlagbére.* Ez a növekedés – a kiharcolt 25 százalékos átlagbéremelkedést – 3,3 százalékkal meghaladta. Kedvezőnek lehet megítélni a nominálbéremelkedést az inflációhoz képest is, amely tavaly 18,8 százalék körül volt. Így *a vasutasok reálbére 1994-ben körülbelül 8 százalékkal nőtt.* Sajnos az idén körülbelül ilyen mértékű (vagy nagyobb) reálbércsökkenéssel lehet számolni.

1994-ben a vasutasok egy főre jutó havi *átlagkeresete 33068 forint* volt, amely 7293 forint havi átlagos növekedést jelent. Így éves szinten a vasutasok átlagosan 87 516 forinttal több fizetést kaptak, mint egy évvel ezelőtt. Érdemes megjegyezni, hogy a fizikai foglalkozásúak átlagbére nagyobb mértékben emelkedett (29,1 százalékkal, mint a szellemi foglalkozásúak bére (27,1 százalékkal). A szakágak közül az *átlagost meghaladó bérnövekedést értek el,* a *pályagazdálkodási* szakág munkavállalói (32,5 százalék) *és a közgazdasági és anyaggazdálkodási* szakág dolgozói (31,2 százalék). Az átlagosnál *kisebb mértékben* emelkedett a *személyfuvarozás* (24,8 százalék), a forgalmi (25,3 százalék) és a központi területi irányítás (28,4 százalék) szakág területén foglalkoztatottak bére. A végrehajtó szakszolgálatok területei közül 1994-ben átlagosan a legtöbbet – közel 38000 forintot – a gépészeti szakág területén dolgozók értek el.

Bérbesorolások

1994-ben sem sikerült megvalósítani a bérbesorolási rendszer már régen indokolt korszerűsítését. A besorolás feltételei, az egyes *munkakörök fizetési osztályai lényegében változatlanok maradtak.* Eredményként kell viszont értékelni, hogy végre megvalósulhatott a bértételekre való százszázalékos ráállás. 1994-től már *nincs olyan munkavállaló, aki a rá vonatkozó bértételnél alacsonyabb alapbért kapna.* Vannak viszont néhányan, főleg az alsó és felső bérosztályokban, akik a bértétel szerinti bérnél magasabbat értek el. Most már megvalósítottnak tekinthető, hogy az alapbérarányok ténylegesen is az eredetileg elképzelt módon alakultak. Sokak által jogosan vitatott kérdés, hogy a bérbesorolások helyesen tükrözik-e a végzett munka szakképzettségi igényét, a felelősséget stb.

Összefoglalásul megállapítható, hogy az 1994. év a munkavállalók szempontjából viszonylag kedvező volt, hiszen a legfontosabb kérdésekben (foglalkozás, bér) az előző évekhez képest pozitív változás következett be, mert mérséklődött a létszámleépítés, érezhetően nőtt a reálbér. Az elért eredmények nagyrészt szakszervezetünk kitartó érdekvédelmi munkájának köszönhetők.

Dr. Simon József

Lakbéremelés

A bérlők nevében

A Vasutasok Szakszervezete kifogást emelt

(Folytatás az 1. oldalról)

A Vasutasok Szakszervezete – a kapott felhatalmazás alapján, *a bérlők nevében a MÁV RT-nél kifogást emelt a lakbéremelés ellen.* Ez azt jelenti, hogy a lakbéremelés az 1993. évi LXXVIII. tv. (a lakások és helyiségek bérletéről szól) 6. §-a értelmében az utasításban kiadott, illetve közölt új lakbér nem lép érvénybe a kifogás elbírálásáig, addig a bérlő a régi lakbért jogosult fizetni!

A hivatkozott jogszabály értelmében a lakbéremelés a tulajdonos – tehát a MÁV Rt. – és a bérlő között megegyezés tárgya. *Ha a felek nem tudnak megegyezni a lakbérmegállapítás, illetve az -emelés mértékét a bíróságtól kérhetik.*

A bérlők által (illetve a nevükben) tett kifogás után következhetne a megegyezés szakasza. A bérlők álláspontja: *a tulajdonos ajánlata – több mint 100 százalékot meghaladó emelés mértéke teherbíró képességüket meghaladja.* A bérlők kisfizetésű alkalmazottak, vagy kisnyugdíjasok, illetve munkanélküliek, akiket súlyosan érintett az év elején végrehajtott áremelés. Lakbéremelés tehát csak olyan mértékben történhet, amely még elviselhető. A bérlők anyagi helyzetét tekintve piaci lakbér nehezen képzelhető el. A piacgazdaság építése sajnálatos módon egyoldalúan történik, *miközben a „piaci" árak az égig szöknek, a reálbérek csökkennek,* nem is annyira a piaci hatásokkal, inkább az állami akarat érvényesítésének „eredményeként".

A fővárosi önkormányzatok éppen a bérlők elszegényedésére tekintettel nem emelték a lakbéreket. Az önkormányzatok inkább a bérlakások eladását folytatták az eltelt években. A MÁV RT-nél magas az el nem adott, vagyis a bérlakások száma: *8800 lakás.*

A vasúttársaságnál mind nagyobb nehézséget jelent a bérlakások fenntartása. Szakszervezetünkhöz sok panasz érkezett amiatt is, hogy a MÁV Rt. nem teljesíti a törvény 10. §-ában rögzített bérbeadói kötelezettségét, vagyis nem gondoskodik az épület karbantartásáról, a központi berendezések üzemképes állapotban tartásáról, a közös helyiségek állagában és berendezéseiben keletkezett hibák megszüntetéséről.

A törvény jelentős változást tartalmaz a bérbeadó kötelezettségei tekintetében. Az eltérés lényege az, *hogy a jövőben az épület központi berendezéseihez tartozik a különböző berendezések és szerelvények lakáson belüli vezetékszakasza is.* Az eddigi szabályozás szerint például a lakásban lévő elektromos vezeték és érintésvédelmi rendszer felújításáról, vagy a hatósági elvárásoknak megfelelő kialakításáról a lakásban lévő fogyasztásméréstől, illetve a biztosító táblától kezdődően a bérlő volt köteles gondoskodni, most ez bérbeadói kötelezettség. Ezek olyan bérbeadói feladatok, amelyeket nem lehet átadni a bérlőnek akkor sem, ha egyébként megállapodás alapján vállalná, például lakbérmérséklés ellenében.

Kérdés, hogy a vasúttársaság a jövőben fenn tud-e tartani 8800 bérlakást? Ha ez nem fér bele az rt. költséggazdálkodásába, megoldást kell keresni, *mert a piaci lakbér, a piaci bérek hiányában nem járható út.* Marad tehát a megkésett eladás, bár az ellenérték kifizetése is mind nagyobb nehézséget jelent a bérlőknek.

Megkérdeztük az államtitkárt

Megszűnik vagy megmarad a vasútegészségügy önállósága?

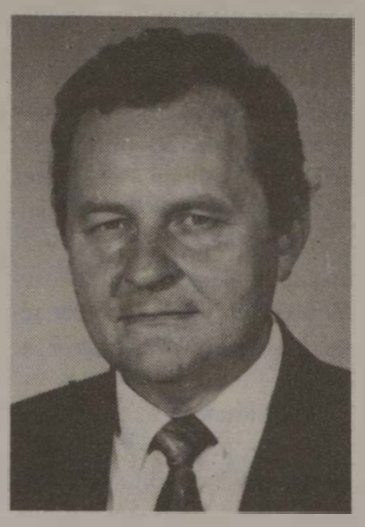
(Folytatás az 1. oldalról)

– Megszűnik a vasútegészségügy önállósága vagy marad a jelenlegi rendszer? – Erről kérdeztük *dr. Gyurkovics Sándort*, a közlekedési tárca közigazgatási államtitkárát, aki a minisztérium több vezető beosztású munkatársával együtt részt vett az említett tanácskozáson.

– Régóta folyamatban van az egészségügy működési rendszerének a módosítása, a finanszírozási rendszer és az önállóság megmaradása érdekében. Ez a tanácskozás, melynek a Vasutasok Szakszervezete adott otthont és *dr. Márkus Imre* elnök vállalta a házigazda szerepet, szintén azt a célt szolgálta, hogy közösen keressük a legjobb megoldást.

– Nehéz megtalálni?

– Nem könnyű. Abból kell kiindulni, hogy ma túlkínálat van az ország kapacitásfeleslegekkel rendelkező egészségügy ellátásban. Ez az állapot a vasútegészségügyi intézmények működésére is kihat. De szeretném hangsúlyozni, hogy azok az intézkedések, illetve azok a tárgyalások, amelyeket már jó ideje folytatunk, nem az önállóság veszélyeztetésének növelését, hanem csökkenését szolgálják. Eljutottunk már odáig, hogy a vasútegészségügy működtetése, valamiféle szervezetben, kétféle képpen képzelhető el.



Dr. Gyurkovics Sándor

– Hogyan?

– Egyrészt alapítványként, vagy közhasznú társaságként, amelyet többféle tulajdonos, többféle támogató működtethet, köztük részben az állam (költségvetés) is. Másrészt – közvetlen költségvetési támogatás nélkül – a MÁV-on belül működő szervezetként. Ez utóbbihoz azonban sok mindent garantálni kellene, hiszen a MÁV jelenleg nem nyereségesen működő üzem, így nem tudná eltartani a vasútegészségügy intézményrendszert. Arra lenne szükség, hogy egyrészt a társadalombiztosítás teljes egészében folyósítsa a MÁV Rt., mint gazdasági társaság keretében működő egészségügyi intézményrendszernek is azokat a támogatásokat, amelyeket az államegészségügyi intézményeknek nyújt. Másrészt szükség van a Pénzügyminisztérium, a Népjóléti Minisztérim és az illetékes parlamenti bizottság egyetértésére is.



– Ismerve az ország gazdasági állapotát, a költségvetés hiányát, van-e remény a vasútegészségügyi intézményrendszer önállóságának a megmaradására?

– Mi, a Vasutasok Szakszervezetével, a másik két reprezentatív szakszervezettel és a MÁV Rt. vezetőivel azt akarjuk, hogy a vasútegészségügy – még akkor is, ha az államegészségügyben a „túlkínálat miatt" megszüntetésekre kerül sor – fennmaradjon, változtatások nélkül, s ha lehet a jelenleginél jobb körülmények között tovább működjön. *Megnyugtathatom az aggódókat, hogy ezt az intézményrendszert senki sem akarja a vasutasoktól elvenni.* Megmaradásának azonban feltételei vannak. Meg kell keresnünk azokat a forrásokat, ahonnan erre a célra pénzhez lehet jutni. Természetesen gondolni kell arra is, hogy a vasutasok ellátása mellett, különösen ott, ahol arra igény és kapacitás van, adott esetben vállalják külső betegek gyógyítását.

A tárgyalásokat – az útkeresés jegyében – tovább folytatják.

Visi Ferenc

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT

4034 Debrecen, Faraktár u. 67.

VÁLLALKOZUNK

- vasúti tartály- és teherkocsik futó, részleg és fővizsgálatára
- teherkocsigyártásra, átalakításra, tartálytestgyártásra,
- vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
- vasúti nosztalgiakocsik felújítására,
- daruk, tolópadok, vasszerkezetek (oszlopok, tetőszerkezetek) gyártására, javítására

FELVILÁGOSÍTÁS:

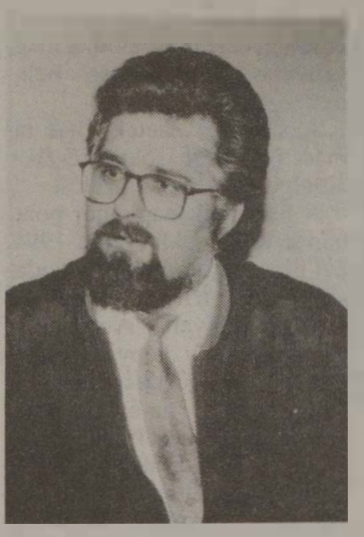
VÁLLALKOZÁSI OSZTÁLY
Tel.: 52/346-800/283
Fax: 52/ 314-725
vasúti tel.: 03/29-86

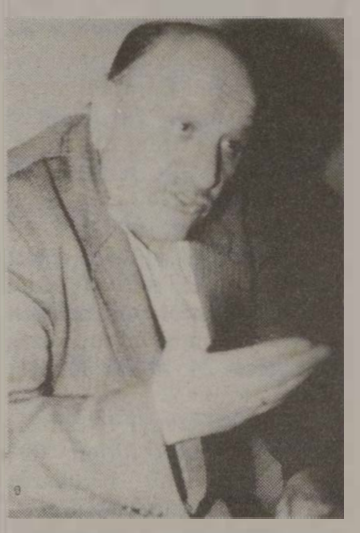
A vasutasok ragaszkodnak az egészségügyükhöz

Vélemények

A Rákosit is túlélt intézmény nem veszhet el a demokráciában

A vasutasok hallani sem akarnak arról, hogy a MÁV egészségügyi intézményei „beolvadjanak" az állami egészségügy rendszerébe. Az idősebbek szerint a százéves vasútegészségügy kibírt már öt-hat politikai rezsimet, túlélte a Rákosi-rendszert, így furcsa lenne, ha a demokráciában kellene megszűnnie. Az érzelmi okok mellett a vasutasok ragaszkodásának kemény anyagi okai is vannak, hiszen az Önkéntes Támogatási Alapból (ÖTA) több száz millió forintot fordítottak már eddig is a MÁV-intézmények műszerezettségének, diagnosztikájának a fejlesztésére.





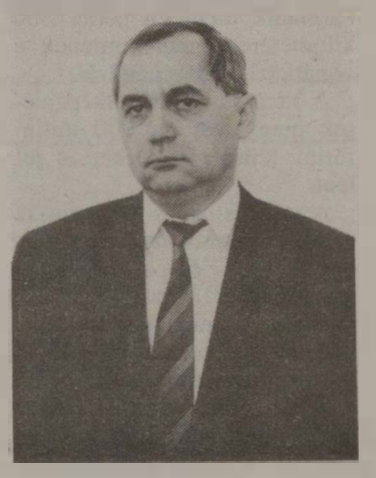
Dr. Kun Dezső, az ÖTA alelnöke százharmincezernél több nyugdíjas nevében mondja: meg kívánják őrizni, amit elődeik és maguk is évtizedes munkájukkal elértek. A vasutasok 1930 óta, keresetük fél százalékát adják az ÖTA-egyesületbe, amit a MÁV jóléti intézményeire és a rászorulók megsegítésére fordítanak. Némelyik kórház falán jelzi is a márványtábla, hogy az ÖTA támogatásával épült.

Kun Dezső tíz éve nyugdíjas, előtte 42 évig szolgált a vasútnál. Azt mondja, ha kikerülne a vasútegészségügy a vasút fennhatósága alól, becsapva éreznék magukat. Még akkor is, ha tudják, hogy a vasutasok egészségügyi ellátását az állami egészségügyön belül is megoldanák. Megjegyzésemre, hogy van-e olyan helyzetben ma a MÁV, hogy egészségügyi intézmények tulajdonosa legyen, az alelnök úgy válaszolt: tudatában vannak a vasút nehéz anyagi helyzetének, de a kormány és a MÁV vezetőinek megállapodásai reményt adnak arra, hogy lehet jövője a magyar vasútnak. Egyébként pedig a vasutasok is fizetik a társadalombiztosítási járulékot, így a kórházaikat, rendelőiket, üzemorvosi szolgálataikat az Országos Egészségbiztosítási Pénztár működteti. A fejlesztések, beruházások tartoznak a tulajdonos MÁV-ra.

Pintér Jánosnak, a Miskolc Tiszai pályaudvar segédvezénylőjének az a véleménye, hogy a speciális munkakörülmények miatt speciális orvosi ellátásra, szűrővizsgálatokra szoruló vasutasoknak sajátos egészségügyre van szükségük. És ez a speciális egészségügyi nem változott meg az elmúlt évszázadban. Pintér János kollégáinak a véleményét is mondja, amikor úgy fogalmaz: az állami-önkormányzati egészségügyi átszervezése, a csődközelbe jutó kórházak helyzete félelmet ébreszt a vasutasokban. És jogosan kérdezik: miért akar újabb tulajdonhoz jutni a meglévők fönntartásával is nehezen birkózó állam? A vasutasok egyébként ugyanolyan adófizető polgárai az államnak, mint bárki más, ennél fogva, ha most nincs pénze a MÁV-nak kórházai és rendelőintézetei fejlesztésére, azt a központi költségvetésnek kellene megtenni helyette. Pintér János követendő példaként említi az oktatást, ahol függetlenül attól, hogy önkormányzati-e, vagy egyházi az iskola, a költségvetésből kapja a normatív támogatást.

A jászkiséri állomás karbantartó és gépjavító kft.-jében dolgozó *Balogh Károly* is hallott a MÁV-egészségügy tulajdonlása körüli vitákról. Mint mondja, mindössze 24 éve dolgozik a vasútnál, azóta tagja az ÖTA-nak, de kollégáihoz hasonlóan sajátjának érzi a MÁV egészségügyet. Nem hinné, hogy a vasutasok ragaszkodása bárkit is kirekesztene a vasútegészségügy intézményeiből. Maga is feküdt már kórházban, de kollégáin kívül szinte mindig akadt ott MÁV-on kívüli beteg is. Miért ne, ha van hely, ha a vasút orvosaiban jobban megbíznak, mint a területi kórházakban dolgozó orvosokban.

Kun Dezső ezzel kapcsolatban megjegyezte: a 300-400 ezer vasutas és családtagjának ellátása mellett mások gyógyítására is van kapacitás a MÁV egészségügyi intézményeiben. Ez azt is jelentheti, hogy a „külsők" gyógyítása pénzt is hozhat a vasútegészségügynek. Megjegyezte továbbá: most épülnek ki az egészségbiztosítási önkormányzat megyei képviseletei. (Ismert, hogy két évvel ezelőtt a járulékot fizető munkáltatók és munkavállalók képviselőiből 60-60 tagú önkormányzatok alakultak, a nyugdíj és az egészségbiztosító mellett, e



testületek regionális szervezeteinek megalakulása pedig még hátravan.) Elképzelhetőnek tartja, hogy a 19 megye mellett megalakuljon a vasúti tb önkormányzat is. Annál is inkább, mivel a 60-60 tagú testületben nem kapott helyet a vasút. A vasúti tb önkormányzat alkalmas lehetne a vasútegészségügy irányítására, pénzalapjainak bővítésére, a bevételek felhasználásának az ellenőrzésére, amelybe a MÁV és alkalmazottai mellett az illetékes minisztérium képviselői is helyet kaphatnának.

Pintér János végezetül leszögezte: a vasutasok nem engedhetik meg, hogy sajátos egészségügyi rendszerük egy esetleges átszervezés során arcnélkülivé váljék. Kár lenne, ha egy-egy ember érdekében több százezer vasutas érdekét áldoznák föl.

Nógrádi Tóth Erzsébet



KÜT-Hírlevél

Rovatunkban olvasóinkat a MÁV Rt. központi üzemi tanácsa munkájáról, a munkavállalókat érintő legfontosabb döntésekről tájékoztatjuk.

A MÁV Rt. központi üzemi tanácsa január 31-én tartott ülésén *Sipos István* vezérigazgató-helyettes tájékoztatóját hallgatta meg, amelynek a mellékvonalak racionalizálása volt a tárgya. Alapvető cél a költségcsökkentés, amely hosszú távon nem oldható meg az üzemszünetek kiterjesztésével. Azonnali intézkedést igényel a kocsiforduló-idő növekedésének megállítása.

Az elmúlt években született kormányhatározatok végrehajtása nehézségekbe ütközött. A cél az, hogy ne maradjon ellátás nélkül egyetlen terület sem az országban.

Az első ütemben 1100 kilométeren egyszerűsítenék a forgalmi technológiát.

A második ütemben 2000 kilométeren biztosítanák a védelmi feladatok ellátását, a harmadik ütemben pedig 300 kilométeren megteremtenék a vonatközlekedés pótlását.

A racionalizálási elképzelések megvalósítása 900 millió forint fejlesztési terhet is jelent.

A racionalizálási terveket az érintett önkormányzatokkal is egyeztetik. Fontos feladat a vonatszám 10 százalékos csökkentése, a meglévő épületek védelme, a kormányfeladatok pontos meghatározása.

A központi üzemi tanács tagjai kifejtették, hogy a megvalósítás minél kisebb mértékű megrázkódtatással járjon, és minél kevesebb vasutasnak kelljen felmondani.

A KÜT-ülés második napirendi pontjaként *Németh László* gépészeti igazgató tájékoztatást adott a vontatási telepek szervezeti továbbfejlesztéséről és tevékenységük racionalizálásáról. A tájékoztató szerint a gépészeti igazgatóság a helyi üzemi tanácsok, érdekvédelmi szervezetek véleményére kívántak támaszkodni az elképzelések részleteinek kidolgozásában és a szükséges módosítások átdolgozásában.

A program megvalósításának nem elsődleges célja a létszám csökkentése. A túlóráztatás megszüntetése, a betöltetlen helyek felajánlása csökkenti a racionalizálással együtt járó létszámcsökkentés nagyságát. Abban az esetben, ha a telephelyek feladata, a szervezeti átalakítás nem hozza a kívánt eredményt, újra kell gondolni a kérdést. Hasonlóan kell kezelni a telephelyek értékesítésének a lehetőségét is.

A KÜT tagjai a tájékoztatást fenntartásokkal fogadták. Az elképzelések kidolgozását és a megvalósítás terveit elhamarkodottnak ítélték.

Elfogadhatatlannak tartották azt is, hogy az érintettekkel való egyeztetések előtt a megvalósítás végrehajtása beindult.

A szakszervezetek által támasztott kifogásokra részben átdolgozták az elképzelést.

A harmadik napirendi pontban a KÜT a MÁV Rt. 1994. évi bér- és létszámgazdálkodásának eredményeit és az idei terveket tárgyalta. A személyügyi főosztály képviselőjének szóbeli tájékoztatásában elhangzott, hogy az évközi szervezeti intézkedések lehetetlenné tették a létszámgazdálkodás tervszerű megvalósítását. Új szakágak alakultak, az üzletigazgatóságok visszaszerveződtek, megalakult a ZÁRI, pályavasúti beruházási iroda.

Nem valósult meg az az elképzelés, hogy az üzleti terv része legyen a létszámgazdálkodásnak. Az érdekegyeztetés is maradandóan rányomta bélyegét a folyamatokra. A tervezés során létszámban az alulról felfelé történő építkezéssel, január 1-jétől 12,5 százalékos béremeléssel, 25 százalékos átlagbér-növekedéssel, 14 százalékos túlóracsökkenéssel és a létszámcsökkenés átlagos mértékű hatásával számoltak. A tényadatok a tervtől jelentősen eltérnek.

A vállalattól 1592 vasutas vált meg, 1300-an kerültek korengedményes nyugdíjba, 1244-en végkielégítést kaptak. Október, november és december hónapokban nőtt a létszám. Ennek ellenére a túlórák száma 11 százalékkal, 210 ezer órával csökkent csak. Az átlagbér a tervet meghaladóan nőtt.

A február 14-én tartott ülésen a MÁV Rt. KÜT, az érdekvédelmi szervezetekkel való együttműködés kiszélesítése érdekében, *Enzsöl Róbert* alelnök tájékoztatót tartott a VDSZSZ álláspontjáról az 1995. évi üzemi tanácsi választással kapcsolatban. Mint az Országos Érdekegyeztetési Tanácsban a Liga képviselője felvilágosítást adott az MT. várható módosításáról, az üzemi tanácsok választásának lebonyolításáról. A koordinációs bizottság felállítását tartják szükségesnek, de nem a KÜT síkján, ez nem érdeke a VDSZSZ-nek. A felelősség az Mt. szerint a KÜT-é, amely elsősorban a helyi választási bizottságok felállítására terjed ki. Fontosnak tartja az 1993. évi rendszer alkalmazását, a választás napjainak kitűzését, a bizonylatok elkészítését és a helyi választási bizottságoknak való elküldését. A választás eredményének megállapításánál fontosnak ítéli a szakszervezetek részvételét.

A KÜT elnöke hozzászólásában felhívta a figyelmet a tárggyal kapcsolatos KÜT-határozatokra, amelyek magukban foglalják egy országos választási koordinációs bizottság felállítását, annak feladatait és hatáskörét. A KÜT tagjai észrevételeikben a munkavállalói képviselők közötti rivalizáció veszélyeire, a külföldi tapasztalatok hazai hasznosításának fontosságára és az alsó és felső szintű együttműködés fontosságára hívták fel a figyelmet annak érdekében is, hogy a munkavállalók ne váljanak közömbössé az érdekeiket képviselő és védő szervezetek iránt.

Második napirendi pontként *dr. Csányi Lászlónak*, a pályaberuházási iroda vezetőjének tájékoztatóját hallgatták meg a KÜT tagjai a MÁV Rt. 1994. évi beruházási és felújítási tevékenységéről és az 1995. évi saját és állami forrásból tervezett beruházási és felújítási munkákról. Megállapította, hogy a MÁV Rt. területén az állagromlás 1994-ben tovább folytatódott. Az 1994. évi teljesítésből 3,97 milliárd forint beruházásra, 1,7 milliárd forint szinten tartásra került felhasználásra. A kombinált fuvarozás fejlesztése 24 millió forintot emésztett fel.

Az egészségügyi létesítményekre 200 millió forintot fordítottak. Jelentős beruházás volt a digitális távbeszélőközpont létesítése, a gyöngyösi hosszúsíngyártó üzem fejlesztésének folytatása, Nyíregyháza állomás átépítése, aluljáró kialakítása, a vonalvillamosítás folytatása.

Az 1995. évi tervek alapkoncepciója az állagromlás ütemének mérséklése. Az erőket a törzshálózatra kell összpontosítani. Jelentős mértékű helyi ellenállást kell legyőzni a rendelkezésre álló források ésszerű és gazdaságos felhasználásával kapcsolatban, 6,5 milliárd forint áll rendelkezésre. Ebből 400 millió forint villamosításra, pályafelújításra 500 millió forint, kitérőcserére 724 millió forint, hídkorszerűsítésre 170 millió forint, Ferencváros állomás D. 70 biztosítóberendezés üzembe helyezésére 680 millió forint, Nyíregyháza állomás átépítésére 50 millió forint, SZIR folytatására 712 millió forintot lehet fordítani. A szinten tartáshoz 2,6 milliárd forint áll rendelkezésre.

Az elhangzottakkal kapcsolatban a KÜT tagjai a helyi nehézségek megemlítésével arra hívták fel a figyelmet, hogy a mellékvonalak kezeletlensége milyen visszafordíthatatlan káros folyamatokat indíthatnak el.

Végvári Károly

A Vasutasok Szakszervezete alapszervezetei figyelmébe ajánljuk

Pályázati felhívás!

A Vasutasok Szakszervezete választmánya 1994. november 30-án hagyta jóvá a Vasutasok Szakszervezete kitüntetési szabályzatát, mely szerint – először 1995-ben – alapszervezetek megpályázhatják a Vasutasok Szakszervezete elnöksége Dicsérő Oklevele kitüntetést. Az alábbiakban felidézzük a kitüntetési szabályzat kiírási feltételeit.

VSz elnöksége Dicsérő Oklevele:

Tartósan példamutató munkát végző, a szervezettség alakulásában, valamint az érdekvédelmi munkában kiemelkedő eredményt elérő alapszervezet részére adható.

Egy alapszervezet részére csak egy alkalommal adományozható.

Az oklevél mellé az alapszervezet infrastruktúrájának fejlesztéséhez 50 000 forint értékben anyagi elismerés jár, mely összeg a központi költségvetést terheli. A Vasutasok Szakszervezete Dicsérő Oklevele alapszervezet részére történő *odaítéléséről az elnökség dönt.*

A kitüntetést az alapszervezetek – az elnökség által – évente jóváhagyott szempontokat (mérőszámokat) figyelembe véve megpályázhatják. A pályázatot a hatáskörileg illetékes területi bizottság (intézőbizottság), illetve a nyugdíjasszervezet részére kell – megadott határidőre – megküldeni. A pályázatokat a területi (intéző-) bizottság (TB vagy IB) nyugdíjasszervezet hatáskörileg illetékes testülete bírálja el.

Egy TB (szervezetpolitikai feladatokat is ellátó IB), valamint a nyugdíjasszervezet csak egy alapszervezet kitüntetésére terjeszthet fel javaslatot a VSz szervezeti és szervezési osztálya részére. A javaslathoz minden esetben mellékelni kell a döntést hozó testület indoklással is ellátott határozatát, az alapszervezet pályázatát, valamint az érintett szakmai intézőbizottság testületi véleményét.

Pályázati feltételek

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége 1995. február 15-ei határozata alapján a kitüntetés pályázati szempontjai az alábbiak:

I.

Az alapszervezet VSz-en belüli elhelyezkedése, szervezeti jellemzői:

Alapszervezet neve, működési területe

(Ezen belül azt is kérjük felsorolni, ha például több állomás, illetve szolgálati hely tartozik az alapszervezethez.)

Szervezeti felépítésének bemutatása

Az alapszervezetnél működő szakmai, illetve rétegtagozatok felsorolása, beilleszkedésük az alapszervezet szervezetébe.

Szervezettség alakulása: a pályázat elkészítését megelőző egy év (június 30-ai, december 31-ei), valamint a pályázat elkészítését megelőző tárgyhó adatai:

Állományi létszám:

Taglétszám:

(Csatolt nyugdíjas-alapszervezet létszáma)

A létszámalakulás okainak rövid elemzése.

A tagszervező, tagmegtartó munkájuk főbb módszereinek bemutatása.

Az alapszervezet területén működő más vasutas-szakszervezet(ek) felsorolása, becsült taglétszámuk.

Az alapszervezet **pénzügyi gazdálkodásának** rövid bemutatása.

Szakszervezeti élet tervszerűsége, rendszeressége.

Kapcsolattartásuk módja, főbb jellemzői (minősítése): – tagsággal,

– a VSz területi, illetve szakmai szervezeteivel,

– a nyugdíjas alapszervezettel,

– a VSz rétegszervezeteivel,

– a helyi üzemi tanáccsal,

– a helyi egyéb vasutas-szakszervezet vezetésével,

– helyi önkormányzattal.

(képviseletük a fenti szervezetekben)

Információ áramlás bemutatása: szervezeti, tartalmi kérdések.

Magyar Vasutas előfizetők száma.

Tisztségviselők felkészítésének, oktatásának módszerei.

Hogyan élnek a VSz alapszabálya, SZMSZ-e, illetve az MT-ben szabályozott jogosítványaikkal.

II.

Az alapszervezet érdekképviseleti, érdekvédelmi munkájának főbb jellemzői:

– egyéni érdekképviselet, érdekvédelem,

– kollektív érdekképviselet, érdekvédelem.

(Néhány konkrét példa bemutatásával.)

Hogyan foglalkoznak az újfelvételes, illetve a nyugállományba kerülő dolgozókkal.

III.

Aktuális eseményekben való részvételük, közösségformáló munkájuk.

Például: – 1995. évi üzemi tanács választások előkészítése, propagandamunkájuk, a jelölt állítás módszere, a VSz-alapszervezet által jelöltek száma, a választható üt-tagok számának feltüntetésével,

– szb szervezésű rendezvények, azok rövid értékelése, akciók, kulturális, sport stb.

– területi, központi szintű rendezvényeken, akciókban való részvételük (tartalmi, számszerű jellemzők.)

* * *

Amennyiben a pályázat előkészítésével, benyújtásával összefüggésben részletesebb információra van szükségük, kérdéseikkel keressék meg a hatáskörileg illetékes területi bizottságot, illetve a VSz szervezeti és szervezési osztályát – ügyintéző: **Pauer Olivérné** *szakértő, 16-86-os üzemi telefonszámon.*

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 DEBRECEN, Faraktár u. 67.

TARTÁLYKOCSI-BÉRBEADÁS

VASÚTI JÁRMŰGYÁRTÁS, -JAVÍTÁS

VASÚTI JÁRMŰ-ALKATRÉSZGYÁRTÁS

VASÚTÜZEMI, MUZEÁLIS, ÉS NOSZTALGIAKOCSIK FELÚJÍTÁSA

ACÉLSZERKEZET-GYÁRTÁS

SZAKSZERVEZETI ESEMÉNYNAPTÁR

ÉRDEKVÉDELMI TÁRGYALÁSOK

Február 21.
Ülésezett a VÉT, melyen a kollektív szerződés 1995. évi módosításairól tárgyaltak a szakszervezetek a munkáltatók képviselőivel. Részletes információkat a 13. INFO-ban olvashatnak.

Február 22.
A VÉT-ülésen történtekről a 14. számú INFO-ban részletesen beszámoltunk.

Február 27.
A reprezentatív szakszervezetek és a MÁV Rt. vezetői a sztrájk ideje alatt érvényes, még elégséges szolgáltatásról tárgyaltak, majd a VÉT-ülésre került sor. Mindkét eseményről a 15. INFO tudósít.

Március 2.
Dr. Gyurkovics Sándor közigazgatási államtitkár, *Kálnoki Kis Sándor* a MÁV Rt. elnöke, *Rigó Zoltán* vezérigazgató az érintett egészségügyi intézmények főigazgatói és főorvosai, valamint a vasutas-szakszervezetek vezetői részvételével egyeztető tárgyalást tartottak a vasútegészségügy helyzetéről és jövőjéről.
Az ezen a napon megtartott VÉT-ülésen történtekről a 16. számú INFO-ban adtunk tájékoztatást.

A VSZ VEZETŐ TESTÜLETEINEK RENDEZVÉNYEI

Február 21.
Ülésezett a Vasutasok Szakszervezete választmánya, majd azt követően a területi és intézőbizottságok titkárainak részvételével értekezletet tartottak.

KÖZÉPIRÁNYÍTÓ ÉS ALAPSZERVEZETEK RENDEZVÉNYEI

Február 23.
Ezen a napon ülésezett a szombathelyi, szegedi, debreceni területi bizottság, valamint a központi hivatalok és intézmények intézőbizottsága.
Az ifjúsági tagozat küldöttértekezletet tartott, melynek során a testület Csáki Zsigmondot megválasztotta a tagozat elnökévé.

Február 28.
Dr. Márkus Imre és *Győri István* részvételével fórumot tartottak a Miskolci Járműjavítóban.
A záhonyi területi bizottság titkári testülete ülésezett.

Március 1.
A gépészeti intézőbizottság titkári testülete az üzemi tanácsi választásokra való felkészülés jegyében tartotta soros értekezletét.

POZITÍV KAMPÁNY

„...nálunk jártak a VDSZSZ szervezői és több olyan dolgot is megígértek nekünk, amire szakszervezeti tagként régóta vágyunk. Mielőtt döntenénk, azt szeretnénk megkérdezni, hogy a Vasutasok Szakszervezete miért nem juttat a másik szakszervezethez hasonló kedvezményeket tagjainak?". Az idézet egy olvasói levélből való, melyre azért reagálunk, mert úgy gondoljuk, hogy az abban megfogalmazott kérdés mostanában sokakat foglalkoztat.

A választ – stílusosan – hadd kezdjük egy másik idézettel: „Jelöltjeinknek és a kampányban részt vevő tagjainknak pozitív kampányt kell folytatniuk, kiemelve szakszervezetünk programját, erényeit és érdekvédelmi munkáját." Ezzel a mondattal annyira egyet lehet érteni, hogy akár a Vasutasok Szakszervezete kiadványában is olvashatnánk, de nem onnan, hanem a VDSZSZ „Bizalmas!" kampánytervéből való. Dics elhatározás, mert ma nagyon nehéz e helyesen megfogalmazott gondolatnak eleget tenni. Miből is áll egy pozitív kampány? Csuda szép dolgokat kell mondani anélkül, hogy az ellenfeleket bántanánk. Az MSZP választási győzelme óta tudjuk, hogy ez az egyedüli üdvözítő módszer. De hogyan is működik ez a gyakorlatban? Azokon a szolgálati helyeken, ahol már jártak az idézett társszakszervezet „csodatevői" sokat tudnának róla mesélni. A velük való találkozás ugyanúgy kezdődik, mint egyébként szokott. Emberük szeretné meggyőzni a másikat, vagy ha teheti többeket is összehív és ekkor belefog a pozitív kampányba. Eláll a kizárólag általuk eddig megvédett munkahelyekkel, elért bérfejlesztéssel és a kollektív szerződési eredményekkel, illetve a magával ragadó jövőképpel. Ez eddig rendben is volna – bár a vasutasok tudják, hogy amit felsoroltak azt nem egy szervezet, hanem mi, munkavállalók közösen értük el –, de a beszervezendők nem restellik megkérdezni: Jó, jó, mi van még a tarsolyban? És ekkor mondani kell valamit! Valami olyat, ami meggyőz, magával ragadó, amire felkapják az emberek a fejüket. Például: elintézik, hogy az érdeklődő kapjon vállalati lakást, kijárják, hogy 8. bérkategóriába sorolt pályamunkást is felsorolják a 13-ba, a hozzájuk befolyt tagdíj 50%-ával az alapszervezet nyilvántartási és adóelszámolási kötelezettség nélkül gazdálkodhat, a tagok 50-60 ezer forintos kamatmentes kölcsönt kapnak, hatezer forintból a vasutas gyerekeket Angliába viszik nyelvet tanulni. Milyen édes muzsika ez az alulfizetett vasutasok fülének. Eljött Kánaán, mindössze rájuk kell szavazni májusban, mondják magukról a szervezők. De mikorra ígérik mindezek teljesülését? Igen, nyárra és őszre, de mindenképpen az üzemi tanácsi választások utánra! Természetesen én is szeretném hinni, hogy minden, amit ígérnek valóra válik. Ugyanakkor fogadni csak az ellenkezőjére mernék. Hol vannak azok a VDSZSZ-tagok, akik mindezt a jót ma is élvezik?

Vannak akik már azt kérdezik: meddig kell valójában az ígérgetőknek a tag? Amíg rájuk szavaz? És utána? Mi lesz az ÜT-választások után? Megmagyarázzák, hogy ők nem úgy gondolták? Lehet, hogy hatékony az ilyen „pozitív kampány", de csak azok számára, akik csinálják! A szakszervezet és az üzemi tanácsok nem néhány tucat ember érdekeit kell hogy szolgálja, hanem mindannyiunkét.

És valójában mi marad a tisztelt társszakszervezet szervezői után? Néhány jóleső – de teljesíthetetlen – ígéret, sok-sok üres reklámszatyor, és a *megosztottság*. Úgy tűnhet, mindez ingyen van, de mindegyikért nagy árat fizetünk. A Vasutasok Szakszervezete nem ígér húsz fős alapszervezetnek gépkocsit, mindössze a munkavállalók egysége által elérhető reális érdekvédelmi eredményeket. Olyanokat, melyek megszerzésére az esély a megosztottsággal csak tovább romolhat.

„Az ÜT-választás tétje a szakszervezeti reprezentativitás megszerzése és megerősítése, valamint a közös ágazati szakszervezeti vagyon végleges tulajdonjogának a megosztása a választási eredmények arányában. Szakszervezetünk megfelelő választási eredmény elérése esetén a vasúti érdekvédelemben hosszú távra megalapozhatja működésének biztos anyagi feltételeit." Ez az idézet is az említett *bizalmas* kiadványból való. Szerintünk az általuk közösnek titulált VSZ-vagyon csak a hatékony érdekvédelem szolgálója lehet és nem válhat a vasutasságot megosztó kisebbség „privatizációs" martalékává.

Azokat a VDSZSZ-tagokat, akiknek nem pusztán a vagyon lebeg a szemük előtt, hanem saját és családjuk jövője, arra kérem, hogy lépjenek be a Vasutasok Szakszervezetébe. Senki sem fogja őket a több mint 90 000 VSZ-tag közül „hozományvadásznak" kikiáltani!

Tudom, lesznek, akik ezt a cikket minősítik negatív kampánynak. Lehet, hogy az, de mihez képest?

Karácsony Szilárd

A MÁV Rt.-nél 1995. május 23., 24., 25-én lesznek az ÜZEMI TANÁCSI választások. Legkésőbb

március 27-ig

meg kell alakítani a

VÁLASZTÁSI BIZOTTSÁGOKAT!

Csak az ne jöjjön el az

ÜZEMI TANÁCSI választásokra

szavazni

aki úgy érzi, hogy ha megszűnne a kollektív szerződés, egyéni szerződésében, legalább ugyanolyan jó feltételeket tudna magának kialkudni.

A többieket várjuk!

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE



MVJ

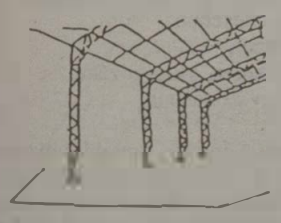
MÁV Vasjármű
Járműjavító és Gyártó Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: 94-313-313

1872 óta működő elődünk profilját folytatva és kiegészítve az alábbi tevékenységekkel állunk partnereink rendelkezésére.

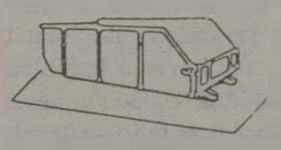
Javítási tevékenységünk:
- kis- és közepes teljesítményű dízelmozdony-javítás
- motorkocsi-javítás
- villamos felsővezeték-szerelőkocsi javítás
- különleges rendeltetésű pályaépítő járműjavítás
- sínautójavítás
- vasúti nosztalgiajármű-javítás
- Bzx motor mellékkocsi-átalakítás BZ motorkocsivá
- román mozdony átalakítása új, más típusú motor-és hajtómű beépítésével
- 2-4 tengelyes személykocsi-javítás
- mechanikus hajtóműjavítás
- PRÁGA 2M70 típusú hidraulikus hajtóműjavítás
- dízelmotor-javítás
- irányváltó-javítás
- ütközőjavítás
- forgóvázjavítás
- kerékjavítás abroncsozással
- légtartályjavítás

Tervezünk és gyártunk:
- forgácsolt alkatrészeket
- kovácsolt munkadarabokat
- lakatosipari termékeket
- fém- és acélszerkezeteket
- szerszámokat
- faipari termékeket
- műszaki gumiárukat

Szolgáltatásaink:
- láng- és plazmavágás
- szemcseszórás
- emelőgépek, kötözőelemek vizsgálata és javítása
- villamos érintésvédelmi vizsgálatok elvégzése, belföldi és külföldi bérfuvarozás, daruzás
- személyszállítás (autóbusz, mikrobusz)
- szennyvízszállítás, szennyvíztisztítás



MEGBÍZHATÓ TRADÍCIÓRA ÉPÍTJÜK JÖVŐNKET.
További felvilágosítás:
MARKETING OSZTÁLY
Tel.: 07/29-31, 07/28-05
Tel./Fax: 04/313-313



Budapesttől Bécsig 120 perc alatt

Köldökzsinórként Nyugat-Európához

A fővárostól a nyugati országhatárig vezető Budapest–hegyeshalmi fővonal nem csupán hazai, de európai mértékkel számítva is a nagy forgalmú vasútvonalak közé sorolandó. Műszaki színvonala ehhez képest eltér az európai normáktól, ez derül ki Vígh Tibor, a MÁV Rt. Budapest-Hegyeshalom Projekt Iroda igazgatójának szavaiból.

– A pálya állapota, a tömeges sebességkorlátozások oly mértékben megnövelték a menetidőt, hogy ennek következtében elszakadhattunk volna a nyugat-európai vasúti közlekedési rendszertől – kezdte a beszélgetést az igazgató. A leromlott műszaki színvonal veszélyeztette a kombinált fuvarozást is, előfordult, hogy egy napon, egy konténerszállító vonat kétszer is kisiklott, ami azért mégsem nevezhető normális dolognak.

– Emlékezetem szerint már a hetvenes évek elején elkezdődött egy nagyszabású rekonstrukció, amely a látványos indulást követően néhány év után hamvába hullt.

– A hegyeshalmi vonal átépítése valóban még 1973-ban elkezdődött, amelynek keretében szinte új nyomvonalat jelöltek ki a régi kissugarú ívekkel tarkított pálya helyett. Ezek a munkálatok azonban tíz évvel később pénzhiány miatt elakadtak. Így maradt ki az átépítésből a Vértesszőlős–Tata közötti szakasz, elmaradt a korszerűsítés Komáromban, Győrben, Mosonmagyaróváron és Hegyeshalomban is. Ahol a rekonstrukciót elvégezték, ott az akkori követelményeknek megfelelően 120 kilométeres sebességű közlekedésre alkalmas pályát adtak át a forgalomnak. Ma ez már kevés, hogy továbbra is amolyan köldökzsinórként kapcsolódhassunk Nyugat-Európához, biztosítani kell a két szomszédos főváros közötti 120 perces eljutási időt. Ez azt jelenti, hogy a vasútvonal tekintélyes részét 160 kilométeres sebességre kell kiépíteni.

– Az olvasóban nyilván föltevődik a kérdés: a vasútépítés drága mulatság, miből fedezik a költségeket?

– A hegyeshalmi vonal rekonstrukcióját kormánygaranciával fölvett 280 millió márkás német hitelből fogjuk fedezni. Ez nem jelenti azt, hogy minden szükséges munkát ebből el tudunk végezni, de a már említett Bécsig tartó kétoras menetidő betartásához mindenképpen elég lesz. Arra persze senki ne gondoljon, hogy Kelenföldtől meglódul a vonat, aztán százhatvannal végigsöpör a határig. Tatabányáig például csak 120-140-es sebességre tudjuk megerősíteni a pályát. A Tata előtti természetvédelmi terület szomszédságában és magán Tata állomáson is majd „csupán" százegyvennel lehet áthaladni. Ívhiány miatt Komáromban 80, Győrben 100 kilométeres lesz az engedélyezett sebesség, ám ezek összességében sem veszélyeztetik a megszabott százhúsz percet.

– A hegyeshalmi vonal rekonstrukciója annak idején szervesen kapcsolódott a világkiállításhoz. Azóta tudjuk, megint összedőlt egy légvár. Az Expo elmaradása mennyiben befolyásolja az építkezést?

– Alapvetően nem a világkiállítás miatt kellett megkezdeni a munkákat, hanem a már említett műszaki avulás volt a legfőbb kényszerítő tényező. Másrészt viszont kapóra jött az Expo, gyorsította az eseményeket, megkönnyítette a hitelek fölvételéről szóló döntést. Most, hogy elmarad, módosultak a részhatáridők, nem kell 1996. májusáig kerül amibe kerül alapon százhatvannal repeszteniük a vonatoknak. Amellett, hogy a szerződésben szereplő munkákat 1997. év végéig így is el kell végeznünk, jócskán csökkentek a feszültségek, mert azért ne feledjük el, hogy ma ez a MÁV leginkább leterhelt vonala, ahol csak nemzetközi vonatból közlekedik naponta negyven, nekünk pedig forgalom alatt álló pályaszakaszokon kell dolgoznunk. Kerülő útirány nem nagyon akad, személyvonatok esetében pedig egyáltalán nem jöhet szóba az ilyesmi.

(Folytatjuk)

Thorday Zoltán

Tanulmányúton Japánban (2. rész)

Japán időben felismerte, hogy nyersanyagok hiányában csakis a munkaigényes termékek gyártásával tud betörni a világpiacra. Ennek legegyszerűbb módja az volt, hogy kész technológiák megvásárlásával, elsősorban USA-ból, és olcsó munkaerő alkalmazásával *tömeggyártásra* álljanak rá. A csoda egyik titka talán, hogy azt is felismerték, hogy ez így kevés lesz. Ezért jól képzett szakemberekkel is elárasztották a világot, akik mindenre kíváncsiak voltak. Mikor hazatértek, otthon feldolgozták a látottakat, majd továbbfejlesztették, s mire a megvásárolt gyártósor munkába állt, már termelékenyebben üzemelt, mint az anyaországban. Ez így elmondva túlontúl egyszerűnek tűnik, ehhez egy termelésirányító, szervezési módszer is kellett, aminek a neve KAIZEN. Ez a négy hét a KAIZEN-módszerbe nyújtott betekintést. Ez idő alatt megismerhettük a KAIZEN-módszer alapjait, majd üzemlátogatások során azt is láthattuk, hogy mindez a gyakorlatban is működik.

A KAIZEN-módszer, ellentétben a nyugati módszerekkel, nem az újításokra és azok eredményeképpeni gyors haszonra épül, hanem ötvözték a japán mentalitással. Vagyis mindent a legapróbb részletekig *végiggondoltak,* a dolgozói réteg legalsóbb szintjétől a legfelsőig.

Így még eredményesebb és hosszabb távon is gazdaságos. Így fordult elő, hogy az 1973-as első olajválság idején a világon egyedül a japán autógyártás nem esett vissza, sőt akkortól vált szinte egyeduralkodóvá a világon.

Az elmélet után jött a gyakorlat, vagyis az üzemlátogatások. Vendéglátóink gondosan ügyeltek arra, hogy minden iparág érintve legyen. Így volt alkalmunk mindezt a *Canon Inc., Kao Corp.* vegyi üzeme, *Suzuki* autógyár, *Fujitsu Ltd.* a számítógépgyártás fellegvárában, majd Hokkaido szigetén a nehézipar központjában is megtekinti.

Kilenc napos országjáró körútra indultunk. A főbb állomások *Hamamatsu, Kyoto, Osaka* és *Sapporo* volt.

A távolságok nagysága miatt csak kétszer száguldhattunk a *Shinkansenen.* (Ennek ellenére azon kevés vasutasok közé tartozom, akinek megadatott, hogy a világ három nagy sebességű vasútján rövid időn belül volt alkalma utazni. A francia TGV, a spanyol AVE után a japán Shinkansenen. Ezt még teljessé tehetem, hogy 2 éve meg a világ egyik egzotikus vasútján, a tanzániai TRC-n is utazhattam.) Az utazásunk megszervezésénél is érvényesült a japán precizitás. Előre kézhez kaptuk a programot, amelyből szinte percre pontosan tudtuk mikor, melyik városban, melyik cégnél, mely szállodában leszünk.

Az üzemlátogatások alkalmával a lehető legmagasabb szinten fogadtak.

Mindenhol a *szalagszerű termelés* volt a jellemző. A termelés minden mozzanata számítógépen is figyelemmel kísérhető. Ennek köszönhetően nincsenek alkatrész-raktárak, csak a végterméket raktározzák.

A tanulmányút során a nagyobb távolságokat repülőn tettük meg. Így abban a szerencsében is részünk volt, hogy néhány nappal a híres *Osaka-i Kansai* repülőtér avatása után onnan repülhettünk *Sapporoba.* Úgy mondják, ez a XXI. század repülőtere, de a valóság is ezt mutatta. Osaka–Sapporo közötti távolság körülbelül Budapest–Amszterdam, míg Sapporo–Tokió körülbelül Budapest–Frankfurt távolságnak felel meg. A belföldi járatokat is Boing 747-es Jumbok-kal bonyolítják le a nagyszámú utazóközönség miatt. Ennek nemcsak a 125 millió lakos az oka. Házigazdáink többször is hangsúlyozták, hogy Japánban körülbelül az USA lakosságának a fele él USA területének 1/25 részén.

Számunkra szinte hihetetlen, hogy a Shinkansen fő vonalán Tokió és Osaka között *napi 100 vonat* közlekedik úgy, hogy éjszaka szünetel a személyforgalom.

Állomásokon belül a keskeny és normál nyomtáv is megtalálható volt. Általában az elővárosi és metróvonalakra jellemző a keskeny nyomtáv.

Az állomások területére csak érvényes menetjeggyel lehet bejutni, így nézelődésre csak az utazások alkalmával volt lehetőség, de kijutni is csak a jegyek leadásával lehetséges. Az utasnak jól meg kell néznie a vonat indulási idejét és számát, mivel negyedórával korábban nem biztos, hogy a saját vonatára száll fel. Minden kocsi száma pontosan be van a peronon jelölve, még az ajtók helye is. Egyébként úgy közlekednek akár a HÉV-szerelvények.

Villámgyorsan az üléseket menetirányba forgatják, a fejhuzatokat lecserélik, a szemetet összeszedik, s csak ezután szállhatnak be az új utasok. Körülbelül 6-8 perccel az indulás előtt.

Az étkezőkocsi pultja mellett óra mutatja a vonat pillanatnyi sebességét.

Tokióba visszatérve még néhány napunk maradt a látottak értékelésére.

Mint vasutas elmondhatom, hogy számomra a Shinkansenen való utazás még érdekesebb volt, mint a Tokiói Tőzsdén tett látogatás.

Lakos György

Vége

Kaposvári kérés

„A Vasút a gyermekekért" Alapítvány Diákotthona Kaposvár, üzemi konyhája már több éve korszerűsítésre-felújításra vár. A gőzhevítésű, kettős falú, ételfőző üstöket még a 60-as években állították üzembe. A gőzt szolgáltató kazánház mintegy 100 méterre van a konyhától. A gőzhevítésű üstök korszerűtlenek, energiaigényesek, műszakilag elavultak. A konyhához a gázvezeték már kiépült, de a gáztüzelésű főzőüstök vásárlására anyagi fedezettel nem rendelkezünk és a kilátásaink az elkövetkezendő évekre sem biztatóak.

Kérésünkkel üzemi konyhákhoz, vállalkozókhoz fordulunk. Amennyiben használaton kívüli, de még üzemképes gáztüzelésű 200-300 literes főzőüsttel rendelkeznek, vagy bármilyen beszerzési megoldást ajánlanak, értesítsenek a 05/32-51 üzemi; 06/82/420-316 városi telefonon, vagy pedig levélben a következő címen: „A Vasút a gyermekekért" Alapítvány Diákotthona Kaposvár, Pf. 7. 7400 Kaposvár, Somssich P. u. 15.

Dr. Nagy Ivánné
igazgató

Feszültségek nélkül

Egy üzemi tanács elnök portréja

A Budapesti Üzletigazgatóságon *Barta Kálmán* üzemi tanács elnököt kértük meg, hogy értékelje eddigi tevékenységüket, adjon számot az eltelt időszak tapasztalatairól.

– Az 1993-as májusi választásokon tizenegyen kerültünk be az üzemi tanácsba, valamennyien a Vasutasok Szakszervezetének tagjai és tisztségviselői. Hamarosan elkészítettük ügyrendünket és a gazdasági vezetőkkel megkötöttük a megállapodást, amelyben rögzítettük a munkáltató és az üzemi tanács kötelezettségeit, a működéshez szükséges technikai feltételeket. Elmondhatom, hogy zavartalan volt az indulás, de az eddigi működésünk időszakára is igaz. Talán ez is hozzájárult ahhoz, hogy sok külszolgálati főnökség üzemi tanácsa fordult hozzánk segítségért, amit meg is kaptak tőlünk.

– *Jelentett-e problémát, hogy az üzemi tanács 100 százalékos VSz-többséggel rendelkezik?*

– Nem tudok ilyenről. Igyekeztünk úgy végezni a munkánkat, hogy szakszervezeti hovatartozásunk ne legyen, ne lehessen céltábla. Az üléseinken állandó napirendi pontként szereplő fizetési előleg, vállalati segély és kamatmentes kölcsönkérelmek elbírálásának ügyeiben mindig a rászorultságot vettük figyelembe. Ezen a területen is inkább a rendelkezésre álló anyagi eszközök szűkössége jelent problémát.

– *Milyen az üzemi tanács kapcsolata a vezetőkkel?*

– Egyértelműen korrektnek minősítem a gazdasági vezetőkkel kialakult kapcsolatot. Az üzemi megállapodásban foglaltakat az üzletigazgatóság vezetői maradéktalanul betartják. Általában időben kézhez kapjuk a törvény szerint üzemi tanács véleményezésre kötelezett anyagokat, és rendszeresen kapunk tájékoztatást az aktuális témákról. Több rendkívüli ülést is tartottunk a gazdasági vezetők kezdeményezésére. Ezek többnyire személyi kérdésekkel, bér- és létszámügyekkel kapcsolatosak voltak.

– *A saját bőrünkön is tapasztalhatjuk, hogy a munkaügyi szabályok szinte napról napra változnak. Hogyan tudják ezeket követni?*

– Az üzemi megállapodás alapján a működésünk szakszerűségét biztosító jogszabályok, szakirodalom és a szaksajtó rendelkezésünkre áll.

– *Mandátumuk két évre szólt. Idén májusban újra üzemi tanács választások lesznek. Milyen eséllyel indulnak most a VSz-tagok?*

– Remélem, hogy a Budapesti Üzletigazgatóságon nem lesz érzékelhető változás a szavazati arányoknál. Erre a reményre a korábban elmondottak és eddigi tevékenységünk is feljogosítanak.

G. Szabó Sándor



A MÁV Rt. és az Albán Vasutak együttműködési törekvései

A MÁV Rt. részt vesz az albán vasút fejlesztésében. A közelmúltban erről tárgyalt Rigó Zoltán, a MÁV Rt. vezérigazgatója, és Ferdinand Xhafferi, az Albán Vasutak vezérigazgatója.

A MÁV Rt. elsősorban az alábbi területeken lát lehetőséget arra, hogy részt vegyen az albán vasút fejlesztésében:

– új technológia kidolgozása és bevezetése,
– közös fuvarjogi és díjszabási rendszerek kidolgozása,
– együttműködés a személy- és árufuvarozásban,
– közös vállalatok létrehozása,
– szakemberek elméleti és gyakorlati képzése, továbbképzése a MÁV oktatási intézményeiben, illetve az albán vasúti központban.

Mindezek érdekében mindkét fél fontosnak tartja a kölcsönös információ- és tapasztalatcserét, a közös érdeklődésre számot tartó témák együttes kidolgozását, valamint az árucserét.

Polgárőrség alakult Szombathelyen

Bóna István, a szombathelyi vasútállomás I-es tornyának vezető váltókezelője. Társaival már 1992 szeptemberében alapító tagja volt a vasi megyeszékhelyen alaknlt Szombathelyi Polgárőr Egyesületnek, ahol alelnöknek választották.

– Az elmúlt év végén az üzletigazgató körlevélben kérte a vasutas munkavállalókat, a MÁV vagyon és az értékek fokozott védelmére, mondta, amikor felkerestük és a vasúti polgárőrségről érdeklődtünk.

A szombathelyi városi egyesület különböző okok miatt kezdett részekre szakadni. Így alkalom kínálkozott az önállósulásra. Január 20-án megtörtént az alakuló ülés, amelyen a 29 vasutas jelentkezőből 19-en vettek részt, és megalakult a *Szombathelyi Vasúti Polgárőr Egyesület.* Elnöke Bóna István lett. Azóta megtörtént a cégbírósági bejegyzésük, bélyegzőjük, bankszámlájuk van. Igaz az utóbbi egyenlőre még „üres".

– Kikből áll az egyesület?

– Elsősorban kocsirendezőkből, tolatásvezetőkből, váltókezelőkből, portásokból és kapusokból. Szeretnénk a vasút valamennyi területén jelen lenni. Megkeressük az utazókat; a mozdonyvezetőket és a jegyvizsgálókat is.

– Van érdeklődés?

– Örömmel mondhatom, hogy van! Különböző munkaterületekről és a környező állomásokról mintegy 47 jelentkezőnk van! Most várjuk a hivatalos MÁV-os „elismerésünket." Bizonyos segítséget is várunk, amely elsősorban erkölcsi, de a működéshez valamilyen pénzeszközökre is szükség lenne. Nem díjazásra kell a pénz, hiszen mindenki társadalmi munkában vállalta ezt a munkát, akár munkaidőben, akár azon túl.

– Miből áll a polgárőr munkája?

– Elsősorban figyelemfelhívásból és segítségadásból. A polgárőr jelezné a rendellenességet a hivatalos eljárás lefolytatására jogosult szerveknél. Társként járőrözést is vállalunk. Tudjuk a veszélyes és kényes helyeket és időpontokat. Biztos hasznosak lehetünk.

Amint megtudtuk, a szombathelyiek szerveződésének híre eljutott már Debrecenbe, Ferencvárosba és Székesfehérvárra.

Bóna István szerint, ha ezzel az önkéntes szerveződéssel *a vasúti károk egy százalékát sikerülne csak megmenteni, az abszolút számban jelentős összeget tenne ki.* Ennek van reális lehetősége, és ez nem lehet közömbös az ország nehéz gazdasági helyzetben lévő legnagyobb vállalatának!

Sz. Jakab István

VSz ifjúsági tagozat

Új vezetőséget választottak

A VSz ifjúsági tagozata február 23-án, Budapesten tartotta küldöttértekezletét. Ezen 43 szavazati joggal rendelkező fiatal vett részt. Vendégeink voltak *dr. Márkus Imre* elnök és *Győri István* alelnök.

Az ügyrend és a napirend elfogadása után *Kódé László,* a VSz ifjúsági tagozatának elnöke számolt be a végzett munkáról. Mint mondotta: az 1994. februári küldöttértekezleten és annak előkészítése során létrejött egy minden tekintetben legitim ifjúsági tagozat. Írásos belépési nyilatkozatokkal és jegyzőkönyvekkel bizonyíthatóan alakultak meg az ifjúsági csoportok, és azok képviselői. Ezek választottak vezetőket, s fogadták el a szervezési és működési szabályzatot, valamint a programtervezetet. A küldöttértekezlet után megtörténtek a területi választások, és 1994. március 9-én megtarthatta első ülését az ifjúsági tanács, ahol megválasztották az érdekvédelmi, a szervezési és a külkapcsolatok bizottságának vezetőit.

Az elmúlt időszakban számtalan rendezvény jelezte, hogy a fiatalságnak szüksége van olyan összejövetelekre, ahol a napi munka mellett kikapcsolódhat. A tapasztalatok alapján kikristályosodott azoknak a rendezvényeknek a sora, melyekkel az ifjúsági tanács hagyományt szeretne teremteni.

Ezek a következők: locsolóbál, kispályás fociverseny, országos ifjúsági találkozó, Erzsébet-bál.

A központi oktatási bizottsággal karöltve kétnapos szemináriumot szerveztünk Debrecenben, melyen 24 fiatal vett részt. Az osztrák vasutasszakszervezettel fennálló, hagyományosan jó viszonynak az elmúlt időszakban számos előnyét élvezhettük. A Szakszervezeti Ifjúsági Szövetségben is képviseltetjük magunkat. Igyekszünk minél jobban kivenni részünket az ott folyó munkákból.

A kitűzött célok és elfogadott program pontjai közül nem mindent sikerült teljesíteni. A területi szervezettség még mindig nagymérvű eltéréseket mutat. A kezdeti próbálkozások után elakadt az iskolákkal való kapcsolatfölvétel, az érdekvédelem területén mindenképpen előbbre kell lépnünk, megkeresve azokat a lehetőségeket, ahol mint ifjúsági tagozat teendőink lennének, és ki kell dolgozni a megfelelő munkamódszert. Mindent összefoglalva a múlt év februárjában elfogadott irányelvekhez hűek maradtunk, a megválasztott tisztségviselők ellátták teendőiket – fejezte be értékelő beszámolóját Kódé László, aki a munkahelyi elfoglaltsága, valamint családi állapotának megváltozása miatt lemondott az elnöki tisztségéről.

Ezután a különböző bizottságok beszámolója következett. Elsőként a szervezőbizottság vezetője, *Csáki Zsigmond* kért szót. A tagszervező feladatokról és a rendezvények szervezéséről beszélt. Mint mondotta: „a tagszervező munka visszaesett, mely részben a mi hibánk is. Az üzemi tanács választások azonban jó alkalmat kínálnak az újjáélesztéshez. A jövőben tisztázni kell a bizottsággal szembeni elvárásokat, illetve a feladatok meghatározásánál figyelembe kell venni az ez irányú tapasztalatokat".

Az érdekvédelmi bizottság vezetője *Szabó János* elmondta, hogy ő ezen időszakban nem elég aktív munkát fejtett ki, továbbiakban ezen változtatni kíván.

Az „Alapítvány a Vasutas Fiatalokért" Kuratórium részéről *Kocsis László* szólt hozzá. Most már elhárult az az akadály, ami miatt eddig nem tudott megfelelően dolgozni az alapítvány. A most megválasztásra kerülő tagoknak lehetőségük lesz jobban dolgozni.

Hercegh Mária, a külkapcsolatok bizottságának vezetője azt hangsúlyozta, hogy egy korábbi küldöttértekezlet két fő feladatot tűzött a bizottság elé. Első: javítani, illetve helyreállítani a Szakszervezetek Ifjúsági Szövetségével és más szervezetekkel való kapcsolatunkat. Minden lehetséges eszközt fel kell használni annak érdekében, hogy a vasutas fiatalok az őket megillető helyre kerüljenek a korosztályt képviselő szervezetek között. Meg kell vizsgálni annak a lehetőségét is, hogy miként csatlakozhatnánk a Magyar Gyermek és Ifjúsági Tanácshoz. A második: bővíteni nemzetközi kapcsolatainkat, illetve a meglévőket ápolni, továbbfejleszteni.

A nemzetközi kapcsolataink értékelésénél meg kell állapítani, hogy az elért eredményeink közel nem a vágyaink szerint alakultak. Ennek az oka, hogy az anyagi kondícióinkat alaposan megfaragták.

A hozzászólások, majd a költségvetés elfogadása után került sor a választásra. A küldöttértekezletnek négy elnökjelölt között kellett választani. Az első körben Csáki Zsigmond és Pocsai Sándorné maradt versenyben. A következő fordulóból Csáki Zsigmond került ki győztesen. Ezután a FEB elnököt és a kuratórium tagjait kellett megválasztania a küldöttértekezletnek. A FEB elnökének Mészáros Györgyöt, a kiskunhalasi kocsiszolgálat dolgozóját választották.

A kuratórium tagjai: Dudás Krisztina Budapest-BEIG, Kocsis László Szolnok Járműjavító, Pocsai Sándorné Püspökladány, kereskedelmi tartalékos, Szabó Erzsébet Szeged TÉTI.

Szabó Erzsébet

Évforduló küszöbén (3.)

„Fegyelem nélkül nincs jól működő vasút. Jól működő vasút nélkül nincs, nem lehet nemzeti felemelkedés. A nemzet, az ország felemelkedése nélkül pedig lehetetlen megjavítani a vasutasság helyzetét... Mi mindannyian azt akarjuk, hogy a vasutas ne csak úgy éljen, ahogy régen élt, hanem annál sokkal jobban..."

E sorokat a Szabad Vasutasok és Hajósok lapjának 1945. decemberében megjelent *Erős, demokratikus szakszervezet!* című cikkében olvashatjuk. A lap nagy teret szentel a háború alatt szétesett szakszervezeti mozgalom talpraállásának, a korrupció elleni harcnak, mert – mint *Gerő Ernő* írta – a demokráciának nem kell együtt járnia a korrupcióval.

A korabeli szakszervezet célja volt, hogy felkarolja a vasutasok és hajósok minden rétegének az ügyét. *Gyócsi Jenő* – szakszervezetünk alapító tagja, sokáig társadalmi elnöke – örömmel számolt be a lap hasábjain arról, hogy sikerült orvosolni egy sérelmet. A Minisztertanács elfogadta a szakszervezet javaslatát, melyben a családi pótlék kiterjesztését kérték az órabérekre is.

Abban az időszakban 68 ezer szervezett vasutas dolgozott az országban. A nekik készült újság első számában külön oldalt szenteltek a bizalmiaknak, a bizalmitestületek feladatainak. *Pászty Károly,* a lap kiadója belső vezércikkben méltatta a Magyar Vasutas lap múltját, (amely már 1904 áprilisában szervezkedésre szólította a vasutasokat) és az új lap célkitűzését.

„A Szabad Vasutasok és Hajósok lapja hű tükre lesz a mindenkori viszonyoknak. Minden tekintet nélkül föltárja azokat az állapotokat, amelyek a műhelyekben és pályaudvarokon, és mindenütt uralkodnak, ahol vasutasok vannak és dolgoznak." (Ennek fontosságát már az elődök is felismerték.) Későbbi számaikban is rendszeresen hírt adtak a vasút életében történt eseményekről, technikai újdonságokról, kulturális és sportrendezvényekről.

Érdekességként közöljük a kiadó felhívását, amit talán napjainkban sem lenne haszontalan megszívlelni: *„Lapunk előállítása papírhiány miatt nehézségekbe ütközik. Csak csökkentett példányszámban jelentethető meg. Ezért megértésükre számítva arra kérjük tagjainkat, hogy kiolvasása után ne semmisítsék meg a lapot, hanem adják tovább olyan tagtársaknak, akik első kézből nem kaphattak lapot!"*

– ar –

Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület

ÚJ VEZETŐSÉG

A Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület 1995. március 2-i közgyűlésén szervezetileg átalakult, újraválasztotta választmányát és tiszteletbeli, valamint új elnököt választott.

A Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület elnökének *Szabó Miklósnét* választotta, aki a MÁV Rt. sze-mélyügyi főosztályának osztályvezető-helyettese. Az egyesület tiszteletbeli elnöke: *Szentgyörgyi Tamás,* a MÁV Rt. Vezérigazgatósága gazdasági vezérigazgató-helyettes.

Az újraválasztott választmány tagjai: *Müller Károly,* a debreceni Vasutas Művelődési Ház igazgatója, – *Szabóné Nagy Júlia,* a miskolci Vasutasok Vörösmarty Mihály Művelődési Háza igazgatója, – *Veres Gábor,* a Vasutasok József Attila Művelődési Központja igazgatója Dunakeszi, – *Zentai Gábor,* a tapolcai Vasutasok Batsányi János Művelődési Központ igazgatója, – *Húsi József,* a debreceni Vasutasok „Egyetértés" Művelődési Központ igazgatója, – Molnár Lajosné, a szolnoki Vasutasok Csomóponti Művelődési Háza igazgatója, – *Pál Gábor,* a budapesti Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola igazgatója.

A MÁV részéről delegáltak névsora: *Mányai Miklós,* a MÁV Rt. személyügyi főosztálya osztályvezető-helyettese, – *Simonné dr. Szabó Katalin,* a debreceni üzletigazgatóság munkajogásza, – *Montvainé Pápai Jolán,* a MÁV Rt. Vezérigazgatóságáról.

Érdekképviseleti delegáltak: *dr. Borsik János,* a Mozdonyvezetők Szakszervezete alelnöke, – *Karádi László,* a Vasutasok Szakszervezete szombathelyi területi intézőbizottsága titkára, – *Heim Géza,* a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetének képviselője.

Az ellenőrzőbizottság tagjai: *Kiss Tibor* adószakértő, revizor MÁV Debrecen állomás, – *Mikóczy Marianna,* a MÁV Rt. Vezérigazgatósága.

Az egyesület ügyvezető elnöke: *Molnár Géza,* a pécsi Vasutas Művelődési Ház igazgatója.

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

- **Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése**
- **Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral**
- **Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése**
- **STRAIL útátjáró-elemek forgalmazása**

Vezetőváltás a BVSC-ben

Egy hónappal ezelőtt, február 10-én tartotta küldöttgyűlését a BVSC. Ezúttal a klub alapszabályának módosítása mellett személyi kérdésekben is dönteniük kellett a küldötteknek. *Tóth István* ügyvezető elnök ugyanis megerősítette lemondását és *Gém Zoltán* társadalmi elnök is lemondott posztjáról.

A viharosnak ígérkező választás végül különösebb zökkenők nélkül bonyolódott le. A BVSC társadalmi elnökének *Magos Györgyöt*, a MÁV Rt. kereskedelmi vezérigazgató-helyettesét, ügyvezető elnöknek pedig *Hipszky Mihályt*, a MÁV Rt. Vezérigazgatóság gazdasági vezérigazgató-helyettesének titkárságvezetőjét választották. A két vasutas vezetővel igencsak erősödött a MÁV befolyása az ország legnagyobb vasutas egyesületében. Személyük arra is garancia, hogy a MÁV Rt. továbbra is támogatja a magyar sport egyik reprezentánsát, az ország legnagyobb és legeredményesebb vasutas sportegyesületét.

– Forintban kifejezve, mekkora összegből gazdálkodik a BVSC? – kérdeztem Hipszky Mihálytól.

– Az elmúlt két-három évben kétszázhatvan millió állt elődeim rendelkezésére. Ez az összeg az idén nem hiszem, hogy elég lesz a zavartalan működéshez.

– Mennyi ehhez a MÁV hozzájárulása?

– Több mint száz millió forint.

– Évente?

– Igen. S ebben az összegben nem szerepelnek a MÁV tulajdonát képező létesítmények. Ha a klubnak a létesítmények használatáért fizetni kellene, nehezen lehetne ennyi szakosztályt működtetni.

– Hány szakosztálya van a BVSC-nek?

– Tizenkettő: labdarúgó, asztalitenisz, birkózó, úszó, vízilabda, műugró, vívó, kerékpár, női röplabda, karate, atléta (futók) és a klubként működő tenisz. Közülük az olimpiai sportágakat kiemelten támogatjuk.

– Melyek az idei év legsürgősebb feladatai?

– A legfontosabb feladat megőrizni az egyesület működőképességét.

Még az idén az NB I-es labdarúgócsapat otthonát kell korszerűsíteni. Pontosabban fogalmazva, a labdarúgó-stadion technikai feltételein kell javítani. Az előírt szabványoknak megfelelően meg kell erősíteni a nézőteret a pályától elválasztó kerítést. El kell kezdeni az esti mérkőzésekre alkalmas világítóberendezés építését és megoldásra vár a televízió közvetítésre használandó fülke bővítése is.

– Mibe kerül mindez és megvan-e rá a fedezet?

– A szakemberek szerint 35-40 millió forintba. A fedezet részben már megvan. A MÁV Rt. 20 millió forint kedvező kamatra nyújtandó kölcsönnel járul hozzá a beruházáshoz. A többit a klubnak kell előteremteni.

A két újonnan megválasztott sportvezetőnek már az első év nagy erőpróbát jelent. Remélhetőleg eredményesen megbirkóznak a feladatokkal.

(visi)

A MÁV Rt. Vezérigazgatóság Gépészeti Főosztályának vezetője

Pályázatot hirdet

főmunkatárs I. besorolással szerkesztő és járműfenntartó munkakör betöltésére, meghatározatlan időtartamra, a gépészeti főosztály vontatott jármű osztályára. (Budapest, Andrássy út 73–75.)

Legfontosabb munkaköri követelmények és feladatok:

Szerkesztő:

– A MÁV vontatott jármű parkjának fenntartásával és fejlesztésével kapcsolatos tervezési, szervezési és ellenőrzési feladatok folyamatos végzése, illetve koordinálása,

– kapcsolattartás az érintett szakszolgálatokkal az igények felmérése és a lehetőségek feltárása érdekében,

– a vagongyáraktól ajánlatok kérése, illetve a beérkezett ajánlatok műszaki elbírálása, előterjesztése az érintett szakszolgálatok részére jóváhagyásra.

Járműfenntartó:

– A vontatott járműjavító műhelyek tevékenységének tervezése, szervezése, koordinálása a gépészeti osztályokon keresztül,

– a kocsijavítási technológiák készítésének irányítása; a követelmények meghatározása, az elkészült technológiák elbírálása, jóváhagyása,

– a kocsijavító műhelyek és a járműjavító kft.-k közötti munkamegosztás mértékének meghatározása és ennek megfelelően a járműjavítókkal kötendő szerződések előkészítése a gazdasági és fejlesztési osztállyal.

A munkakör betöltésével kapcsolatos elvárások:

Szerkesztő:

A kocsipark műszaki állapotának javítása a pénzügyi lehetőségek függvényében, a fuvarpiaci igények minél magasabb szintű kielégítése.

Járműfenntartó:

A kocsijavító műhelyek és a járműjavító kft.-k közötti munkamegosztás helyes arányának kialakításával a lehető leggazdaságosabb kocsijavítás elérése és a kocsik legnagyobb számban történő üzemben tartása.

A munkakör betöltéséhez szükséges képesítési előírások:

– szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség,

– számítástechnikai ismeretek,

– felsőfokú vontatási vagy műhelyvizsga,

– lehetőleg 6 éves MÁV munkaviszony,

– idegen nyelvismeret előnyt jelent.

A pályázat benyújtásának határideje: 1995. március 31.

A munkakör betöltésének időpontja: a pályázatok elbírálása után azonnal. A pályázat benyújtásának helye: MÁV Rt. Vezérigazgatóság Gépészeti Főosztály (IV. emelet 428. szoba) 1940 Budapest, Andrássy út 73-75.

Bérezés a hatályos (16/1992. MHF.) besorolási és alapbér rendszer szerint.

A pályázat tartalmazza a pályázó:

– jelenlegi munkahelyét, beosztását, munkaköri besorolását;

– részletes szakmai önéletrajzot,

– szakképzettségeit, idegen nyelvismeretét, egyéb végzettségét tanúsító okirat hiteles másolatát,

– terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban,

– 3 hónapnál nem régebbi büntetlen előéletet igazoló hatósági erkölcsi bizonyítványt,

– egészségre vonatkozó orvosi igazolást.

A pályázattal kapcsolatban további felvilágosítást ad: *Zaránd György* osztályvezető-helyettes a 322-8843 postai, vagy a 01/34-70, 34-03 vasúti telefonon.

Játsszanak velünk!

Rendszeres olvasóink közül bizonyára többen is emlékeznek arra, hogy a Magyar Vasutasban régebben rendszeresen jelentek meg keresztrejtvények. E hagyomány felélesztéseképpen négy egymást követő lapszámban az üzemi tanácsok témakörét felölelő keresztrejtvényt közlünk. Azért, hogy ne csak néhány kellemes percet jelentsen a rejtvények kitöltése, a helyes megfejtéseket beküldők között értékes ajándékokat fogunk kisorsolni, melyekről következő lapunkban részletes tájékoztatást adunk.

A májusi sorsoláson azok a VSz-tagok vesznek részt, akik a Magyar Vasutas 5., 6., 7. és 8. számában megjelenő mind a négy keresztrejtvény helyes megfejtését legkésőbb **1995. május 15-ig** *a lapból kivágott szelvényeken szerkesztőségünkhöz eljuttatják.*

1. MEGFEJTÉS: .....

.....

A megfejtő neve: .....

Lakcíme: .....

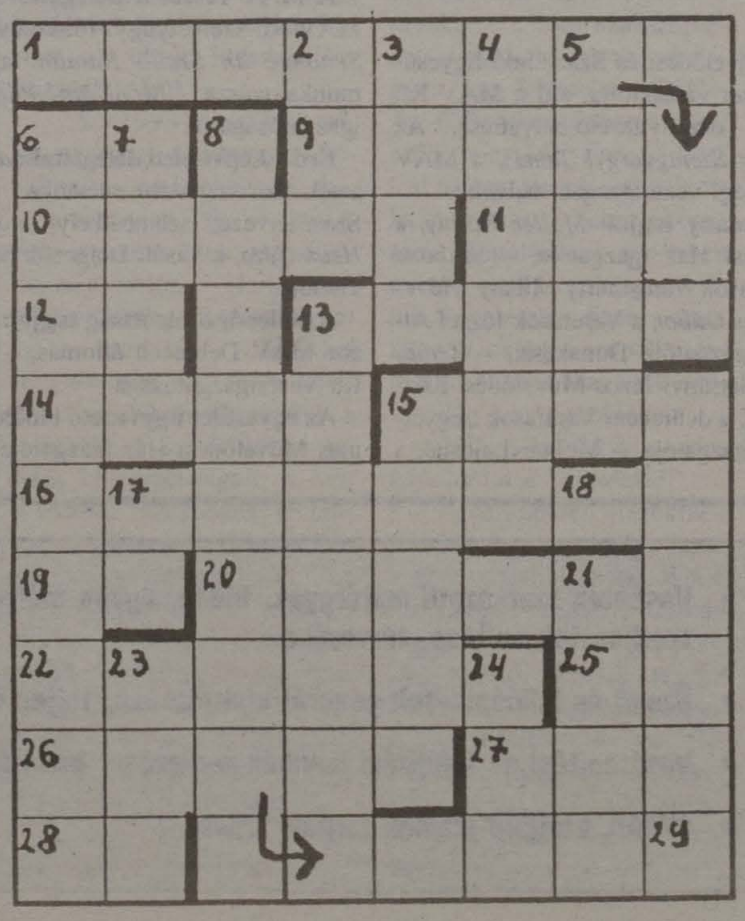
VSz-tagsági könyvének száma: .....

A munka világának jelentős eseménye lesz 1995. májusában

Vízszintes: 1. (zárt betűk: Ü, Z, E, N, R, B, Z, folytatás a függ. 6. számú sorban) 6. Vitéz Zoltán. 9. Lekaszálta régiesen. 10. Hordófajta. 11. Borsodi néma tó! 12. Gyakori kínai férfinév. 13. Zavaros férfinév! 14. t-vel az elején nem igazi csillogás. 15. k-val a közepén népszerű TV-műsor. 16. Falazó blokk -fajta. 19. Hírt közöl félig! (vissza) 20. Hatvanas évek táncdalénekesnője. (Zsuzsa). 22. Hírhedtté vált tér Pekingben. 25. Néma irodalmi mező. 26. AB biztosító, elején fölös ék. 27. Learat! 28. Ételízesítő.

Függőleges: 2. Nagy kínai vezér. 3. Taneszköz régiesen, 4. Támasztók. 5. Fertőzött gyümölcsfára mondják. 7. Völgy Romániában (bányászsztrájk helye), 8. (Beküldendő, zárt betűk: Ü, E, B) 15-51 fős munkahelyen választják. 13. Híres makaróni fajta. 15. Ötvöző fém a repülőgép iparban. 17. ...llik (teljesen leépül). 18. Aki ...-t mond, mondjon B-t is. 21. Gabonát vág. 23. Hideg hó egynemű betűi. 24. Szóösszetételben új. 29. Oktató (vissza).

Beküldendő a vízszintes 1. és a függőleges 6., 8. számú sor.



Kérjük, segítsenek!

A püspökladányi vontatási főnökség szakszervezeti bizottsága és dolgozói felhívással fordulnak a vasutas dolgozókhoz, a társszolgálati ágakhoz, az érdekképviseleti szervekhez.

Kérjük, hogy munkatársunk, *Nagy László* dízelmotorszerelő súlyosan beteg, leukémiás kisfia gyógyításának elősegítését anyagiakkal segítsék. A püspökladányi OTP-fiókban nyitott számla neve: „Nagy Ádám Gyógyulásáért"

Számlaszám: 714-003205-4

Együttérző segítségüket a család nevében is előre köszönjük!

HALÁLOZÁS

Életének 73. évében, március 1-jén elhunyt Szűcs Ferenc nyugdíjas vasutas, lapunk régi tudósítója. A vasút szolgálatában jegyvizsgáló, majd vizsgáló főkalauzként eltöltött évtizedek alatt fegyelmezett munkájával, szorgalmával többször kivívta felettesei elismerését. Lapunkkal nyugalomba vonulása után sem szakította meg a kapcsolatot. Azok közé a tudósítók közé tartozott, aki mindig nyitott szemmel járva, az eredmények mellett a rosszat, a hiányosságokat is bátran papírra vetette.

Temetése március 8-án volt Hatvan város belvárosi temetőjében.

LAKÁSCSERE

Elcserélném nyíregyházi I. emeleti 2 + félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat, vasútállomástól 400 méterre a városban, jó közlekedéssel buszmegálló mellett, debreceni kisebb bérlakásért. (Minden megoldás érdekel) Érdeklődni lehet: Pecsenye Béla, Nyíregyháza Toldi u. 24. Telefonon: a 42/318-674-es városi, vagy a 41-92-es üzemi számon.

Elcserélném budapesti 2 szoba komfortos, gázfűtéses, I. emeleti 98 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, 2 kisebb budapesti lakásra. Érdeklődni lehet: 8-10 óráig a 84-04-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. Rákos út 104. szám alatt levő 2 szobás, világos konyhás, összkomfortos lakásomat nagyobbra – lehetőleg a telepen – értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet: a 37-89-es üzemi, vagy a 1696-147-es városi telefonszámon.

Elcserélném Kőbánya központjában lévő, 117 négyzetméteres 3+2 félszobás, duplakomfortos, telefonos, parabolaantennás + garázs + melléképület + nagy kertes zöldövezeti két lakásos társasházi MÁV-bérlakásomat, legalább 1+2 félszobás bérlakásra. Önkormányzati lakás is lehet. Érdeklődni: nappal a 322-8297-es, este a 262-7466-os telefonszámokon.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Főszerkesztő-helyettes: **Visi Ferenc**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre**,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 forint
Szedés, tördelés: Károlyi Stúdió
Telefon: 210-0130/220
Felelős vezető: Károlyi Marianna
Fotó: fot-mon Bt. Telefon: 270-1568
Készült az Apolló Kft. nyomdájában
Felelős vezető: Mózes Ferenc
ISSN 0460 6000

Mit kell tudni a távolléti díjról?

A híradásokban gyakran szerepel a Munka Törvénykönyvének módosítása, legutóbbi bejelentés szerint a kormány a szakszervezetek ellenvéleményét figyelmen kívül hagyta, a módosításra vonatkozó törvény tervezetét az országgyűlés elé terjesztette. A törvénymódosító javaslatban a szakszervezetek részéről egyik leginkább ellenzett elképzelés a távolléti díj bevezetése, amely széles körben érinti kedvezőtlenül a MÁV Rt. munkavállalóit is. Szakszervezetünktől, valamint a Magyar Vasutas szerkesztőségétől többen megkérdezték: ha a Parlament elfogadja a javaslatot, a gyakorlatban mit jelent a távolléti díj bevezetése?

(Írásunk a 2. oldalon)

Hogyan lehet MÁV kft.-vagyonhoz jutni?

Az utóbbi időben sokféle hír kapott szárnyra a MÁV kft.-k privatizációjáról. A mende-mondák tisztázására a Vasutasok Szakszervezete március 17-én konzultációt rendezett. A Benczúr utcai székház tanácstermében helyet foglaló kft. ügyvezető igazgatókat, szb-titkárokat, szakági intézőbizottsági titkárokat és a MÁV Rt. vezetőit, Kálnoki Kis Sándor elnököt, dr. Németh László vagyongazdálkodási igazgatót, Kertai Rudolfné igazgatóhelyettest és dr. Szabó Lajost, a vezérigazgatóság igazgatási és jogi irodájának a vezetőjét dr. Márkus Imre, a VSz elnöke üdvözölte. Mint mondotta: azért tartottuk időszerűnek megrendezni a konzultációt, hogy a legilletékesebb vezetőktől kapjunk tájékoztatást a MÁV kft.-k üzletrészeinek értékesítésével kapcsolatos elképzelésekről, a munkavállalói és menedzsment tulajdonszerzési lehetőségeiről.

(Folytatás a 6. oldalon)

Nézze meg azonnal
az 5. oldalon

ÁRA: 11 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam 6. szám — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1995. március 30.

AKTUÁLIS

Rovatunkban dr. Márkus Imre a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely elevenen érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Az elmúlt napokban többször megkérdezték tőlem: a szocialista kormányzattól mit várt a Vasutasok Szakszervezete? Mire számított például a munkaügyi kapcsolatok rendezése terén?

Ezekre a kérdésekre adott válaszaimat általában azzal szoktam kezdeni, hogy természetesen mi (is) arra számítottunk: ez a kormány megfelelő társadalmi párbeszédet folytat a munkavállalók képviselőivel. Felnőttként kezeli a társadalmi szféra szereplőit. A kormányhatározatok előkészítésébe bevonja a döntések érintettjeit.

Reméltük: a kormány tudja, hogy az (ellenőrizhető jövedelemmel rendelkező) munkavállalói szféra részese akar lenni a megoldási javaslatok kidolgozásának.

Vártuk, hogy a szakszervezetek által gyakran (es hangosan) bírált munkaügyi kapcsolatokat továbbfejlesztik. Szerettük volna ha a Munka Törvénykönyve (1992. évi XXII-es törvény) hibáit a törvényhozás kijavítja.

Várakozásaink azonban nem teljesültek. Érthetetlennek tartjuk, hogy a pénzbe sem kerülő – joghézagokkal teli – munkaügyi kapcsolatok rendszerét a kormányzat miért nem orvosolta sem a jogalkotói oldalon, sem pedig a gyakorlati kérdések területén?

Nem értjük, hogy ismét miért csak a melóson, a paraszton, a közalkalmazottakon akarnak takarékoskodni? Azt pedig végképp nem fogadhatjuk el, hogy az előző négy évben elosztott egykori állami vagyonok tulajdonosait, az évente több tíz és százmilliós bevételeket realizálókat, miért nem vonják be a nadrágszíjszorításba?

A munkavilágának meghatározó szereplői a szakszervezetek és az üzemi tanácsok, az elmúlt években negatív tapasztalatokat szereztek a gazdaság átalakításának folyamatában. De nem csak ők, a jogalkalmazók is látják az elégtelen munkaügyi szabályozások fogyatékosságait. A törvényhozás is tisztában van azzal, hogy a változtatás elengedhetetlenül szükséges. Miért nem mehet ez közös véleményen nyugvó, úgynevezett konszenzuális alapon az Érdekegyeztető Tanáccsal megegyezve? Miért kell „erőpozícióból" tárgyalni? (A vétó ellenére is beviszik a Munka Törvénykönyvet a Parlament elé.) Ez nem párbeszéd, ez színjáték. A demokráciát nem szabad színlelni. Nehéz helyzetben van szükség igazán arra, hogy a társadalmi szereplők, valóságos szerepüket kapják, és magukénak érezzék a döntéseket, mert akkor a végrehajtásban is partnerek lesznek. Vajon miért nincs ez így? Veszélyezteti az ilyen és hasonló magatartás a munkabékét, de azon túl a társadalmi békét is.

A szakszervezetek a munka világának főszereplői elmozdulni látszanak a politikai ellenzékiség irányába. Nem önkéntesen, kényszerből. Igen, mert például az adótörvények hátrányos szabályai miatt, vagy a tervezett gazdasági megszorító intézkedések következtében a szakszervezetből lépnek ki a munkavállalók, és nem a választásokon bizalmat kapott képviselő urat, illetve úrhölgyet látogatják meg a Parlamentben megkérdezve tőlük, hogy érzik magukat „fenn", mikor mást ígértek „lent". Világosan meg kell mondani a munkavállalóknak, hogy hol a vége a szorításoknak, (persze azt is elvárjuk, hogy azokban a kormányzat az államháztartásban példamutatóként élenjár).

A nagy szegénység közepette pedig rendezni kellene közös dolgainkat még pedig úgy, hogy az nekünk is tetszen.

A megszorító intézkedésekről

A kormány semmibe veszi a szakszervezeteket

A Vasutasok Szakszervezete elnökségének állásfoglalása

Megdöbbenéssel, aggodalommal és egyre növekvő felháborodással értesült szakszervezetünk a kormány legújabb stabilizációs elképzeléseiről. Döbbenetünket tovább fokozta az a tény, hogy hivatalos kormányközlemény nem került kiadásra, állásfoglalásunk megfogalmazásakor sem tudható pontosan, hogy a kormány milyen további, a munkavállalókat hátrányosan érintő intézkedéseket tervez. A tények azt mutatják, hogy a kormány semmibe veszi a szakszervezeteket, a munkavállalói oldalt, ami elsősorban nem a kormány keménységének, sokkal inkább a szakszervezetek gyenge, erőtlen fellépésének tulajdonítható. Nemcsak az intézkedéscsomag tartalma, de a tájékoztatás módja is elfogadhatatlan, mivel a szociális partnerek kizárásával, utólagos tájékoztatásával akar döntéseket hozni a kormány. Megállapítható, hogy a kormány ismét az ellenőrizhető jövedelemmel rendelkezők rovására kíván takarékoskodni. A társadalom legkisebb sejtjét, a családot éri a legdurvább támadás a tervezett intézkedések során.

A Vasutasok Szakszervezete nem ért egyet: – a belső keresletek ésszerűtlen visszafogásával; – a bérkiáramlás állami korlátozásával, amely nem felel meg a piacgazdaság törvényeinek és a kollektív alkufolyamatba való súlyos beavatkozásnak minősül; – a forint folyamatos és drasztikus leértékelésével, amely az infláció elszabadulását sietteti.

Szakszervezetünk állásfoglalásának pontja, hogy az 1995. évre meghirdetett bértárgyalások a bejelentett kormányintézkedések ismerete nélkül történtek, ezért a már megkötött bérmegállapodások felülvizsgálata a béremelési mértékek magasabb összegű megállapítása válik szükségessé.

A stabilizációs csomagtervezet *végérvényesen destabilizálja a bérből, fizetésből és nyugdíjból élő családokat.* A táppénz eddigi rendszerének ismertetett módosítását és a *szociálpolitikai intézkedéstervezetet elfogadhatatlannak tartjuk.* A gyed megszüntetése egyszerűen *tisztességtelen,* a családi pótlék és a gyes rászorultsági elven történő odaítélése pedig az *elszegényedést,* a családok anyagi ellehetetlenülését, ezzel együtt csak a szociálpolitikai elvonásokat szolgálja.

A Vasutasok Szakszervezetének a *feketegazdaság* felszámolásával kapcsolatban az a véleménye, hogy azt nem a Józsefvárosi (kínai) piac felszámolásával

(Folytatás a 2. oldalon)

Szegényebbek lettünk egy illúzióval

Interjú Sándor Lászlóval, az MSZOSZ alelnökével, az Egészségbiztosítási Önkormányzat elnökével

Beszélgetésünk kezdetekor felajánlottam az MSZOSZ alelnökének, az Egészségbiztosítási Önkormányzat elnökének, hogy a következő címszavakat válasszuk beszélgetésünk témakörének: a kormány intézkedéscsomagja, egészségbiztosítás, szakszervezet. Sándor László a javaslatot készséggel elfogadta.

– Különféle értékelések láttak napvilágot a kormány válságcsomagjáról – kezdte válaszát az interjúalany. – Ezek sorába tartozik az MSZOSZ szövetségi tanácsülésének állásfoglalása is, amelyben szintén sokféle megközelítés szerepel. Ez is azt mutatja, hogy társadalmi méretű problémakörről van szó.

Két részre bontanám a kormánydöntést. Ha a gazdaság állapota, a nemzetközi kereskedelmi mérleg, a fizetési pozíciók és a belső költségvetés ennyire tragikus, akkor nem lehet vita tárgya, hogy egy felelős kormánynak döntéseket kell hoznia. Ez az érv a kabinetben és szimpatizánsainak körében nagy hangsúlyt kapott. Számomra azonban van ennek a döntésnek másik dimenziója is. Erről kevesebb szó esik.

– Melyik ez?

– Az ország az aktuális kormány színezetétől függetlenül jó évtizede már egy liberális gazdaságpolitika béklyójában vergődik. Folyamatosan áldozatokat kér a társadalomtól, ugyanakkor képtelen átütő eredményeket felmutatni. Eb-

(Folytatás a 2. oldalon)

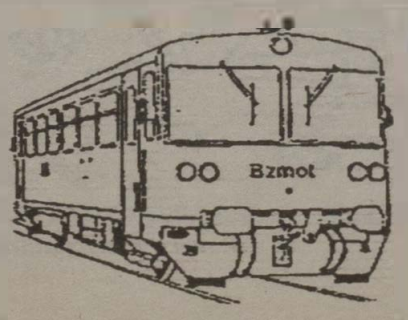
Megkérdeztük Baja Ferenc minisztert

A vasútvonalak felszámolásáról

A vasúti közlekedés és szállítás kevésbé tekinthető környezetszennyezőnek. Ennek ellenére – Környezetvédelmi Alapnál nem szerepel a vasúti közlekedés támogatása. A környezetvédelmi és területfejlesztési miniszter – a kormány előterjesztésben szereplő vasútvonalak felszámolásával az „ideiglenes forgalomszüneteltetéssel" csak megfelelő feltételek teljesítése mellett tud egyetérteni.

(Interjú a 3. oldalon)

MVJ
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: 94/313-313



A mellékvonali személyszállítás „új" járműve
Bzx mellékkocsikból, motorokból
az MVJ
tervei alapján és kivitelezésében

Mit kell tudni a távolléti díjról?

(Folytatása az 1. oldalról)

A távolléti díj bevezetése azokat az eseteket érinti, amikor a munkavállaló a munkaviszonyra vonatkozó szabály alapján munkavégzési kötelezettségének teljesítése alól mentesül, és erre az esetre jelenleg átlagkeresete illeti meg.

Melyek ezek az esetek?

Állampolgári kötelesség *(például sorozáson, szavazáson való részvétel, hatósági, vagy bírósági idézésre való megjelenés)* teljesítése esetén a munkavállaló akkor mentesül a munkavégzés alól, ha e kötelezettségének csak munkaidőben tehet eleget. Jelenleg ezen időtartamokat átlagkeresettel számolják el.

A munkavállalót közeli hozzátartozójának halálakor a munkavégzés alóli mentesítés illeti meg (több napra) és ebből kettő napra átlagkereset jár, jelenleg az az időtartam is a távolléti díj hatálya alá kerülne.

A Mt. 137. §-a értelmében a munkavállalót a keresőképtelen betegség évi tíz munkanapjára (betegszabadság) átlagkeresetének hetvenöt százaléka illeti meg, melyet a munkáltató köteles megfizetni.

A kötelező orvosi vizsgálatot, valamint a véradás annyi időre mentesíti a munkavállalót a munkavégzési kötelesség alól, amennyi annak elvégzéséhez szükséges. Ezen időre szintén átlagkereset jár.

Az előbbiekben felsorolt esetekre átlagkereset fizetését a Munka Törvénykönyve 151. §-ának (2) bekezdése írja elő. Ugyanezen előírás alapján jár átlagkereset a *munkaszüneti nap miatt kiesett munkaidő díjazására, a szoptatási munkaidő-kedvezményre, továbbá a munkaviszonyra vonatkozó szabályban meghatározott munkavégzés alóli felmentés időtartamára.*

Az átlagkereset-számítás alapjául *az utolsó négy naptári negyedévben kifizetett munkabérek* szolgálnak. Munkabérnek számít a munkáltatótól kapott valamennyi díjazás, ide nem értve a szociális célú juttatásokat! Ennek megfelelően munkabér például a *prémium, a jutalom, bérpótlékok, túlmunkadíjazás, a készenlét díjazása és természetesen a személyi alapbér* (melyet az esedékesség időpontjában érvényes összegben kell figyelembe venni).

A távolléti díj esetleges bevezetése új fogalom lesz a munkajogban. Lényege, hogy a jelenlegi átlagkereset összegét csökkenti. Ezt a következő módon érné el.

Többműszakos foglalkoztatás esetén a műszakpótléknak a munkavállaló személyi alapbérének 15 százalékát, folytonos munkarend esetén pedig 20 százalékát lehetne figyelembe venni a távolléti díj számításánál. A távolléti díj számításánál csak a rendszeres bérpótlékot vennék figyelembe. A túlmunka díjazásnál a következő korlátozás lépne hatályba: *ha a munkavállaló a tárgyévet megelőző évben több mint ötven óra túlmunkát teljesített, távolléti díja megállapításánál túlmunka miatt kiegészítő pótlékot kell figyelembe venni.* A kiegészítő pótlék mértéke, ha az irányadó időszakban a túlmunka száz óránál kevesebb volt, a személyi alapbér három százaléka, ha száz óránál több volt, a személyi alapbér öt százaléka, ötven óra alatti túlmunka esetén a kiegészítő pótlékot nem kell figyelembe venni.

Összefoglalva tehát a módosításra vonatkozó törvénytervezetből az állapítható meg, hogy a MÁV Rt. munkavállalóinál a beszámításra kerülő *műszakpótlék és túlmunkadíjazás összegének csak részbeni figyelembe vétele elsősorban a szabadság és a munkaszüneti nap elszámolásánál okozna keresetveszteséget.*

A szakszervezetek – köztük a Vasutasok Szakszervezete – természetesen mindent elkövetnek, hogy a *távolléti díj ne kerüljön elfogadásra,* illetve bevezetésre.

Dr. Garabon Sándor

A megszorító intézkedésekről...

(Folytatás az 1. oldalról)

kell kezdeni Az *ellenőrizhetetlen jövedelmek* – amelyek az állami költségvetésben jelentős bevételkiesést eredményeztek – nem a hasonló piacokon keletkeznek. A Vasutasok Szakszervezete elnöksége úgy értelmezi, hogy a kormány a tervezett *intézkedés csomagjával felmondta az Érdekegyeztető Tanács (ÉT) 1994 november 27-én kötött megállapodást.*

A VSz felszólítja az ÉT munkavállalói oldalát, hogy az ÉT-be 1995-re kötött tripartit megállapodást nyilvánítsa felmondottnak és kezdeményezze az új tárgyalások megkezdését. A VSz úgy látja, hogy a tervezett intézkedések jelentős része törvénymódosítást igényel, ezért felkéri az ÉT munkavállalói oldalát, hogy levélben forduljon a parlamenti képviselőkhöz annak érdekében, hogy a módosítások ne kapják meg a szükséges támogatást.

Szakszervezetünk kéri az ezen belül az MSZOSZ-t, hogy a kormányanyag kézhezvételét követően *haladéktalanul kezdjék meg az alternatív javaslatok kidolgozását.* A Vasutasok Szakszervezete a kormány gazdasági stabilizációt szolgáló intézkedéscsomagjának – hatás függvényében értékeli a vasutas munkavállalók helyzetében bekövetkezett változásokat, és a tagság elvárásainak megfelelően dönt a további lépéseiről, nem kizárva a *keményebb érdekérvényesítés* eszközeinek alkalmazását sem.



Racionalizált állomás

Pintér Pál karikatúrája

Kormányintézkedések után, MSZOSZ-kongresszus előtt

Szegényebbek lettünk egy illúzióval

(Folytatás az 1. oldalról)

ből levonhatják a következtetést: a sikertelen gazdaságpolitika megváltoztatása nélkül aligha remélhető e téren javulás. Néhány hónap elteltével majd újra csak azzal kell szembenézni, hogy nincs más, mint ismét a megszorító intézkedéseket hozni.

Harmadik dimenziója a kormánydöntésnek, hogy ez megint a legkisebb ellenállás irányába tett lépés. Magyarul: a kormány ismét a bérből és fizetésből élők, az ellenőrizhető jövedelemmel rendelkezők terheinek növelésével kívánja az egyensúlyt helyreállítani, miközben hangzatos jelszavakon kívül a feketegazdaság megregulázására alig történt értékelhető intézkedés.

A negyedik dimenzió: a módszer, a stílus. Csak sajnálni tudom, hogy egy korábban jó kommunikatív készséggel rendelkező párt kormánya követi el azt az elemi hibát, hogy az illetékes miniszter, az illetékes minisztériumok, a szakértők és a szociális partnerek véleményének figyelmen kívül hagyásával hoz ilyen fontos döntéseket. S a módszer itt üthet vissza, és okozhat tartalmi hibákat.

– Mire gondol?

– Példaként említhetem, hogy miközben komoly erőfeszítéseket teszünk annak érdekében, hogy többnapos kórházi ellátás helyett – ott, ahol lehetséges – egynapos járóbeteg-szakellátás keretében történjék meg az orvosi beavatkozás, aközben egy ilyen végiggondolatlan intézkedés azzal a következménnyel járhat, hogy tömegesen megszaparodik a kórházak igénybevétele. Tipikus esete annak, hogy nem tudja a jobb kéz, mit csinál a bal.

Csak remélni merem, hogy a szükséges törvényi változtatásokat megelőzően azok az érdekegyeztetések, amelyeket célszerű lett volna a kormányülés előtt lefolytatni, megtörténnek, a tervezett intézkedések módosulnak és korrigálják a hibás elképzeléseket, vagy lekerülnek a napirendről. Az én szememben a legfontosabb ügyekben a kabinet nem döntött, de nem is dönthetett, mert zömmel a parlament konpetenciájába tartozó törvények módosítását igénylik azok.

– Hogyan érinti az egészségbiztosítást a kormány csomagterve?

– Január elején hosszú hetek vitája után megállapodtak abban, hogy milyen feltételek közepette tudnak nullszaldós költségvetést előterjeszteni az önkormányzat és a kormány közös akaratával, milyen racionalizáló döntéseket kell hoznunk az esztendő elején. Eközben megdöbbenve tapasztaljuk, hogy – a parlamenti napirendre tűzés elhúzódása miatt – jó esetben május elsejével hatályba lépő költségvetéssel számolhatunk, ami önmagában is súlyos gondokat okoz. Másrészt, újra változatlan köntösbe került elő a biztosítási elvet súlyosan sértő, a munkavállalók létbizonytalanságát fokozó táppénzrendszer, ami mellesleg a munkáltatók számára is terhet jelent, s ily módon közel sem nevezhető vállalkozásbarát intézkedésnek. S lassan már azon sem lepődik meg az ember, hogy mindezek az elképzelések a tb-önkormányzatok közgyűlések megkérdezése nélkül, állásfoglalásának mellőzésével történik.

Mindezek alapján teljes mértékben megértem és osztom Kovács Pál volt népjóléti miniszter álláspontját, akinek a példája bizonyítja, hogy olyan feladatot kapott, amelynek végrehajtása ellen a meggyőződés és a lelkiismeret is tiltakozik. Akiknek persze van még lehetőségük a kormánycsomag korrigálására, új, igazságosabb elosztási javaslatok kidolgozására, azoknak az a kötelességük, hogy azokat megtegyék. Az MSZOSZ-nek is ezt az utat kell járnia, ameddig a változtatás esélye fennáll.

– Ezzel el is érkeztünk a szakszervezetek kérdéseihez. Hogyan látja ezzel kapcsolatban a kongresszus előtt álló MSZOSZ tennivalóit?

– A kormánydöntés előkészítése, tartalma és formája az elmúlt nyolc hónap szerves folytatása kifejezéseként értékelhető. És végeredményét tekintve világosabb helyzetet teremtett, hiszen a szakszervezetek is gazdagabbak lettek egy tapasztalattal és szegényebbek egy illúzióval. Az ősz folyamán magam is azon a véleményen voltam, hogy az átvett örökség miatt, közvetlenül a költségvetés egyensúlyát érintő követelésekben a szakszervezeteknek is mértéktartónak kell lenniük. Azt azonban elvártam volna, hogy a közvetlen kiadásokat nem gerjesztő szakszervezeti igények esetében a szociálliberális kormány alapvetően munkavállalóbarát lesz és ezt a Munka Törvénykönyve módosításának vitáiban is konkrét tényekkel igazolja.

– Milyen szakszervezeti követelésekről van szó?

– Elvárásaink között szerepelt az is, hogy néhány, több éve húzódó ügyben – tb-vagyonátadás, szakszervezeti hasznosítású ingatlanok tulajdonba adása, a szervezet működési feltételeinek javítása – pozitív diszkriminációt élvez a kormány részéről. És a kormány saját eszközeivel is segíti, hogy az érdekegyeztetés működőképes mechanizmusai minden szinten kiteljesednek. Bíztam abban, hogy mindezek az elemek egy átfogó társadalmi-gazdasági megállapodásban rögzíthetők. Egy kongresszus előtt álló szakszervezeti szövetségnek – mint az ország legnagyobb munkavállalói érdekképviseleti szövetségének – alapvető kötelessége elemezni a kialakult helyzetet, ebben a szerepét is, megfelelő következtetésekre jutni, és a helyzethez leginkább igazodó szakszervezeti irányvonalat megfogalmazni.

– Mit jelent ez kicsit konkrétabban?

– Két alapvető körülmény már ma is jól megítélhető. Az egyik, hogy az utóbbi két évben a körülmények hatására szükségszerűen – talán túlságosan is – átpolitizálódott szervezetet kívánatos az érdekvédelem az érdekképviselet szolgálatába állítani. Újra kell gondolni, hogy az egyébként is szűkösen rendelkezésre álló személyi, szellemi feltételeket milyen mértékben célszerű hasznosítani a képviseleti demokrácia olyan intézményeiben, mint a parlament, a területi és tb-önkormányzatok, az üzemi tanácsok. Meg kell vizsgálnunk, hogy platformjaink milyen mértékben tudták kihasználni a pártkapcsolatban rejlő lehetőségeket, hol és milyen irányú módosítások szükségesek.

A másik nagy kérdés, hogy miként lehet az MSZOSZ-hez tartozó – sok esetben atomizálódott – tagszervezeteket ütőképes, szakmai-ágazati érdekegyeztetésre felkészült szervezetekké és azok országos szövetségévé alakítani. A következő néhány hét feladata, hogy hogy a vitára bocsátott dokumentumokat széles körű vitában véleményezzék a szakszervezeti testületek és a munkavállalók érdekeit valóban kifejezésre juttató kongresszusi döntéseket készítsük elő.

Ezzel azonos értékű teendő, hogy a programok megvalósításához megtaláljuk a legalkalmasabb személyeket. Olyan munkamegosztást alakítsunk ki a szövetség vezetésében, amely a képviseleti demokrácia fórumain történő fellépés és a szövetség munkája között megfelelő összhangot biztosít.

Kárpáti Sándor

Segítsünk!

Szombathelyi Viktória tavaly nyáron súlyos balesetet szenvedett. Jelenleg a Szombathelyi Markusovszky Kórházban ápolják. Gerincvelőszakadás és bénulás következtében lélegeztetőgéphez kötötten „éli" mindennapjait. Kezelő orvosai tanácsára egy rekeszizomba építhető pacemakerre lenne szüksége. A műtétet egy finnországi professzor vállalná Budapesten. A pacemaker ötvenezer német márkába kerül.

Alapszervezetünk e tények alapján fordult a nyilvánossághoz, hogy a családot megsegítse. Kérjük segítsenek! Az édesapa Szombathelyi László, 23 éve dolgozik üzemünkben és a Vasutasok Szakszervezetének kezdettől fogva tagja.

A Magyar Vöröskeresztnek az
OTP Vas Megyei Igazgatóságán vezetett számlaszáma:
479-98007/853-10137-0

Az átutalási postautalvány hátuljára rá kell írni:
„Szombathelyi Viktória műtétjére, és gyógykezelésére".

Vasutasok Szakszervezete
MÁV VASJÁRMŰ KFT.
szakszervezeti bizottsága
Szombathely

A szakszervezeti munka margójára

Gondolatok az esélyegyenlőségről

Azért ragadtam tollat, és merem e pár sort leírni, mert remélem, írásom valamilyen hasznot hoz: elgondolkoztatja vasutas kollégáimat, esetleg befolyásolója lesz véleményüknek.

A fejlett demokráciában a munkavállalók egységes, erős szervezetekbe tömörültek szakmánként. Mert munkáltatóval szemben hatékonyan dolgozói érdekeket érvényre juttatni csak így lehet. Az Osztrák Szövetségi Vasutaknál egy szakszervezet van, nálunk több mint egy tucat. Miért? Talán mert aki az 1990-es választáson veszíteni nem tudott, az demokráciát kiáltva alakított „önálló" szakszervezetet. De hisz közben csökkent a vasutasok létszáma, és a jó szakember (szakszervezeti tisztségviselő) nem lett több, csak erőinket forgácsolva szét, több íróasztalt hozunk létre.

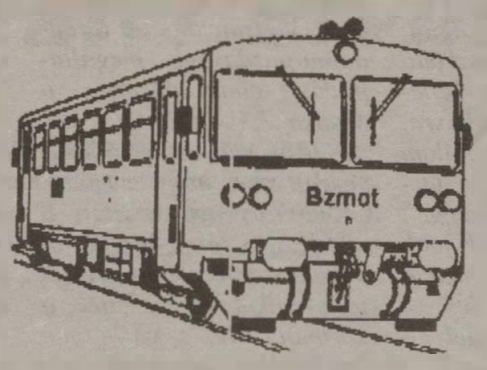
A szomszédok szerint, még nyolc-tíz évnek kell eltelnie nálunk ahhoz, hogy elérjük: a dolgozókért nem elég csak a cégtáblát átfesteni, nem elég csak ígéreteket tenni, embereknek és szervezeteknek alapvetően kell megváltoznia, és ezt a pálya széléről bekiabálva nem lehet megvalósítani. A dolgozóknak és tisztségviselőknek aktív részvételt kell vállalniuk a folyamatban.

Addig ajánlatos lenne (mint a német példa is bizonyítja): a társ szakszervezetek tagszervezői együtt keressék meg a *nem szakszervezeti tagot* és próbálják meggyőzni a szervezethez tartozás előnyeiről. Akkor már szinte mindegy, hogy mely szervezetnek lesz a munkavállaló a tagja, hiszen szakszervezeti tagként hozzájárul az érdekvédelem költségeihez. Persze ez csak akkor valósulhat meg, ha egy szervezet számára nem az a fő kérdés, hogy a másik szervezetet tönkre tegye, „tagjait szétszervezze". Tőlünk nyugatabbra nem cél a másik lejáratása, mert ezzel együtt a szakszervezeti mozgalmat is lejáratják, ami egy jól irányított politika célja is lehet. Vagy itt van példának a MÁV Kórházban működő önálló szakszervezet is. Minden oldalról támadják az úgymond régi, megalkuvó Vasutasok Szakszervezetét és esélyegyenlőséget kiáltva végzik „áldásos" munkájukat. Persze ez nem nehéz, hisz tagszervezőjük egyben a munkaügyi, bérgazdálkodási és oktatási osztályvezető is. Így valóban lehet „eredményes" a ténykedésük. Ők jobban alkalmazkodtak a piac (rablókapitalizmus) törvényeihez. Érdekvédelem helyett a kórház vezetésétől díjmentesen kapott (amit a VSz nem kap) helyiségeket vállalkozóknak adják bérbe, majd a bevételt segélyezésre fordítják. Irodájuk is családi vállalkozásként üzemel, anya és lánya munkálkodik itt serényen az egészségügyben alacsonyan fizetettek érdekében.

Csak mellékesen kívánom megjegyezni, hol voltak ezek a „nagy" szervezetek, amikor valamennyi vasutast érintő menetkedvezmény ügyében kellett lépni? Hol voltak ezek a jól és problémamentesen működő szervezetek, amikor a vasútegészségügy jövője volt a tét, amikor a vasútegészségügyi intézmények sorát próbálják elvenni tulajdonosaiktól, a vasutas munkavállalóktól?!

Ha az írásomban megfogalmazottakról valakinek új információja van, vagy véleménye ezzel nem egyezik meg, vélekedését juttassa el a szerkesztőségbe.

Csáki Zsigmond
a VSz ifjúsági tagozat elnöke



A MÁV személyszállító járműparkjának egyik legsikeresebb mellékvonali járműve az 1980-as években rendszerbe állított Bz motorvonat.

A személyforgalom igényeinek megfelelően szükségessé vált a Bz motorkocsik számának növelése, korszerűsítése és a járművek komfortjának fokozása.

Ezeknek követelményeknek felel meg a Bzx mellékkocsiból kialakított Bz motorkocsi, mert:

- megerősített alváz,
- korszerű, környezetkímélő, EURO 1 normáknak is megfelelő RÁBA D10 UT-206 típ., hathengeres fekvő elrendezésű dízelmotor,
- VOITH DIWA D 863 típ. hajtómű,
- REKARD típ. kardántengely,
- NKR-16 típ. tengelyhajtómű,
- a kocsi két végén ergonómiai és biztonságtechnikai szempontokat is figyelembe vevő vezetőállások,
- az utastérben szövetkárpitozású, arc-, fej- és kartámasszal kialakított ülések,
- tetőszellőzés,

és többtucat módosítás eredményeként a mellékvonal személyforgalom egy

„új", korszerű, kényelmes és gazdaságos üzemű vasúti járművét készítette el a MÁV VASJÁRMŰ KFT. a VASÚTNAK az UTASOKÉRT.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: 94/313-313

Megkérdeztük Baja Ferenc minisztert

A vasútvonalak felszámolásáról

(Folytatás az 1. oldalról)

– Végeznek-e olyan számításokat, hogy a különböző közlekedési eszközök használata milyen mértékben károsítja a környezetet? Ezeknek a környezeti károknak a helyreállítása lehetséges-e, ha igen, mennyibe kerül?

– A környezeti károk becslésére különböző megközelítésben készülnek számítások. Ezek az értékek nehezen hasonlíthatók össze, mert például az egészségügyi kárbecslések igen nehezen forintosíthatók. A külföldi hasonló kárbecslési törekvések az eltérő biztosítási konstrukciók miatt nagy eltéréseket mutatnak. A kibocsátott szennyezőanyagok mennyisége alapján egyes kárbecslések szerint hazánkban a közúti gépjárműközlekedés leve-gőszennyezése évi 30 milliárd forint környezeti kárt okoz, a vasúti közlekedésé pedig 2 milliárd forint. A zaj és rezgésből eredő kárt a közútnál évente 19 milliárd forintra, s vasútnál közel 6 milliárd forintra becsülik. Ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy a közlekedésen belül a kárértékek döntő hányada a személygépjárművek közlekedéséből eredő, és a sűrűn lakott városi területeket érinti. A MÁV pedig a városi tömegközlekedés lebonyolításában csak korlátozott módon tud bekapcsolódni. Minisztériumunk ezért megbízást adott ki a fővárosi agglomerációs rendezési terv keretén belül arra, hogy a budapesti vasútvonalak hogyan kapcsolhatók be a városi közlekedésbe.

– Igaz-e az állítás, mely szerint a vasút a modern közlekedési eszközök közül az egyik legkevésbé környezetromboló?

– A modern, megfelelő szinten működő vasút, környezetkímélő közlekedési formának tekinthető. A döntően villamosított meghajtás például helyileg nem okoz levegőszennyeződést. A környezetvédelmi mérleg természetesen csak akkor pozitív, ha az előállított villamos energia az ipar részéről környezetkímélő módon történik. Tudomásul kell venni, hogy a tudomány jelenlegi állása szerint bármilyen mozgáshoz, illetve helyzetváltoztatáshoz energiára van szükség, és bármilyen módon történik az energia előállítása, az kisebb vagy nagyobb mértékben környezetszennyezést eredményez. A vasúti közlekedés és szállítás, kisebb fajlagos energiaigénye miatt, az összkibocsátást tekintve is kevésbé tekinthető környezetszennyezőnek.

– Mennyiben világjelenség, hogy a közutakról a vasúti szállítás felé terelik a forgalmat? Magyarország ebbe az irányba fejlődik-e? Ha igen, milyen ütemezésben, milyen forrásokból tervezik megoldani?

– Túlzás világjelenségről beszélni, de számos fejlett ország közlekedési stratégiájában szerepel a teherforgalomnak a közútról a vasútra való terelése. Magyarországon a közlekedési szaktárca végez felméréseket arra vonatkozólag, hogy milyen módon lehet kialakítani az ésszerű szállítási munkamegosztást a vasút és a közút között. Az ennek alapján készítendő közlekedési koncepció kialakításánál a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium a környezetvédelmi szempontok figyelembevételét minden esetben igényli és a lehetőségeihez mérten érvényre kívánja juttatni. Ígéretes szállítási forma a kombinált fuvarozás, amely egyesíti a vasút előnyeit a nagy távolságra való szállításban, és a közúti fuvarozás előnyét a „házhoz szállításban". Mint ismeretes, a MÁV is bekapcsolódott a kombinált fuvarozásba, amit adókedvezmény is ösztönöz.

– Az ország jelenlegi gazdasági helyzetében mennyire érvényesíthetők a környezetvédelem jövőt megóvó javaslatai? Állnak-e rendelkezésre megfelelő eszközök?

– A jelenlegi gazdasági helyzetben korlátozott anyagi eszközök állnak a környezetvédelem rendelkezésére, ezért a prioritások kijelölésének komoly jelentősége van. A szerény támogatási lehetőséget biztosító Környezetvédelmi Alapnál prioritásként kezeljük a legnagyobb kártételt, a városi forgalomból adódó károk mérséklését. A Környezetvédelmi Alapnál lényegesen nagyobb összegekkel rendelkező útalap célrendszerében tudomásunk szerint nem szerepel a vasúti közlekedés támogatása. A jelenleg az Országgyűlés által tárgyalt környezetvédelmi törvény teremti meg a jogi kereteket a környezetvédelem hatékonyabb érvényesítéséhez.

– Mit tehet a tárca a vasúti közlekedés érdekében? Hogyan fogadja a vasúti közlekedés visszafejlesztésére irányuló elképzeléseket?

– A KTM egyetért a közelmúltban a MÁV gazdaságosságának rendbetétele ügyében készített KHM-VM előterjesztéssel. A gazdasági rendbetételt támogatjuk, azonban az előterjesztésben szereplő vasútvonalak felszámolásával, esetleg önkormányzati tulajdonba adásával, illetve „ideiglenes" forgalomszüneteltetéssel tárcánk csak megfelelő feltételek teljesítése mellett tud egyetérteni. A vasutat, az ország műszaki infrastruktúra-hálózatai egyik elemének tekintjük, melyben végrehajtott bármiféle beavatkozás hatással van más infrastruktúra-hálózatokra is, azaz szerkezetátrendeződést hoz létre. Amennyiben egyik oldalon megszüntetünk valamit, azt egy másik oldalon más jellegű beruházással kell pótolni. Legvégül megjegyzem, hogy a vasútvonalak felszámolása a közvetlen pénzügyi szempontok mellett, társadalmi hatásokat is érint (munkaerőhelyzet, iskolába járás, orvoshoz, gyógyszerhez, élelmiszerhez jutás) mely szempontok legalább olyan fontosak, mint a pénzügyiek.

A. T.

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 Debrecen, Faraktár u. 67.

VÁLLALKOZUNK

- vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára
- teherkocsigyártásra, átalakításra, tartálytestgyártásra,
- vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
- vasúti nosztalgiakocsik felújítására,
- daruk, tolópadok, vasszerkezetek (oszlopok, tetőszerkezetek) gyártására, javítására

FELVILÁGOSÍTÁS:

VÁLLALKOZÁSI OSZTÁLY
Tel.: 52/346-800/283
Fax: 52/ 314-725
vasúti tel.: 03/29-86

SZAKSZERVEZETI ESEMÉNYNAPTÁR

Március 6.

A központi üzemi tanács, MÁV Rt.-nél képviselettel rendelkező szakszervezetek a MÁV Rt., mint munkáltató az 1995 május 23., 24., 25-én tartandó üzemi tanácsi és munkavédelmi választások egyidejű lebonyolításának elősegítésére létrehozták az Országos Koordinációs Bizottságot.

Az OKB március 10-i ülésén ajánlást fogadott el a munkavédelmi képviselők választásáról.

Érdekvédelmi tárgyalások:

Március 7.

Ülésezett a VÉT, melynek fő napirendje a MÁV Rt. kollektív szerződése volt. Lásd 18. Információs jelentés (INFO)!

Március 9.

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésen a központi bérköltség korrekció kezdeményezéséről, az étkezési hozzájárulás mértékéről és a kollektív szerződésről tárgyaltak a felek, melyről a 19. számú INFO-ban adtunk részletes tájékoztatást.

Március 14.

Ezen a napon megtartott összevont vezetői értekezleten szakszervezetünket dr. Péter Mihály képviselte.

A VET soros ülésén folytatódott a KSz vitája, valamint a MÁV Rt. bevezetendő motivációs rendszeréről esett szó. Mindkét témáról a 21. számú INFO-ban olvashattak.

Március 16.

A VÉT-ülésen folytatódott a kollektív szerződés tárgyalása, valamint szó esett a MÁV Rt. területén előforduló bombariadó esetén követendő eljárásról. Mindkét témáról a 22. számú INFO tájékoztat.

Március 17.

A kollektív szerződést tárgyaló VÉT-ülésen kívül ezen a napon a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságok igazgatói és e társaságoknál működő Vasutasok Szakszervezete alapszervezeti titkárai részvételével konzultációt tartottak. Mindkét eseményről a 23. számú INFO tudósít.

A VSZ vezető testületeinek rendezvényei:

Március 7.

A Vasutasok Szakszervezete felügyelő és ellenőrző bizottsága ülésén a VSZ vezető testületeinek működését elemezte.

Március 8.

A Vasutasok Szakszervezete a vasútegészségügy helyzetéről és aktuális szakszervezeti feladatokról tartott sajtótájékoztatót.

Március 13.

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége a Szabad Sajtó Napja alkalmából köszöntötte a központi sajtó és a Magyar Vasutas munkatársait.

Március 16.

Az elnökség soros ülésén, napirend előtt állást foglalt a kormány stabilizációt szolgáló rövid távú intézkedési csomagjáról, ugyanezen a napon az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa – az MSZOSZ kongresszusának 1995. május 5-6-ra történt összehívásán túl – szintén állást foglalt a kérdésben.

A VSZ középirányító és alapszervezeteinek rendezvényei

Március 6.

A miskolci területi bizottság ülésén az üzemi tanácsi választásokkal foglalkozott.

Március 7-9.

A VSZ női választmánya kétnapos továbbképzést tartott Gárdonyban.

Március 7.

Ezen a napon a pécsi és a miskolci területi bizottság titkári testületi ülést tartott.

Március 8.

A pályagazdálkodási intézőbizottság gazdasági társaságok tagozati ülésére került sor.

Március 9.

A területi irányítási központok és vasútegészségügyi intézőbizottság, valamint a budapesti és a szegedi területi bizottság titkári testülete ülésezett.

Március 10.

A debreceni területi bizottság ülésezett.

Csomóponti oktatások ütemezése 1995. április

TERÜLETI BIZOTTSÁG	OKTATÁSI CSOMÓPONT	ELŐADÁS CÍME	HELYSZÍN	NAP	ÓRA
Budapest	Győr	A Vsz szervezeti élete	Vont. Főn. tárgyaló	IV. 24.	8.15
	Székesfehérvár		állomási oktató	IV. 20.	9.00
	Budapest		ig. kultúrterme	IV. 25.	9.30
	Szolnok	Tárgyalástechnika	oktatóterem	IV. 25.	9.30
Miskolc	Kálkápolna		állomási oktató	IV. 25.	8.30
	Miskolc		Vörösmarty műv. ház	IV. 26.	8.30
Debrecen	Debrecen	Általános szakszervezeti ismeretek	oktatóterem	IV. 25.	13.00
	Nyíregyháza		oktatóterem	IV. 26.	9.00
	Püspökladány		oktatóterem	IV. 25.	9.00
Záhony	Záhony		kormányzati váró	IV. 27.	9.00
Szeged	Szeged	Alkalmazott munkajog	munkásszálló	IV. 26.	9.30
	Kiskunhalas		MÁV székház	IV. 12.	8.30
	Békéscsaba		kultúrház	IV. 14.	9.30
	Kecskemét		állomási oktató	V. 3.	8.30
Pécs	Pécs	Tárgyalástechnika	szoc. ép. 1. oktató	V. 5.	10.30
	Dombóvár		állomási oktató	V. 3.	10.00
	Kaposvár		Baross G. u. 19.	IV. 11.	10.00
	Dunaújváros		állomási oktató	IV. 26.	10.00
	Siófok		áll. üzemépület	IV. 24.	9.00
	Nagykanizsa	Alapszervezeti gazdálkodás	állomási tanácsterem	V. 4.	10.00
Szombathely	Szombathely		Haladás műv. ház	V. 3.	9.00
	Tapolca		állomási oktató	V. 5.	9.00
	Veszprém		állomási oktató	V. 6.	8.00

Szociális feketeleves

Köszönjük, nem kérjük

Ahogy ezt a VSz elnökségének állásfoglalásában is olvashatjuk, a kormány intézkedéscsomagjában különösen fájdalmasak a családokat súlyosan érintő szociális megszorítások. A szakszervezetek azonban nemcsak ezt sérelmezik. Elfogadhatatlannak tartják a megszorító intézkedések tartalmát és módszerét egyaránt.

Az érdekvédők azért döbbentek meg, azért aggódnak és tiltakoznak – kilátásba helyezve a különböző nyomásgyakorló eszközöket és formákat –, mert a drasztikus gazdasági és szociális intézkedések a társadalom legszegényebb, legvédtelenebb rétegeinek a terheit növelik, de felgyorsítják a középrétegek leszakadását is. A szakszervezetek a kabinet stílusát is kifogásolják. Azt, hogy a szociális partnereket csak utólag tájékoztatták a nagy horderejű döntésekről.

A kormány azért szánta el magát a sokkterápiára, mert úgy ítélte meg, hogy enélkül elkerülhetetlen a fizetésképtelenség, az államcsőd. Továbbá abban a tudatban állította össze és tette közzé intézkedéscsomagját, hogy számítható a lakosság egy részének megértésére, és bizonyos külföldi körök támogatására. Valószínű azt is feltételezte a kabinet, hogy a meggyengült, belső gondokkal küszködő szakszervezetek nem képesek számottevő ellenállásra, ugyanakkor a társadalom még rendelkezik annyi tartalékkal és tűrőképességgel, hogy kibírja a majd jobb lesz ígéretével kecsegtető áldozatokat.

Nagy valószínűséggel állíthatjuk: az érdekvédők is tisztában vannak az ország súlyos gazdasági és pénzügyi helyzetével. De azt sem téveszthetik szem elől, hogy a hárommillió létminimum alatt élő polgár puszta fennmaradásáért küzd, egyre fogyó reménnyel, miközben egy kis csoport soha nem látott gazdagságban él. A bérből és fizetésből élők, a nyugdíjasok érdekeit védő szakszervezetek azt is – mindenkinél jobban – érzékelik, hogy milyen veszéllyel jár a rohamos, tömeges elszegényedés, a tartós munkanélküliség és a folyamatos, drasztikus áremelkedés.

Ezért az érdekvédők azt fontolgatják, hogy lehetne mást és másképpen elgondolni, végrehajtani. Nem ezt és nem így! A lemondott népjóléti miniszter is úgy véli, – akinek ennél enyhébb változatú javaslattervezetét elutasították –, hogy a kormány intézkedéscsomagja antiszociális és megvalósíthatatlan.

Ami a kabinet stílusát és módszereit illeti, az is visszatetsző, hiszen előzetesen nem kérte ki a szociális partnerek véleményét, hanem utólag tájékoztatta azokat. Ez a kormányzati magatartás megbénította az érdekegyeztetést, amit az is mutat, hogy elmaradt a március 17-re tervezett Érdekegyeztető Tanács ülés.

Az érdekegyeztetés lebénulása nem előzmény nélküli. Visszanyúlik a társadalmi-gazdasági megállapodás elmaradására, a Munka Törvénykönyve módosítása körüli alkudozásokra; arra, hogy a módosított törvénytervezetet a munkaügyi tárca képviselői a szakszervezetek egyetértése nélkül terjesztették a kormány elé, s várhatóan így kerül a parlament napirendjére is.

Az érdekegyeztetés válsága láttán ismét leszögezhetjük: minden döntésnél –, de különösen ilyen súlyos elhatározásoknál – számolni kell a várható társadalmi hatásokkal, következményekkel. A társadalom többségének akarata ellenére ugyanis nem lehet ilyen súlyos döntéseket hozni. Csak az állampolgárok egyetértésével, támogatásával született intézkedések számíthatnak sikerre. Enélkül nincs munkabéke, nincs nyugalom, viszont nem kizárható a társadalmi robbanás, amelyhez képest jelentéktelenné válhatnak a besöpört, megspórolt milliárdok, eltörpülhet a Nemzetközi Valutaalap vállveregető elismerése.

A magát „szociálisan érzékenynek", munkavállalóbarátnak definiáló kormánynak tudnia kell: a szakszervezetekkel összeütköző, az érdekvédelmi szervezeteket lebecsülő, margóra szorító kabinetre biztos bukás vár. Ezt a prognózist a történelmi, a nemzetközi tapasztalatok hitelesítik. Példáját láthattuk a rosszemlékű, előző kormány leváltásában is. Nincs tehát más választás, mint a szociális partnerek komolyan vétele, a beígért, folyamatos párbeszéd, az érdemi érdekegyeztetés. Hatványozottan így van ez olyan társadalmi szituációban, amikor milliók sorsa forog kockán és az ország jövője a tét.

Csak remélhetjük, hogy a szakszervezetek közreműködésével még születhetnek olyan kompromisszumok és alternatív megoldások, amelyek enyhíthetik a fiskális szigort, s a parlamenti döntés elviselhetőbbé teszi a kizsigerelő intézkedéseket. Azokat is, amelyek még csak ezután következnek.

Kárpáti Sándor

Országos koordinációs bizottság

„Eseménynaptár" iratminták

Hatékonyabb együttműködést sürgetnek a munkáltatókkal

A Magyar Vasutas március 17-én megjelent lapszámában már megírtuk, hogy a MÁV Rt.-nél működő szervezetek: a képviselettel rendelkező szakszervezetek; a központi üzemi tanács és a MÁV Rt. mint munkáltató létrehozták az 1995. májusában tartandó üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselőválasztások egyidejű lebonyolításának elősegítésére az országos koordinációs bizottságot. A koordinációs bizottság 1995. március 13-án tartotta második ülését, amelyen ajánlásokat dolgozott ki a májusi üzemi tanácsi választások sikeres lebonyolíthatóságának elősegítésére.

A választások napjainak május 23-24-25-ére történő kijelöléséből fakadóan és a törvényi szabályoknak megfelelően, úgynevezett *„eseménynaptár"* összeállítására került sor.

A választás előkészítésének folyamata több szakaszra bontható és ezekhez a szakaszokhoz különféle iratok kapcsolhatók.

Az Országos koordinációs bizottság az egységes elvek alkalmazhatósága érdekében a megalakuló választási bizottságok munkájához kíván segítséget nyújtani azzal, hogy az *iratmintákat* megszerkeszti, közzéteszi és felhasználásukat ajánlja.

A választási bizottságok tevékenységét nehezíti, hogy az üzemi tanácsi választásokkal egy időben, párhuzamosan a *munkavédelmi érdekvédelmi felelősöket és bizottságokat* is meg kell választani. Ezzel a feladattal kapcsolatos az Országos koordinációs bizottság által kiadott ajánlás, amely a szolgálati főnökségeken keresztül jut el a választási bizottságokhoz.

Az Országos koordinációs bizottság felkérte a munkáltatót, hogy a *hatékonyabb együttműködés* érdekében mérje fel a választással kapcsolatos rá háruló feladatok nagyságát, és tegye meg a *szükséges intézkedéseket* abból a célból, hogy a szolgálati főnökök, a választási bizottságok mihamarabb hozzájuthassanak a megfelelő információkhoz és segítséget kapjanak a helyi feladatok sikeres megoldásához.

V. K.

AZ EGYSÉGRŐL

A szakszervezetnek, ha be akarja tölteni hivatását ki kell érdemelnie a partnerviszonyt, hisz csak akkor lesz képes megfelelő érdekvédelmi szerződéseket kötni, ha a munkáltató is elismeri, hogy vele egyenrangú partnerrel áll szemben.

De mi kell ehhez? Egy olyan szervezet amely demokratikusan működik, megfelelő szakértői vannak és sztrájkképes.

Akkor *működik demokratikusan* egy szervezet, ha biztosítja valamennyi tag egyenrangúságát a döntésekbe való beleszólást és mások véleményének tiszteletben tartását. Több szakszervezet egy vállalaton belüli jelenléte áldemokratikus viszonyokat teremthet, melynek hatására legtöbbször a közösség érdeke néhány ember egyéni elképzelése miatt sérülni szokott.

Hozzáértő szakértők nélkül sohasem lehetünk biztosak abban, hogy az alku során kihasználtuk valamennyi lehetőségünket. A szakértelem azonban pénzbe kerül, de megéri költeni rá. A megfelelő szakértelem megszerzéséhez azonban valamennyiünk közös anyagi áldozatvállalására szükség van.

Sztrájkképesség hiányában nem szokták komolyan venni a szakszervezeteket. Az sem szorul magyarázatra, hogy a sztrájk akkor a leghatékonyabb, ha az érintettek egységesen lépnek fel. Ezenkívül a sztrájkban részt vevők kikezdhetetlenségét csak az egység képes biztosítani. Ha egy szakszervezetről tudják, hogy sztrájkképes, valószínűleg sohasem kell élnie ezzel az eszközzel.

A MÁV-nál meglévő megosztottság sajnos mindhárom tényezőt gyengíti.

Még friss bennünk az élmény azokról az időkről, amikor az üdülőjegy, vagy a lakástámogatás megszerzése érdekében „kötelező" volt a szakszervezet tagjának lenni. A kényszer megszűnésével, anélkül, hogy végiggondoltuk volna mi is történik velünk, megszűnt a munkavállalók egysége is. Néhányan a hirtelen ránk tört szabadságtól megszédülve ösztönösen menekültek a szakszervezetekből, mások pedig a zavaros pillanatokat kihasználva gondoskodtak a megosztottságunkról: grundoltak egy-egy szakszervezetet. A gomba módjára szaporodó, magukról markánsabb érdekvédelmet hirdető szervezetekre eleinte az emberi természet naiv kíváncsiságával tekintettünk. Az elmúlt öt év azonban bőven elég volt ahhoz, hogy saját bőrünkön megtapasztaljuk a széttagoltságból fakadó hátrányos következményeket. Ma már nincs olyan vasutas aki ne tudná, hogy a megosztottság kinek a malmára hajtja a vizet. A többség azonban – az elődök által létrehozott értékeket megőrizve – tagja maradt a Vasutasok Szakszervezetének. Tagságunk szolidaritásának köszönhetően az elmúlt években, sok támadás ellenére, meg tudtuk őrizni legfontosabb érdekvédelmi vívmányainkat.

De ki az aki képes visszaállítani a vasutasság egységét?

Kizárólag a munkavállalók!

– Azok, akik pillanatnyilag más szervezet tagjai, vagy egy másik szakszervezet lejáró tevékenysége miatt sehová sem tartoznak. A döntés tehát a munkavállalók kezében van!

*

A Vasutasok Szakszervezete kilencvenezres tagsága nevében kérjük kollégáinkat, hogy a közös célok érdekében legyenek társaink, és együtt tegyük hatékonyabbá a vasutasok érdekvédelmét, mert csak együtt sikerülhet, de együtt sikerülni fog!

Karácsony Szilárd

Szakszervezetünk Szombathelyen is meghatározója az üzemi tanácsnak

Kisfalvi Ervin újra indul

1993. májusában alakult meg az üzemi tanács a szombathelyi üzletigazgatóságon. Tíz jelölt közül heten kaptak bizalmat. A mandátumhoz jutottak közül egy nem szervezett dolgozó, a többi a Vasutasok Szakszervezetének a tagja.

– *Pintér Józsefet,* a ház szb-titkárát szerettük volna közülünk az üzemi tanács elnökének választani – emlékezik vissza *Kisfalvi Ervin,* az ÜT elnöke, aki az árufuvarozási osztály kereskedelmi vonalbiztosa és a szakszervezetünk tagja. – Ő ezt azzal hárította el magától, hogy amennyiben szükséges, jobb ha ketten „vívják" a csatát a vasutasság érdekében.

Végül is a mostani elnökre azért sikerült rátestálni ezt az új, eddig ismeretlen funkciót, mivel a *Széll Kálmán* utcai dolgozók érvényes szavazatainak a legtöbbjét, *87 százalékot szerzett meg.* És végül is vállalta a megtisztelő bizalmat.

– Nem panaszkodni akarok, de nem volt könnyű – folytatja az üzemi tanács elnöke. – Meg kellett teremteni a *működés technikai feltételeit;* irodát, telefont, irodaszert stb. Nem volt egyszerű a „semmiből" egy *működési szabályzatot* szerkeszteni, alkotni. Szerencsére szakszervezetünkön kívül a gazdasági vezetés is komolyan vett bennünket és segített.

– *Miből áll a munkájuk?*

– Szociális és jóléti kérdésekben a gazdasági vezetéssel együttdöntési, a munkavállalókat jobban érintő témákban véleményezési jogunk van. Az elsőbe tartozóba, amelybe a segélyezés, a fizetési előleg, a vállalati kamatmentes kölcsön és az üdültetés tartozik, a vezetés nem szólt bele.

– *És a másodikba?*

– Megegyeztünk. 1994-es esztendőben több mint *20 személyt kellett leépíteni* a „házban". A gazdasági vezetésnek két alternatívája volt; vagy a korengedményes nyugdíjazást választjuk, vagy osztályokra lebontják az elbocsátásra kerülők létszámát. Az elsőt javasoltuk. Ez került végrehajtásra. Nem volt könnyű ez sem, de ez volt a humánusabb.

Véleményezték az üzemi étkező külön kialakítását. Szót emeltek az adagok csökkenése és az árak emelkedése miatt. A szolgáltató váltott.

Tavaly februárban az üzemi tanácsok mintájára megalakult a *középszintű, üzletigazgatósági területi jóléti és szociális bizottság.* Ennek a vezetője is Kisfalvi Ervin lett. A bizottság kilenc tagú, területi és szakmai felállással. Heten ebből is szakszervezetünk tagjai. A területen a tanácsok és üzemi megbízottak száma közel nyolcvan.

– *Mi van a többi helyen, ahol a létszám miatt nem volt lehetőség ilyen „képviselet" megalakítására?*

– Ezek a 34-ek – mosolyog Kisfalvi Ervin. – 34 munkahelyen dolgozókat a területi jóléti és szociális bizottság területi vagy szakmai tagjai segítik, patronálják. De külön is felkerestük őket. Az igazgató úr külön kocsit biztosított. Több ütemben így minden munkahelyre eljutottunk.

Leveleket, feljegyzéseket vesz elő. Apróbb, kisebb hiányosságok merültek fel, amelyet talán nélkülük is régen meglehetett volna oldani. Így irodát adni, illemhelyet kialakítani, hűtőt adni és megjavítani stb. A felvetéseik kilencven százalékot orvosolták.

A területi jóléti és szociális bizottság tavaly 3 millió 250 ezer forint segélyt osztott szét. A tartalékkeretüket az év végén a 4-5-6 és a 7 gyermekes dolgozóknak adták. Több mint 30 millió forintos visszatérítendő *kamatmentes kölcsön* odaítélésével 160 vasutas lakásgondját segítették megoldani Nyugat-Dunántúlon. Amíg a bizottság „jogosítványai" közé tartozott a vállalati *szolgálati lakások* elosztásának a véleményezése, 17-en költözhettek ezekbe az otthonokba.

– *Májusban ismét választások lesznek. Indul?*

– Igen. Most talán szimpátiával, egy *előlegezett bizalommal* juttattak ebbe a funkcióba. Szeretném megmérettetni magam. Cselekedeteimet remélem a VSz-tagokon kívül az egész környezetem értékeli... – mondotta befejezésül, nagyon szerényen Kisfalvi Ervin.

Sz. Jakab István

A szabályos jelöltállítás érdekében minél előbb, de lehetőleg

április 5-ig

közzé kell tenni a választhatók és választók névsorát!

MT. 47. §. (2).:

A választásra jogosult, valamint a választható munkavállalók jegyzékét a munkáltatónak a választási bizottság kérésére öt napon belül rendelkezésre bocsátott adatai alapján a választási bizottság állapítja meg és teszi közzé.

Csak a vasutasság

egysége

biztosíthatja mindazt, amire valamennyiünknek szüksége van:

- **védelmet a munkáltatóval szemben,**
- **erőt a gyengébbeknek,**
- **támaszt a bajban,**
- **valódi érdekvédelmet,**
- **igazságosabb közteherviselést,**
- **javuló munkakörülményeket!**

A mások által megbontott egység visszaállítható, csak Önön múlik!

Válassza a VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉT!

Válassza az EGYSÉGET!

Hogyan lehet MÁV kft vagyonhoz jutni?

Konzultáció a Vasutasok Szakszervezetében

(Folytatás az 1. oldalról)



Az elnök megnyitója után, Kálnoki Kis Sándor azzal kezdte tájékoztatóját, hogy a MÁV-vagyont, s az ingatlanokat a közelmúltban megalakult vagyongazdálkodási igazgatóság vette kézbe. A munka már megkezdődött. Felülvizsgálják a MÁV teljes vagyonát és csak ez után döntenek: *mi történjen a kft.-kben levő vagyonnal.* A tartósan veszteséges kft.-ket külön vizsgálják. Megnyugtatta a résztvevőket, hogy üzletrész értékesítésére az idén még nem kerül sor. Jelenleg négy kft., a MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. a székesfehérvári MÁV Vagon, Vasúti Járműgyártó és Javító Kft., a MÁV Távközlő, Biztosítóberendezési Építő és Szolgáltató Kft., valamint a MÁVÉP Kft. Dombóvár – értékesítése, privatizációja szerepel a programban.



A MÁV Rt. elnöke kitért arra is, hogy milyen esetben és hogyan lehet vagyonhoz jutni. Mint mondotta: *ingyen nem, névértékben és kedvezményekben igen.* Ezt részletesen is kifejtette, majd utalt arra a tájékoztatóra, mely a MÁV Rt. által alapított gazdasági társaságok (kft.-k) üzletrészének dolgozói-vezetői kivásárlásának lehetőségeiről szól. Eszerint a MÁV Rt. tulajdonában levő kft.-k üzletrészeinek megvásárlása alapvetően kétféle módon lehetséges:

1. A munkavállalói résztulajdonosi program keretében.

2. A gazdasági társaságokról szóló 1988. évi VI. tv. alapján, közvetlen módon.

Ez a tájékoztató világos, könnyen áttekinthető, s legfőbb erénye, hogy minden kérdésre kitér. Terjedelme miatt részletes ismertetésére nem vállalkozhatunk. Egy fontos megállapításáról azonban nem tekinthetünk el. Ilyen a munkavállalói résztulajdonosi programok az e) pontja, mely a megszerezhető vagyon lehetőségeit taglalja.

A törvény szerint, a munkavállalói résztulajdonosi program keretében Magyarországon bejegyzett részvénytársaság vagy korlátolt felelősségű társaság részvénye vagy üzletrésze szerezhető meg. Nem előírás tehát, hogy csak az állam tulajdonában levő részvény, illetve üzletrész idegeníthető el a munkavállalói résztulajdonosi program keretében. Az a körülmény azonban, hogy nem állami cégről van szó a fizetési feltételeknél, bizonyos hitelformák csak állami tulajdonban levő üzletrészek, illetve részvények megvásárlására vonatkoznak. A MÁV által alapított társaságok üzletrészei a MÁV Rt. tulajdonában vannak – tehát nem állami tulajdonban –, így a munkavállalói résztulajdonosi program keretében történő kivásárlás esetén *olyan kedvezményes hitel nem vehető igénybe, amely kizárólag az állami vagyon megvételére szolgál.*

Azt is jó tudni, hogy a gazdasági társaságokról szóló 1988. évi VI. tv. a kft.-k üzletrészének a közvetlen elidegenítését is lehetővé teszi, tehát nincs szükség a munkavállalói résztulajdonosi program létrehozására ahhoz, hogy a MÁV kft.-k vezetői, illetve dolgozói a MÁV Rt. tulajdonában levő társaság üzletrészeit megszerezzék.

Kálnoki Kis Sándor tájékoztatója után észrevételek, kérdések hangzottak el, melyekre a vezérigazgatóság vezetői adtak választ.

A konzultáció dr. Márkus Imre zárszavával ért véget. Az elnök kijelentette: *a Vasutasok Szakszervezete ragaszkodik ahhoz, hogy a kft.-k sorsának eldöntésénél legyenek jelen szakszervezetünk képviselői.* A döntések előkészítésébe pedig be kell vonni a kft.-k vezetőit is.

Visi Ferenc

Budapesttől Bécsig 120 perc alatt

SZÁMÍTÓGÉP VEZÉRLI A BIZTOSÍTÓBERENDEZÉST

(2. rész)

A fővárostól a nyugati országhatárig vezető Budapest–Hegyeshalmi fővonal nem csupán hazai, de európai mértékkel számítva is a nagy forgalmú vasútvonalak közé sorolandó. Műszaki színvonala ehhez képest eltér az európai normáktól, mondta legutóbbi lapszámunkban Vígh Tibor, a MÁV Rt. Budapest–Hegyeshalom Projekt Iroda igazgatója.

– Részletesebben fölsorolva, milyen munkákat kell elvégezni a rekonstrukció során? – kérdezem Vígh Tibort, a MÁV Rt. Budapest–Hegyeshalom Projekt Iroda igazgatóját.

– Feladataink háromrétűek. Meg kell erősíteni a korábban fölújított szakaszokat, ahol egyáltalán nem történt átépítés, ott ezt kell pótolni. A harmadik pedig: a nagy sebességű közlekedéshez kapcsolódóan olyan korszerű, elektromos biztosítóberendezéseket kell telepíteni, amely kizárja a szajolihoz hasonló vasúti katasztrófákat. A régi telepítésű vasútállomások közül ilyen lesz Tatán, Almásfüzitőn és Hegyeshalomban. A vonali jelző- és vonatbefolyásoló berendezéseket is olyan mértékben kell korszerűsíteni, hogy a mozdonyvezető a legrosszabb látási viszonyok között, úgyszólván vakon is menetrendszerű sebességgel közlekedhessen. Ehhez ki kell még építeni a minden körülmények között megbízhatóan működő rádiókapcsolatot. A feladatok érintik a felső vezetéki rendszert, az alállomásokat, így a tatabányait is. Biatorbágyon teljesen új alállomást kell építeni, hiszen a hetvenes évek végén a pályát új nyomvonalra terelték, ám a transzformátorok maradtak a funkcióját vesztett viadukt mellett. Sajnos, a szintbeli útátjárókat sok helyen továbbra sem lehet megszüntetni, ezért oda az eddig alkalmazottaktól eltérően kétcsapórudas, erősebb optikákkal ellátott sorompókat kell telepíteni, amelyek a kikerülést képesek megakadályozni. Ezenkívül a biztonság érdekében rengeteg aluljárót, felüljárót és egyéb műtárgyat kell megépíteni, a széles peronoktól a zajvédő falakig.

Magasépítési szempontból eléggé behatároltak a lehetőségek, a német hitelszerződésben foglaltak elsősorban a sebesség növelését tartják szem előtt. A belföldi források pedig igen szűkösek, így az épületekhez csak ott tudunk hozzányúlni, ahol ez valamilyen formában kötődik az új biztosítóberendezéshez. Tata állomás műemlék jellegű felvételi épületét például kívülről fölújítható, az eredeti vonások meghagyásával. Belső modern kialakítású fűtő- és klímarendszere alkalmassá teszi majd, hogy a falak közé számítógépes vezérlésű, elektronikus biztosítóberendezést telepítsenek.

– Említi – e hitelszerződés a nagy sebességű közlekedésre alkalmas kocsik és vontatójárművek beszerzését, hiszen a MÁV leggyorsabb, harminc évnél régebbi tervezésű mozdonya is csak 130 kilométeres sebességre képes?

– A 280 millió márkás német hitel és az ehhez járuló 2 milliárd forintnyi magyar támogatás alapvetően a pályarekonstrukció céljait szolgálja, ebben új vontatójárművek nem szerepelnek. Egy előzetes megállapodás viszont rögzíti ama tényt, hogy a már meglévő osztrák mozdonyok a 160 kilométeres sebességre csakúgy, mint a két ország eltérő vasútvillamosítási rendszerének áthidalására alkalmasak. Ennek alapján ki kell emelni, hogy nem minden vonat fog százhatvannal közlekedni, csupán a magyar szakaszon is osztrák géppel vontatott „cimkés" EuroCity szerelvények. Ha pedig ennél is több nagy sebességű mozdonyra lesz szüksége a MÁV-nak, én úgy gondolom mindez nem megoldhatatlan. Mert azért egy ekkora közlekedési vállalatnak néhány mozdony beszerzése nem okozhat problémát. EuroCity közlekedésre alkalmas személykocsik máris a magyar vasút rendelkezésére állnak. Csak érdekesség, hogy az ÖBB-vel kötött szerződés szerint mozdonyaik magyar területen való futtatása fejében a magyar kocsik ingyen használják az osztrák pályaszakaszokat, persze minden meghatározott számú kocsira vonatkozóan.

– Ismerve a vasút nehéz gazdasági helyzetét, nem kell-e félni attól, hogy a beruházási hitelkeretből bizonyos összegeket más, „tűzoltó" célokra átcsoportosítanak?

– Ebből a pénzből semmit nem lehet átcsoportosítani, a hitelt a szerződés értelmében kizárólag a rekonstrukcióra, a beruházási okmányban rögzített feladatokra lehet elkölteni. Hogy ez valóban így történik-e, azt rendszeresen ellenőrzi az Állami Fejlesztési Intézet, a Nemzeti Bank, a hiteladó német bank, valamint az Állami Számvevőszék. Itt az utolsó fillérrel is tételesen el kell számolni.

Thorday Zoltán

(Folytatjuk)

Csökkenő létszám, kevesebb munkabaleset

Egészség és testi épség

SZÁMOK AZ ELMÚLT ÉV TÜKRÉBEN

A MÁV Rt-nél 1994-ben kevesebb munkabaleset fordult elő, mint az előző évben. Három évre visszamenőleg a balesetek és ebből eredő táppénzes napok száma is folyamatosan csökkent. 1994-ben ugyan mérsékeltebb javulás 3 százalék volt jellemző, mint a megelőző években. Valószínűsíthető, hogy a munkabalesetek számának kedvező alakulása elsősorban a vasút létszámának folyamatos apadásával hozható összefüggésbe.

Tavaly 1000 vasutas szenvedett három napon túl gyógyuló sérülést munkabalesetek következtében. Az 1993. évi 9-ből a beszámolási időszakban kettőre csökkent a halálos kimenetelű munkabaleset, és csak egy csonkulásos eset következett be.

A három napot meghaladó *táppénzes napok száma* 7,7 százalékkal csökkent, de még mindig magas, megközelíti a harmincnyolcezer napot.

A munkabalesetek száma arányaiban szakszolgálatonként eltérő. A szakszolgálatoknál előforduló balesetek száma és az 1000 főre eső esetek a munkavégzés veszélyességi fokára, valamint a technológiai feltételekre, színvonalára engednek következtetni.

A *legtöbb munkabaleset a forgalmi szakszolgálatnál* fordult elő. Ezen a területen következik be az esetek 41 százaléka, a gépészeti szakszolgálatnál pedig 30 százaléka.

Egyre *kevesebb baleset fordul elő a járművek javítása* közben. A csökkenés egyértelműen annak tudható be, hogy a MÁV-tól a járműjavító üzemek kiváltak. Ezért kevesebb járművet javítanak a MÁV Rt.nél. Évről évre mérséklődik a vasúti járművek kapcsolási-összeállítási, tolatási műveleteinél bekövetkezett balesetek száma. Nyilvánvaló, hogy ezt a tendenciát az alacsony szállítási teljesítmények befolyásolják. A baleseteknek mindössze 6 százaléka fordul elő ezeknél a műveleteknél. E folyamattal ellentétben a munkafegyelem lazulására utalnak a munkahelyi rendbontásból, az engedély nélküli munkavégzés közben történt sérülések. Egyre több baleset fordul elő járművek nyílászáró szerkezeteinek használata közben. Növekedett *a baleseti veszélyeztetettség a vasúti kiszolgáló létesítmények, berendezések üzemeltetése, karbantartása közben.*

A munka közben elszenvedett sérülések, egészségkárosodások közvetlen okai a számszerű csökkenés ellenére is 52 százalékban környezeti hatásokra (anyag, gép, berendezés hibáira) vezethetők vissza. Kedvezőtlen jelenség, hogy a balesetek több mint 20 százaléka a sérült fegyelmezetlenségére, előírásellenes munkavégzésével hozható összefüggésbe. A munkabalesetek közel 30 százaléka a sérült, vagy munkatársai *mulasztásából* származnak. Mindezek jelzik, lazul a munkafegyelem. Egyre gyakrabban sértik meg a munkabiztonsági előírásokat. Mindezek alapján indokolt, hogy szakszervezetünk testületei éljenek az MT-ben biztosított jogaikkal és *kérjenek tájékoztatást* a munkáltatótól a munkavédelem helyzetéről. *Kezdeményezzenek intézkedéseket* azokon a területeken, ahol úgy ítélik meg, hogy a munkáltatás biztonsága csorbát szenved, s amely *veszélyezteti a munkavállalók egészségét és testi épségét.* A munkabiztonság jelenlegi állapota a MÁV Rt.-nél *határozottabb fellépést igényel* az érdekképviseletektől.

Pásku Jenő

Tapolcai tudósítás

Kritikus hangulatú fórum Tapolcán

Szombathely után, a tapolcai csomóponton folytatódott a gazdasági vezetők és a VSz tisztségviselői részére szervezett fórum Nyugat-Dunántúlon. Március 10-én, a volt körzeti üzemfőnökség területéről összejött állomásfőnökök, állomásvezetők és szakszervezeti tisztségviselők előtt elsőnek dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezetének az elnöke tartott általános tájékoztatást.

Ezen elemezte a Magyar Államvasutak gazdasági helyzetét. Erről semmi jót nem tudott, nem tudhatott elmondani. A kormány által a MÁV-ra ráerőszakolt gazdasági eredményt – az 1995. évi 23,5 milliárd forintos veszteséget – illúzió lenne teljesíteni. Ez pedig egyértelműen a vasutasság anyagi helyzetének a további romlásához vezet.

A Vasutasok Szakszervezete megkereste az országos médiumokat, hogy mielőtt a kormány rosszul döntene a MÁV helyzetéről – annak az egészségügyi intézményeiről – az ország közvéleménye és a vasutasság megfelelő tájékoztatást kapjon. Nyomást akarnak gyakorolni a végleges, rossz döntés kialakítása előtt az arra illetékeseknek. Végső soron a MÁV felső vezetését sem hibáztatta túlzottan, hiszen nekik is „parancsolnak". A végrehajtás módozatait azonban kemény kritikával illette az elnök.

Sokszor vádolták a vasutat a 120 milliárd forintos tartozásáért. Amennyiben a törvény a pályák kezelését az állam kezébe adja, rövid időn belül kifog derülni, hogy a „hatalom" fog tartozni a vasútnak.

Szólt az MSZOSZ-tagságról, valamint arról, hogy örvendetesen javult a kapcsolat a három reprezentatív szakszervezet, különösképpen a Mozdonyvezetők Szakszervezete között.

Külön beszélt – szinte agitált – a munkáltatói jogokat gyakorló állomásfőnökök külön szakszervezetéről. Szorgalmazta a külön érdekképviseletük megalakítását. Személyes gyakorlatából említette, hogy milyen kiszolgáltatott helyzetben vannak a piaci alapra váltott cégek gazdasági vezetői. Beosztott dolgozó tisztségviselők képtelenek megvédeni őket a mai világban. A felelősséget mindenki lejjebb adja és a végén – tehát az állomásfőnökön – csattan az ostor.

Márkus Imre beszélt a közelgő üzemi tanácsválasztások fontosságáról, abban a korrekt magatartás kialakításáról.

Nagyon szimpatikus volt a gazdasági vezetés nevében felszólaló *Hodics János,* forgalmi osztályvezető. Mint mondotta, január közepére – szinte az országban elsőnek – megállapodtak a létszámról a partner szakszervezettel.

Vállalták a megállapodásban rögzített 47 fős létszámleépítés betartását. Egyidejűleg azt is hangsúlyozta, hogy a bér- és költségcsökkentésben is szigorú lesz.

A fórumon őszinte és kritikus volt a hangulat: éles kritikát kapott a szakszervezet, a MÁV és a minisztérium is. Úgy érezték a hozzászólók, hogy érdekeiket még jobban képviselhetnék. A „beton" lobby uralja a területet a vasút ésszerűtlen elsorvasztásának a rovására. Megütköztek a vasutasok *Lotz* miniszter ausztriai „kamionforgalom kesergőjén". Az egyszerű emberek nyíltan kimondták, hogy ezzel a környezetpolitikával is összefüggésbe hozható vasútpolitikával Magyarország sohasem fog eljutni az áhított Közös Piacba.

Sz. J. I.

Munkásgyűlés

Március 10-én Tapolcán felkereste a vontatási főnökséget *dr. Márkus Imre,* szakszervezetünk elnöke.

Elsőnek *Sörös László* gazdasági vezetővel és *Mayer Gábor* szb-titkárral beszélgetett. Megtudtuk, hogy a 240 dolgozójuk közöl több mint százan a VSz tagjai. Szó volt a mindennapok aktuális kérdéseiről, a MÁV és a vasutas-szakszervezet helyzetéről, a közelgő üzemi tanácsválasztásokról és a többi szakszervezettel való kapcsolatról.

Ezt követően egy javítás alatt álló M61 019-es mozdony mellett, a javítóműhelyben rövid munkásgyűlésre került sor. A mintegy 40 szolgálatban lévő, olajos overálos dolgozó hamar befogadta a tájékoztatást adó elnököt. Ugyanis bevezetőjében, bemutatkozásként elmondotta, hogy eddigi életének kétharmadát ilyen munkahelyen, hasonló körülmények közepette, fizikai munkásként a járműjavítóban, Szombathelyen töltötte.

Dr. Márkus Imre tájékoztatót adott a vasút és a szakszervezet helyzetéről. Beszélt a *kollektív szerződés módosításának az anomáliáiról.* Szólt arról a sztrájkkal kikényszerített *14 százalékos bérfejlesztésről,* amelyet az adójogszabályok „harc" nélkül elvettek a vasutasságtól. Így a dolgozókat 1200-3000 forintos havi hátrányok érték.

Megnyugtatta az érdeklődő ket, hogy nem adják fel a küzdelmet. Egyidejűleg *megköszönte a decemberi sztrájkban részt vevő munkavállalók támogatását.* Érdekükben – és természetesen támogatásukkal – a jövőben is hajlandók ilyen drasztikus lépésre, amennyiben a kormány és a minisztérium nem hajlandó anyagilag elismerni a vasutasság áldozatos tevékenységét.

– sz. j. i. –

Évforduló küszöbén (4.)

Szakszervezetünk életében mindig fontos szerep jutott a sajtónak. A korabeli dokumentumok, a kongresszusok jegyzőkönyvei bizonyítják, hogy mindig arra törekedtek: *legyen önálló lapja a szervezetnek,* amely természetesen az akkori politikai viszonyoknak megfelelően agitációs feladatot is betöltött.

Gulyás Jánosnak, szakszervezetünk egykori titkárának 1970-ben megjelent Szabad úton című könyvében jól nyomon követhetők szakszervezeti lapjaink története is. Az első kongresszustól a hetedekig, huszonöt év eseményeit tárja az olvasó elé, nem feledkezve meg akkori újságjaink méltatásáról sem. (A könyv megbízható kalauz vasutas sajtótörténeti búvárkodáshoz is. E sorok írója is élet ezzel a lehetőséggel.)

A Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja 1948. június 1-jén jelent meg utoljára. A június 15-i szám már a Közlekedés címet viselte, s a vasutasokon és a hajósokon kívül a közlekedési alkalmazottak, a gépjárművezetők és a szállítómunkások lapja is volt. Azokban az években több, hosszabb-rövidebb időközönként megjelenő újság is létezett a vasútnál.

Például a Vasutas Ifjúság, Szombathelyen jelent meg a Szabad Szárnyaskerék, a Szociáldemokrata Párt MÁV üzemszervezési titkársága 1947. február 1-jétől adta ki a Menetrend című lapot.

A közlekedési és a vasutas-szakszervezet vezetősége 1951-ben úgy döntött, hogy a közösen kiadott lap már nem elegendő a két szakszervezethez tartozó dolgozók tájékoztatására. Elhatározták, hogy külön újságot jelentetnek meg. A Közlekedés címet a közlekedési szakszervezet lapja tartotta meg. A vasutas-szakszervezet önálló lapja 1951. június 15-én jelent meg először, Szocialista Vasútért címmel.

Az újságról a szakszervezet III. kongresszusának dokumentumai is megemlékeznek. Gulyás János erről a következőket írta: „A vasutas dolgozók tájékoztatása, nevelése terén jelentős szerepet töltött be a vasutasok lapja, a Szocialista Vasútért. 1952. október 1-jétől a lap, a párt szervezőbizottságának határozata alapján, négyoldalas terjedelemmel hetilappá lett, a Vasút Politikai Főosztály közvetlen irányítása alá került és önálló vállalattá szerveződött. Laptulajdonos azonban továbbra is a szakszervezet és a Vasúti Főosztály maradt.

(Következő számunkban megszólaltatjuk e hetilap történetével kapcsolatban Gulyás Jánost, aki akkor a lap felelős szerkesztői teendőit látta el.)

– ar –

Közlekedési Múzeum

Reformkori kiállítás

A közel száz esztendős Közlekedési Múzeum alapítása óta hű eredeti céljához, hogy a közlekedés minden ágazatának emlékét gyűjtse, hagyományait őrizze és ismeretterjesztő munkájával azokat terjessze. Ennek megfelelően rendezte meg a Víz Világnapján, március 22-én az esztergomi Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeummal karöltve a „Vásárhelyi Pál és a reformkori mérnökök" című kiállítást, amelyet dr. Lotz Károly közlekedési, hírközlési- és vízügyi miniszter nyitott meg, tekintettel arra is, hogy az országgyűlés a napokban tárgyalja a vasúti vonatkozásokat is tartalmazó vízügyi törvényt.

A megtekinthető anyag középpontjában *Vásárhelyi Pál* bemutatásra érdemes munkássága áll. Szepesolasziban 200 évvel ezelőtt, 1795. márciusában született, mérnöki oklevelét a pesti egyetemen 1816-ban kapta meg. Három évvel később már részt vett a Tisza, a Körösök és a Berettyó szabályozásában, majd 1832-től az Aldunai hajózás korszerűsítését szolgálta.

Vásárhelyi az Alduna balpartján 1834-ben kezdte meg egy vontatóút építését, hatalmas támfalak, áthidalások, sziklabevágások létesítésével. A forgalomnak három év múlva adták át az úgynevezett Széchenyi utat. Ez a munka országos hírűvé tette az alkotót. A vízügyi igazgatóság vezetője, később hajózási felügyelő lett. Tagja volt a Magyar Tudományos Akadémiának. Szakirodalmi munkái magyarul és németül jelentek meg. Alkotóereje teljében 1846-ban hunyt el szívbénulás következtében egy bizottsági ülésen.

A mostani kiállítás – amely fél évig tekinthető meg – jeles mérnöktársai tevékenységét is méltatja a tárlókban és falakon elhelyezett dokumentumok, képek, térképek segítségével

(h. k.)

A női választmány képviselői Horn Gyulánál

Konszenzusra kell jutni

Varga Gyuláné, szakszervezetünk női választmányának ügyvivője március 10-én tagja volt annak a négy tagú küldöttségnek, amelyet a parlamentben Horn Gyula miniszterelnök fogadott. A találkozót az MSZOSZ Női Választmánya kezdeményezte, a nők nyugdíjkorhatárának emelése és a bölcsödék normatív támogatásának hiánya miatt. Előre jelezték még, hogy szeretnék, ha a kormány mellett kijelölésre kerülne a nő és család ügyek felelőse.

A beszélgetés közvetlen, jó légkörben folyt. A miniszterelnök úr a munka világát érintő számos kérdésben kíváncsi volt a küldöttség véleményére. Ennek keretében Vargáné a *Munka Törvénykönyve* országgyűlési előterjesztéséről fejthette ki szakszervezetunk álláspontját. Szót emelt a tervezett módosítások ellen. Kérte a szakszervezetek véleményének figyelembe vételét. Tovább súlyosbítaná a helyzetet a *túlóra növelhetősége.*

A munkaadók és munkavállalók képviselői nem tudnak hónapok óta megegyezni az Érdekegyeztető Tanácsban, Vargáné szerint a *vadkapitalizmus* jele.

A női nyugdíjkorhatár emelésével kapcsolatban az ügyvivő asszony felhívta a miniszterelnök figyelmét a *foglalkoztatást, a nyugdíjazást és a munkaviszonyt érintő törvények összehangolásának szükségességére.* Jelenleg 30-35 év munkaviszony után egy nő ha 45-50 évesen munkanélkülivé válik, hamarosan teljes ellátatlan lesz. Erre nem gondoltak a női nyugdíjkorhatár emelésekor. Amiben társadalmi konszenzusra kell jutni az a nyugdíjkorhatár emelésének módja.

A nőügyek kapcsán említésre került, hogy Ausztriában 1982-ben 3 fő kezdett el a kormány mellett a nők helyzetével foglalkozni és mára 22 fős minisztériumok van. Vargáné a lehetőséggel élve kérte a *miniszterelnök személyes támogatását a vasútegészségügy „békés úton" való megőrzéséhez.* Ez a vasutas hagyomány és tradíció része, ezt a vasutasok bármilyen áron, de megvédik, jó lenne, ha tárgyalóasztalnál rendeződhetne a kérdés.

A miniszterelnök úr ígéretet tett a küldöttségnek, hogy az új nyugdíjkorhatárral kapcsolatos koncepcióról – *a népjóléti miniszternek még e hó végén kifejthetik véleményüket* – a tervezet parlamenti benyújtása előtt.

A nők és családok ügyével való foglalkozás a kormány mellett – a miniszterelnök szerint megoldható és hamarosan meg is kívánja oldani.

Hagyományteremtő

Emlékfa-ültetés

A Szolnoki MÁV Kórház vezetői a szakszervezettel közösen, március 8-án hagyományteremtő emlékünnepséget rendeztek azoknak az elmúlt évtizedekben elhalálozott kórházi dolgozóknak a tiszteletére, akik életükben kimagasló munkát végeztek az egészségügyben. Az első alkalommal négy volt főorvos társuk tiszteletére állítottak emléket.

Az első fát dr. Pákozdy Pál osztályvezető sebész főorvos emlékére ültették. Ő a megyei kórházból került a MÁV-kórházba és egy jól működő sebészeti osztályt hozott létre. A munkájának és a családjának élő főorvos 53 évesen halt meg.

A második fát dr. Romhányi István emlékére ültették, aki 1974-1983 között volt a kórház igazgató főorvosa. Neki nagy szerepe volt a kórház arculatának kialakításában, a város egészségügyi és más intézményekkel történő kapcsolat felvételében. 1983-tól a Budai MÁV Kórház igazgatója volt. Élt 59 évet.

A harmadik fa dr. Gonda Margit gyermekgyógyász főorvos emlékét őrzi. A kórház megnyitásától 1980-ig dolgozott. 71 évet élt.

A negyedik fa dr. Bagóczky Lajos szemész főorvosnak állít emléket, aki miután az osztályt megszervezte, nagy gondot fordított a munkatársai képzésére. Egykori tanítványai közül ma is sokan dolgoznak a kórházban. A halál 70 évesen ragadta el.

Az emlékünnepségen dr. Lőke Miklós főigazgató főorvos méltatta az elhalálozottak munkásságát. Hangsúlyozta: – mind a négy orvos hivatásának élő demokratikus gondolkodású kiváló szakember volt. Jelentősen hozzájárultak, nem csupán kórházunk szakmai színvonalának kialakításához, de jelentős részük volt a vasútegészségügy akkor még zárt világának helyi megteremtéséhez. Nagyon fontos szerepet játszottak városunk egészségügyi ellátásában, a két kórház szakmai kapcsolatának kiépítésében. A közvetlen gyógyító tevékenység mellett fontos szerepük volt a fiatal orvosok, orvostanhallgatók képzésében.

Kevés orvos mondhatja el magáról, hogy egy új kórházat indított be. Ők ezt megtették. E munka értékét igazán az tudja értékelni, aki végzett valaha ilyen feladatot. Utólag nehéz megítéli, de biztosak lehetünk benne, hogy korai halálukhoz ez, sokszor emberfeletti munkát igénylő feladat felvállalása és sikeres elvégzése is hozzájárult.

Nagy részük volt abban, hogy ez az intézet ma is áll, szívesen választják gyógyulásuk színteréül intézetünket a vasutas betegek, akiknek néha 100 kilométert kell utazni, hogy kórházunkba jut hassanak.

Legolcsóbb ügyvéd a szakszervezet

Visszatérés a VSz-be

Egyik jogász barátom mondotta: az ügyvéd külső kilincsének a megfogása két Széchényibe kerül. A belső az már kétezer forint. Ezzel azonban még az ég egy világon nem történt semmi..

A Magyar Államvasutak korlátolt felelősségű társaságainak a megalakulásakor (már több mint száz van) ezek felső vezetői; igazgatók és helyetteseik sorozatosan kiléptek a szakszervezetünkből. Mondván (a viszonylagos jó jövedelmeikből) miért is áldoznának fel egy százalékot?

Magától értetődően közben jöttek a gondok és a bajok. Egyre több munkaszerződési és egyéb problémájuk adódott. Annak ellenére, hogy önmaguknak külön érdekvédelmi testületet hoztak létre a MÁV jogi vezetői – a törvény szerint teljesen jogszerűen – ezt nem tekintették, nem tekinthették partnerüknek. Jajkiálltásuk csak írott malaszt maradt.

Nem volt mit tenni; lassan-lassan felkeresték a régi sokat, (joggal vagy jogtalanul) szidott érdekvédelmi és érdekképviseleti szervezetüket, a Vasutasok Szakszervezetét. Lehet, hogy jó kliensei lettek volna a mottóban emlegetett ügyvédnek. Az is lehet, hogy sok évi peres tortúra után igazuk is lehetett volna. De a mai világban nem biztos, hogy ez a legjobb megoldás.

Úgy döntöttek, hogy a Vasutasok Szakszervezetébe visszatértek a megtévedt bárányok. Befogadásra találtak. Nagy igazság: legolcsóbb ügyvéd a szakszervezet!

Sz. Jakab

Játsszanak velünk!

Rendszeres olvasóink közül bizonyára többen is emlékeznek arra, hogy a Magyar Vasutasban régebben rendszeresen jelentek meg keresztrejtvények. E hagyomány felélesztéseképpen négy egymást követő lapszámban az üzemi tanácsok témakörét felölelő keresztrejtvényt közlünk. Azért, hogy ne csak néhány kellemes percet jelentsen a rejtvények kitöltése, a helyes megfejtéseket beküldők között értékes ajándékokat fogunk kisorsolni, melyekről következő lapunkban részletes tájékoztatást adunk.

A májusi sorsoláson azok a VSz-tagok vesznek részt, akik a Magyar Vasutas 5., 6., 7. és 8. számában megjelenő mind a négy keresztrejtvény helyes megfejtést legkésőbb* 1995. május 15-*ig a lapból kivágott szelvényeken szerkesztőségünkhöz eljuttatják.

1. MEGFEJTÉS: .....

.....

A megfejtő neve: .....

Lakcíme: .....

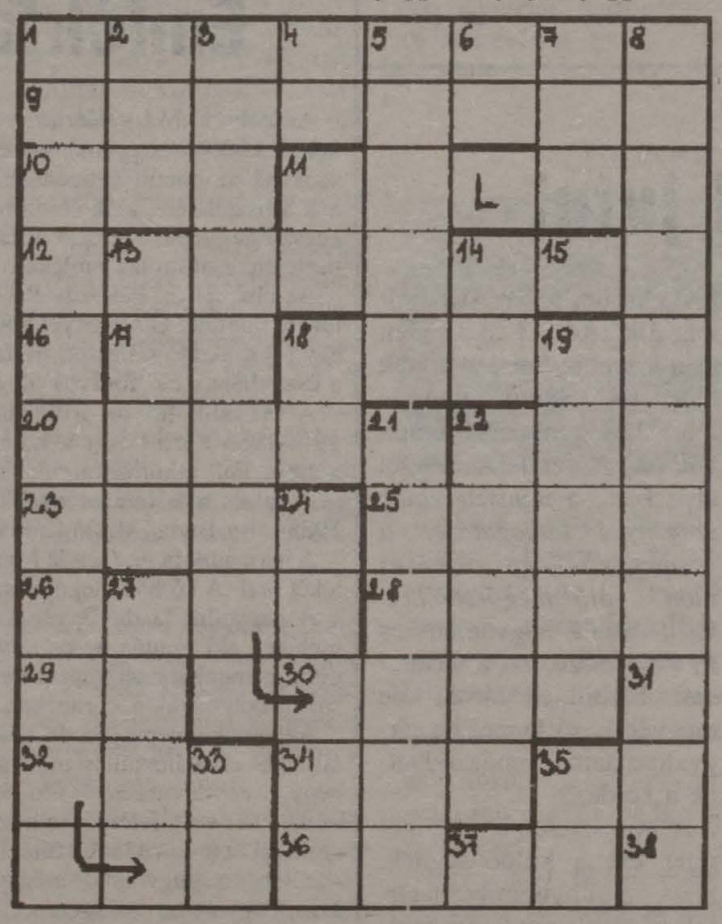
VSz-tagsági könyvének száma: .....

Az üzemi tanácsról

Vízszintes: 1. 1919–1920-ban ebben az országban jött létre az első Üzemi Tanács. 9. Lustálkodom. 10. Rövidítés a két tulajdonosú cégtáblán. 11. Nem mozogni. 12. Államot az államban (lat. dipl.) 16. A kör sugara (röv.). 17. Mássalhangzó kimondva. 18. Olasz város. 20. „Walles. (vissza fon.) 22. Az élet folyadéka. 23. Női név. 25. Versnek a kelléke. 26. Tejtermék. 28. Kötőelem. 29. -ban, -ben (latin). 31. Mutatószó. 32. Nem lát. 34. Nem az. 35. Keresztül. 36. Kötél is van ilyen. 38. Személyes névmás.

Függőleges: 1. A függ. 3. folytatása. 2. Kevert nagyhatalom. **3. ÜT-t létrehozó eredeti cél, hogy az ÜT legyen a...** 4. Kettősbetű. 5. Edényed. 6. Néma orosz tó. 7. Elektromos részecske. 8. A „szennyest" közzétevő. 11. Nem valódi. 13. Nemesgáz. 14. Vass István. 15. Égtáj (röv.). 18. Nem szolga (ék. hiba) **19. 1919-20-ban ebben az országban jött létre az első ÜT.** 22. Nem száraz. 24. Állóvíz. 27. Elege van belőle (keverve) 30. Ausztrál futómadár. 33. Kicsinyítőképző. 35. Ártó egynemű betűi. 37. Rádiusz.

Beküldendő: vízsz. 1., függ. 1., a függ. 3. folytatása, a függ. 19., folyt a függ. 21.



Utazás '95

A Budapesti Tavaszi Fesztivál rendezvénysorozatainak évek óta egyik legjelentősebb eseménye az utazás kiállítás, a hazai és külföldi utazási irodák tarka seregszemléje. Az *Utazás '95* is erről tanúskodott. A március 16–19-ig tartott rendezvényen 34 ország 490 kiállítója kínálta csábítóan szép programajánlatait. A külföldi turisztikai, üdülési lehetőségeket 140 kiállító ismertette, köztük Izrael, az idei kiállítás díszvendége.

Választékban nem volt hiány. A luxusutaktól a szerényebb programokig minden megtalálható volt. A vasutasok pénztárcájának is megfelelő, vasúton is könnyen elérhető, aránylag olcsó nyaralási lehetőségeket kínál például az *Adria Utazási Iroda* a montenegrói és a horvát tengerparti üdülőkbe. Az olasz utazási irodák közül az Emíliai tartomány utazási irodáinak, köztük a *Cattolica Costa Adriatika DI Romagna Italia* kínálataira hívjuk fel a figyelmet. Ezzel az utazási irodával létesített kapcsolatot *dr. Alberti Sándor*, a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesületének ügyvezető elnöke.

Az Utazás '95 kiállításon a vasút is képviseltette magát. A MÁV Rt., a MÁV Nosztalgia Kft és az ÖBB egymás mellett ismertette az utazással kapcsolatos szolgáltatásait. A MÁV Rt. személyfuvarozási főosztálya ezúttal nagy súlyt helyezett az üzletpolitikai kedvezményekre, de az ízléses szórólapok és füzetecskék egyéb szolgáltatásokat is kínáltak A Nosztalgia kft. pedig az ismert – menetrendszerű és alkalmi járatok – programja mellett könyveket, levelezőlapokat, különféle relikviákat kínált az érdeklődőknek, valamennyi szorosan kapcsolódik a vasút múltjához.

A három pavilont a kiállítás minden egyes napján sokan felkeresték. Ez is azt mutatja, hogy a reklámra, a szolgáltatások ismertetésére nagy szükség van.

(visi)

Kérünk, segíts!

Mi vasutasok a nehéz és fárasztó szolgálat közben követhetünk el hibát. Ennek a következménye lehet jelentéktelen, de tragikus is. Gondoljunk csak a Szajoli, az utóbbi évtizedek legnagyobb, legtöbb áldozatot követelt vasúti katasztrófára. A baleset bekövetkezéséért felelős fiatal váltókezelő kollégánk, – aki a bíróság ítélete miatt várhatóan sokáig távol lesz családjától –, felesége 9 hónapos gyermekével maradt magára. Rajtuk, a csonka családon szeretnénk segíteni.

Tisztelt kollégák, kolléganők! Arra kérünk benneteket, hogy segítsetek. A pénzbeni támogatást a szolgálati helyetek VSz alapszervezete útján juttathatjátok el az OTP Szolnok megyei fiókjánál erre a célra nyitott számlára. Cím: Szolnok, Baross út. Csekkszámlaszám: 020 396-2.

A Vasutasok Szakszervezete
főbizalmi és tagozati tanács
Szolnok

A megtalált pénz nyomában

A Déli pályaudvaron napokig beszédtéma volt, amikor Kovács Csaba a komfortszolgálat dolgozója másfél millió forint értékű valutát talált az érkező Lehár expresszen és azt rövid időn belül visszajuttatta jogos tulajdonosának, a japán Takahashi Masanobu úrnak. A lapunkban megjelent tudósítás után több szolgálati helyen vita kerekedett. Sokan úgy vélték, ostobaság elengedni a szerencsét, de személyes benyomásaim alapján úgy látom, többen vannak azok, akik ilyen esetben Kovács Csabához hasonlóan járnának el. A Budapesti Üzleti-gazgatóság vezetői tizenötezer forint jutalomban részesítették a becsületes megtalálót. A jutalom átadása után beszélgettünk megjutalmazott munkatársunkkal és a jutalom átadójával, Freész Dalma személyfuvarozási osztályvezető-helyettessel.

– Hogyan fogadták itt a déliben a közvetlen munkatársak a vaskos autóstáska megtalálásának történetét?

– Teljesen megoszlóak voltak a vélemények. Volt olyan, aki nem tartott normálisnak, volt aki nem tudta, mit is tett volna, és természetesen sokan ugyanúgy tettek volna, mint én.

– Mire gondolt akkor, amikor leadta a ritka nagy összeget?

– Arra gondoltam, hogy nekem is jól esne, hogyha elhagyok valamit, azt a megtaláló visszaadja. Egyébként nem ez az első alkalom, hogy a komfortkocsiban otthagyott tárgyat találtam. Ilyen esetben azonnal leadom a szolgálat vezetőjének, akkor is, ha csak egy lyukas esernyőről van szó. Általában csak kisebb tárgyakat hagynak el az utasok, másfél millió valutában tényleg nem mindennapos esemény.

– Az megfordult-e az Ön fejében, hogy Takahashi úr Japánba is elviszi a MÁV jó hírét, amikor majd barátainak elmeséli kalandját?

– Ez eszembe se jutott, de elképzelhetőnek tartom.

– Freész Dalmától kérdezem: mivel indokolja Kovács Csaba megjutalmazását, hiszen Ő „csak" munkaköri kötelességét teljesítette?

– Azt hiszem mindannyian érezzük, hogy ennél többről van szó. Azonban még ezen felül is örülök a jutalmazás lehetőségének, mert itt olyan **szolgáltatói magatartásnak** lehettünk tanúi, amelynek a széles körű elterjesztésére a MÁV Rt. is törekszik.

G. Szabó Sándor

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Főszerkesztő-helyettes: **Visi Ferenc**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre**,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 forint
Szedés, tördelés: Károlyi Stúdió
Telefon: 210-0130/220
Felelős vezető: Károlyi Marianna
Fotó: fot-mon Bt. Telefon: 270-1568
Készült az Apolló Kft. nyomdájában
Felelős vezető: Mózes Ferenc
ISSN 0460 6000

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

- Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése
- Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral
- Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése
- STRAIL útátjáró-elemek forgalmazása

Lapzártakor

Se kollektív szerződés, se sztrájkfelhívás

Ezt a helyet a *kollektív szerződés* megkötéséről, vagy ennek hiányában a *vasutas-sztrájk* meghirdetéséről szóló tudósításnak tartottuk fenn. Lapzártáig (1995. április 5-ig) azonban egyikre sem került sor.

ÁRA: 11 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam 7. szám — A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA — 1995. ÁPRILIS 10.

Választásokig már csak

3-szor

az 5. oldalon!

IDEGTÉPŐ BIZONYTALANSÁG !?

Bekövetkezett. 1995. április 1-től hatályon kívülre került a MÁV Rt. Kollektív Szerződése.

Egymásnak halkan vagy hangosan feltett kérdések és találgatások közepette vártuk, mi történik. A MÁV működtetéséért felelős vezetők március 31-én délután igyekeztek megnyugtató megoldást találni az 1/1995. számú vezérigazgatói utasítás végrehajtatásával.

„Modernizáció" és a - vasúti munka sajátosságait figyelmen kívül hagyó - „motivációs rendszer" lett a jelszó. Nekünk rutinos vasutasoknak ezek a sokat sejtető kifejezések egyet jelentenek az elbocsájtás veszélyével. Azt ugyan nem tudhatjuk bennünk van-e a hiba, de tapasztalatainkat a „kitörési stratégia" és a „MÁV 2000" programjai idején szereztük.

„A vasút csak előre menekülhet" - halljuk évek óta. Miért, üldözik? Kik kergetik? Talán a mindenkori kormány, amely arra kényszerít, hogy önönkezünkkel vájjunk újabb lyukat a nadrágszíjunkra, fulladásig szorongatva ezzel magunkat?

Évtizedek óta válságban van a MÁV. Vezetői újabb áldozatokat kérnek a munkavállalóktól. Van hozzá erkölcsi alapjuk? A válság menedzseléséhez a főnökök példamutatása éppúgy hozzátartozik, mint a közös áldozatvállalás. Vagy a példamutatást a motivációs rendszerben kilátásba helyezett prémiumok testesítik meg?

A „közös áldozatvállalás" terheit a MÁV kollektív szerződési javaslatai egyértelműen a mi nyakunkba akarják varrni. Nem csökkennek a jövedelmek - mondják -, csak a távollét fog jelentősen meghosszabbodni.

Már régen nem a műszakpótlék mértéke a tét, hiszen azt naponta változtatgatja a vezérigazgató úr a munkavállalói értesítések egyoldalú módosításával. A sokat ígérő koncepciók árát eddig mindig mi vasutasok fizettük meg.

Most pedig egyre gyakrabban azt halljuk, hogy a munkavállalók érdekeit képviselő szakszervezetek juttatták a csőd szélére a vasúttársaságot. Ezzel szemben: a MÁV és a szakszervezetek közötti töréspontot a munkaidő és a munkarendek beosztásában gyakorolt szakszervezeti egyetértési jog megtartása jelenti, amiről ha a szakszervezetek lemondanának korlátlan lehetőséget nyitnának a soha nem látott drasztikus elbocsátási hullámokhoz. Tehát a Vasutasok Szakszervezete azért ragaszkodik a szakszervezeti egyetértési jogot tartalmazó kollektív szerződéshez, mert tagságának érdeke ezt követeli tőle.

A bizonytalanságot a kollektív szerződés megszűnése okozta, azt visszaállítani csak egy újabb, mindkét fél számára elfogadható szerződés megkötésével lehet, amely mindannyiunkat, hetvenezer vasutas kollégáinkat motivál pozitívan.

k.-d.

Miért nincs kollektív szerződés ?

Írásunk a 3. oldalon

VSz intézőbizottság alakult a GySEV-nél

Március 27-én Sopronban a GySEV Rt. Vontatási Főnökség és Sopron Állomásfőnökség VSz alapszervezeteinek küldöttei megalakították a Vasutasok Szakszervezete GySEV Rt. intéző bizottságát.

Az intéző bizottsága titkárának *Birchner Antalt* választották, akit egyúttal a VSz Választmányába is delegáltak. A választó értekezleten részt vett *Szelei Ferenc*, a VSz Szervezeti- és Szervezési osztály vezetője, *Simon Dezső* a VSz elnökség tagja a budapesti területi bizottság titkára, és *Karádi László* a szombathelyi területi bizottság titkára. Szelei Ferenc osztályvezető hozzászólásában többek között kihangsúlyozta, az intéző bizottság jelentős szerepét a GySEV munkavállalóinak érdekvédelmében, érdekképviseletében. Szólt az üzemi tanácsi választások szakszervezeti feladatairól és aktuális érdekvédelmi, szervezetpolitikai kérdésekről. Reményét fejezte ki, hogy az intéző bizottság eredményes munkájával az alapszervezetekkel együtt komoly előrelépést tesz a tagszervező munkában is.

Ülésezett a választmány

Állásfoglalás a kollektív szerződésről

A Vasutasok Szakszervezete Választmánya tagjai március 30-i ülésükön beszámolót hallgattak meg a Vasutasok Szakszervezete 1994. évi gazdálkodásáról, dr. Márkus Imre előterjesztésében, majd megvitatták az alapszervezetek 1994. évi gazdálkodásának tapasztalatairól, valamint az alapszervezetek 1995. évi költségvetéséről készített előterjesztéseket. A testület ezután egy állásfoglalást fogadott el a MÁV Rt. Kollektív Szerződés megkötésének körülményeiről, amit mi is közreadunk lapunk 2. oldalán.

AKTUÁLIS

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely elevenen érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

A MÁV Rt. szóvivője „hírbehozott" bennünket, mert durván elferdítette a valóságot. A szóvivő úr április elsején a Magyar Rádió Déli Krónika című műsorában azt nyilatkozta, hogy külön tárgyalást folytattam a vasút vezérigazgatójával, s ezek után „létrejött egy megállapodás közeli helyzet."

Talán mondanom se kellene, hogy e szóvivői rebesgetésből egyetlen szó sem igaz.

A vasutas kollégák közül azok – akik ismernek – bizonyára döbbenten hallgatták végig a kompromitáló „tudósítást." Kénytelen voltam tehát nyomban megcáfolni a hamis állítást, s a Vasutasok Szakszervezete nevében pedig visszautasítani ezt a tisztességtelen metódust. Minden olyan kísérletet, amely a munkavállalói szervezetek közé éket akar verni elítélendő, mert meg kell óvnunk – az amúgy igen csak törékeny – szakszervezeti mozgalmi egységet.

A vezérigazgató úrral – ugyan aznap hajnalban egy televíziós műsorban együtt szerepeltünk. A Nap TV műsorában azonban ország-világ szeme előtt látható volt, hogy mint Makó– Jeruzsálemtől akkora távolságra voltak egymástól, a munkáltatói és a munkavállalói vélemények között megbúvó kőkemény nézetkülönbségek. (Az előadás végeztével a vezérigazgató úr Szegedre sietett!)

Felmerül a kérdés: a vasúti szóvivő mire alapozta az egyezkedésről vagy a különalkuról szóló sejtetéseit? Ha a fölröppentett kacsát csupán áprilisi tréfának szánta, akkor ez egy igen rossz ízű heccelődés volt.

A vasutas szakszervezetek vezetőinek ebből az esetből újra le kell vonni a tanulságokat! Az egységbontó manipulációkat vissza kell utasítanunk. A tekintélyünket romboló kísérleteket nem tűrhetjük tovább. (Mindannyian jól emlékszünk még – a hasonló kritikus helyzetet kiélező, néhány hónappal ezelőtti – olyan manőverekre, amelyek indulatokat gerjesztettek a mozdonyvezetői bérekről, vagy a szolgálati főnökök elmaradó bérfejlesztéséről...)

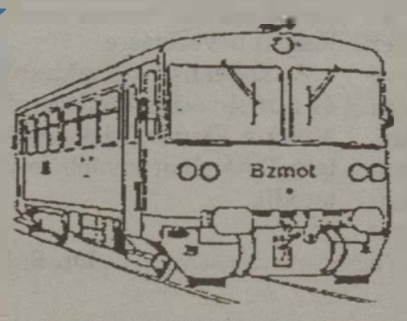
Ha folytatják ellenünk az ilyen, vagy ehhez hasonlatos „akciókat" át kell értékelnünk tárgyalási stratégiánkat, taktikánkat. A sejtetések, a megtévesztő koholt információk, óhatatlanul megrontják a megállapodások eléréséhez elengedhetetlenül szükséges korrekt partneri viszonyt. Megkérdőjelezik a bizalomra épülő tárgyalási elveinket.

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ

Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax.: 94/313-313



A mellékvonali személyszállítás „új" járműBzx mellékkocsiból motorokbólazMVJtervei alapján és kivitelezésében

Motivációs rendszer

A MÁV RT. SOKAT VÁR A BEVEZETÉSÉTŐL

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésein sokszor idézik a december 13-i megállapodás egyes részeit, így a legutóbbi ülésen a motivációs rendszer bevezetését.

Ennek alapján kívánja a MÁV Rt. vezetése visszamenőleg január 1-jétől alkalmazni a motivációs rendszert, amely nem más, mint egy érdekeltségi forma. A rendszer a MÁV Rt. szinte valamennyi vezetőjét és munkavállalóját anyagilag érdekeltté teszi az eredményes gazdálkodásban. A vezetőket ezen túl egzisztenciálisan motiválni kívánják, hiszen kedvezőtlen gazdálkodás esetén a beosztásuk is veszélybe kerülhet.

Hogyan működne a motivációs rendszer?

A MÁV Rt. üzleti tervéből valamennyi gazdálkodó egységnek meghatároznák a pénzben mérhető feladatát, amely a legtöbb esetben a bevételek mértékét, a felhasználható költségeket és a kettő különbségéből számítható eredményt jelenti. (Ahol a bevételek nem képződnek, ott csak költségmeghatározásra kerül sor.) Minden vezető és munkavállaló abban érdekelt, hogy a gazdálkodó egység szintjén többlet eredmény képződjön. A tervet meghaladó többleteredmény a következőkre használható fel:

– dologi költségek fedezésére,

– személyi jellegű jövedelmek fejlesztésére, vagyis a keresetek, jövedelmek növelésére,

– a saját hatáskörben megvalósításra kerülő beruházások forrásának biztosítására,

– gazdálkodási tartalékok képzésére.

A gazdálkodás eredményének mérésére profitcentereket alakítottak ki. A társaság tevékenységét húsz profitcenter „fedi" le, amelyek eredménye az irányításuk alá tartozó területi és egyéb „alprofitcenterek" bevétel, költség és eredmény alakulásától függ. Motivációs rendszer szempontjából azokat a gazdálkodási egységeket tekintik profitcentereknek, amelyeknek controling tervet, azaz bevételi, költség és eredménycélkitűzéseket határoztak meg. Motivációs rendszert alkalmaztak – bevétel hiányában – csak költséggazdálkodási feladatokkal felruházott gazdálkodási egységekre is (Costcenterek). Ebben az esetben az eredményjavítás egyetlen eszköze a költségcsökkentés.

Általános elvként alkalmazzák, hogy egyetlen vezető és szervezet sem határozhatja meg a saját személyét, illetve szervezetét érintő részesedési szabályokat. A szabályokat a profitcenterek felügyeletét, irányítását ellátó vezető határozza meg. A területi szakszolgálati gazdálkodó egység (alprofitcenter) által létrehozott a tervet meghaladó többleteredményt három részre osztják.

A többleteredmény 30 százaléka központosításra kerül és ebből valósítják meg az úgynevezett *elsődleges elosztást.* Az elvont összegből:

– gazdálkodási tartalékot képeznek a tervtől elmaradó profitcentereknél képződő veszteségek fedezésére,

– ebből fedezik a vezérigazgatóság és a központi igazgatás más szervezeti egységei vezetőinek és beosztott munkavállalóinak teljesítmény jutalmát.

Az alprofitcentereknél kitermelt többlet eredmény további 20 százalék pontjának megfelelő összeg a területi üzletigazgatósághoz (üzemigazgatósághoz) kerül központosításra. Ebből valósítják meg a *másodlagos elosztást,* vagyis ebből fedezik

– az igazgatóság vezetőinek, beosztott munkavállalóinak teljesítmény jutalmát és

– gazdálkodási tartalékot képeznek a területén működő szervezetek eredményelmaradásának kompenzálására.

A területi szakszolgálati gazdálkodó egységeknél kitermelt többleteredmény 50 százaléka a végrehajtó egységeknél kerül felhasználásra. Itt valósul meg *harmadlagos elosztás.* A főnökségeken az elosztás módjának és mértékének meghatározása a szolgálati helyek vezetőinek hatáskörébe tartozik. Jutalékok (jutalmak) kifizetése csak az eredménytöbblet terhére történhet. A saját hatáskörben eszközölt keresetfejlesztésnek szervezeti szinten adminisztratív felső korlátja nincs.

A profitcenterek vezetőinek eredményjutalma szoros összefüggésben van az általuk vezetett profitcenter eredményességével, illetve az ott megvalósított saját erős keresetfejlesztés mértékével. Így a profitcenterek szintén megvalósított minden egyes 1 százalékos saját erős keresetnövekedés a profitcenter vezetője részére 100 ezer forint összegű vezetői eredményjutalom kifizetését eredményezi. Az alprofitrendszerek (szolgálati főnökségek) vezetőinél a szervezetnél végrehajtott saját erős 1 százalékos keresetfejlesztés 60 ezer forint személyi eredményjutalmat tesz lehetővé. A területi igazgatók részére kifizethető eredményjutalom felső korlátja az éves alapbér 90 százaléka, míg ez a korlát a szolgálati főnökségek vezetőinél 50 százalék. A vezetők részére megállapítható jutalmak összegeit és felső határait igen nehéz lesz megközelíteni, hiszen például 5 százalékos saját erős keresetfejlesztés – amely igen jó eredménynek számít – az igazgatók szintjén az éves alapbér körülbelül 20 százalékának megfelelő jutalmat eredményezne, míg ugyanez a szolgálati főnököknél az éves alapbér körülbelül 40 százalékát kitevő jutalommal járna.

A motivációs rendszer bevezetésének általános elveit a kollektív szerződésben kell lefektetni, míg a részletes szabályokat vezérigazgatósági – igazgatósági – szolgálati főnökségi szinten kell elkészíteni.

1995. március 24-én a VÉT ülésen több órás vita folyt a kollektív szerződésben rögzítendő előírásokról, illetve a motivációs rendszer bevezetésének lehetőségeiről. Megegyezés nem jött létre. A Vasutasok Szakszervezete a következő elvek érvényesítését tartotta szükségesnek:

– a motivációs rendszer bevezetése nem nehezítheti a december 13-i megállapodás teljesülésének egyéb kérdéseit (létszámmegállapodás, bérfejlesztés, júliusi-decemberi 4-4 százalékos bérarányos teljesítménybér). A motivációs rendszer csak többlet-kifizetéseket eredményezhet,

– a szakszervezetek minden szinten, ahol a motivációs rendszerrel kapcsolatosan szabályozás történik, egyetértési jogot gyakorolhassanak,

– félév után kerüljön olyan értékelésre sor, amelyek alapján az indokolt módosításokat el lehessen végezni,

– a motivációs rendszer csak a kollektív szerződés egyéb kérdéseiben történő megállapodás esetén kerülhessen bevezetésre.

A kollektív szerződésről és a motivációs rendszerről a vita a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban tovább folytatódik.

Dr. S. J.

A szervezeti élet hírei

március 20.

A VSz. Ifjúsági Tagozat tanácsülése. Napirenden szerepelt az üzemi tanács (ÜT) választásra való felkészülés, valamint a tagozat legfontosabb teendőinek a megtárgyalása.

március 21.

TB és ib-titkári értekezlet időszerű szakszervezet-politikai kérdésekről.

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülése:

– a gépészeti szakág területén a létszámmegállapodások ügye és a munkahely racionalizálás,

– a VSz. vétója a vonalellenőri munkakör megszüntetése miatt,

– a vállalati bérlakások elidegenítésével kapcsolatos koncepció.

Megvitatásra került a kollektív szerződés (KSz) meghosszabbításának ügye.

Szakszervezetünk javaslata a jelenlegi hatályos KSz meghosszabbítására az év végéig. A munkáltató kész a kompromisszumra, két feltétellel:

– az új motivációs rendszer KSz-be való beemelése és január 1-jétől való alkalmazása,

– a munkaidő szabályozás megváltoztatása, mely szerint csökkenne az állásidők díjazása és nagyobb lehetőséget kapna a munkaadó a munkaidő szabályozásában.

A VÉT ülésről bővebben a 24. számú Gyors Info-ban tájékoztattuk a közép- és alapszervezeteket.

március 22.

Tanfolyam a KOB szervezésében a kft.-k részére, az ÜT választásokkal kapcsolatos tudnivalókról.

március 23.

A szakszervezeti oldal napirend előtt tájékoztatást kért a munkavállalók részére megküldött – MÁV Rt. vezetői által aláírt – „Vasutas társaink" című levélben foglaltakról. A VSz. elutasította a levél tartalmát, mert a MÁV Rt. megújításának részletes programját a munkáltató nem adta át a szakszervezeteknek, valamint nem igaz az az állítás, hogy a szakszervezetek magatartása miatt nincs KSz megállapodás. Folytatódott a KSz vitája. A munkáltató – kompromisszum készségét bizonyítva – több javaslatot tett. Bővebb információt a 25. számú Gyors Info tartalmaz, melyet minden tb és ib, valamint az alapszervezeteknek megküldtünk.

március 24.

VÉT ülés – két napirend: a MÁV Rt. motivációs rendszere, KSz szerződés-tervezete Lásd: 26. számú Info.

március 27-28-29.

Mindhárom napon ülésezett a VÉT. Napirend: a KSz kérdéseinek tárgyalása. Bővebb információt a 27. 28. és 29. számú Info-k tartalmazzák.

március 29.

Szellemi-önvédelmi vetélkedő döntője.

március 30.

Ülésezett a VSz. elnöksége és választmánya. A választmány tárgyalta a VSz. 1994. évi gazdálkodásáról készült beszámolót, az alapszervezetek 1994. évi gazdálkodásának tapasztalatairól szóló beszámolót, az 1995. évi költségvetéséről készített tájékoztatót. Majd állásfoglalást adott ki, a KSz kötésével kapcsolatosan. Döntött az MSZOSZ kongresszus VSz küldötteinek személyi összetételéről.

március 31.

A VÉT soros ülésén folytatódott a KSz vitája. A 30. számú Info keretén belül tájékoztattuk a tagságot.

A VSz középirányító és alapszervezeteinek rendezvényei:

március 22.

A záhonyi területi bizottság ülésén az üzemi tanács választásokkal foglalkozott.

A pályagazdálkodási intéző bizottság értekezletén a szakszolgálat 1995. évi üzleti terve és a területi elosztás elve, valamint az ÜT választás került napirendre.

Az anyaggazdálkodási intéző bizottság a szakszolgálat racionalizálási létszám- és költségcsökkentési intézkedéseivel, valamint az ÜT választások legfontosabb feladataival foglalkozott.

március 23.

A miskolci területi bizottság területi bizottság titkári értekezletet tartott az ÜT választás jegyében.

A debreceni területi bizottság titkári testülete tartotta soros ülését.

Napirenden szerepelt a munkaidőkedvezmény felhasználása, valamint az ÜT választás.

A TEB intéző bizottság küldöttértekezlet keretében foglalkozott a KSz tárgyalások jelenlegi állásával, valamint az ÜT választás feladataival.

A KHI intéző bizottság titkári értekezletén a MÁV Rt. átszervezésének kihatásával, és az ÜT választásokkal kapcsolatos feladatokkal foglalkozott.

március 27.

A szombathelyi területi bizottság soros ülésén az ÜT választás feladataival foglalkozott.

A VSz GySEV Rt. intéző bizottság alakuló ülése.

március 30.

A miskolci területi bizottság ülése, az ÜT választásokkal összefüggő feladatok.

Ülésezett a választmány

Állásfoglalás a kollektív szerződésről

A Vasutasok Szakszervezete választmánya 1995. március 30-án értékelte a kollektív szerződés módosítása körül kialakult konfliktus-helyzetet és az alábbi álláspontot alakította ki:

1. A Vasutasok Szakszervezete az 1994. december 13-án megkötött *sztrájkállapodásban foglaltak maradéktalan betartását követeli.*

2. A Vasutasok Szakszervezete *nem tud engedményeket tenni a munkavállalók kollektív szerződésben meghatározott jogosultságaiból,* mivel

- A megállapodás alapján végrehajtott 12,5 százalékos bérfejlesztést az adójogszabályok módosítása teljes mértékben kivette a munkavállalók zsebéből.
- Ezen túl a munkáltató a kollektív szerződés módosításával – a sztrájkmegállapodásban foglaltak ellenére – további jelentős jövedelemcsökkenést okozna.
- A kormány szociálpolitikai intézkedéstervei további elviselhetetlen terheket rónak a munkavállalókra.

3. Amennyiben a kollektív szerződés 1995. április 1-je 00 óráig nem kerül meghosszabbításra, illetve megkötésre, a *VSz sztrájkot hirdet.* A szükséges intézkedések megtétele végett összehívja a sztrájkbizottságot. A választmány a kialakult helyzetet olyannak ítéli, hogy *figyelmeztető sztrájk megtartásának nincs értelme.*

4. A Vasutasok Szakszervezte fontosnak tartja a *reprezentatív szakszervezetek együttes fellépését.*

5. A munkabéke fenntarthatósága érdekében a VSz választmánya javasolja a munkáltatónak, hogy a kollektív szerződés *kerüljön meghosszabbításra,* illetve megkötésre 1995. december 31-ig.

A Vasutasok Szakszervezete választmánya *visszautasítja a MÁV Rt. vezetőinek szakszervezetek lejáratására irányuló levelezéseit és nyilatkozatait.*

Budapest, 1995. március 30.

A kérdés nem költői

Miért nincs kollektív szerződés?

Kollektív szerződések kötésére 1968 óta van lehetőség. Ezekben a munkáltató a munkavállalók érdekképviseleti szerveivel megállapodik olyan, a munkaviszonyra vonatkozó szabályokban, amelyekre a Munka Törvénykönyve lehetőséget ad. A MÁV-nál 1968 óta van kollektív szerződés és ebben 1992-ig évről-évre kedvezőbb feltételekben állapodtak meg a szerződő felek. 1992-ben változtak először a szabályok, a munkavállalókra nézve hátrányosan, hiszen ekkor például a folytonos munkarend műszakpótléka 40 százalékról 30 százalékra, a túlórapótlék pedig 100 százalékról 75 százalékra csökkent. Vállalták a munkavállalók ezt a csökkenést, mert ellentételezésül kaptak egy új bérbesorolási (tarifa) rendszert, amely stabillá, kiszámíthatóvá tette az alapbéreket. A pótlékokban bekövetkezett csökkenést visszakapták az alapbérekben.

Az 1994 évre érvényes kollektív szerződés helyett a munkáltató új kollektív szerződést kívánt 1995-re kötni. A szakszervezetek pedig csak az akkor hatályost szerették volna módosítani. 1994 őszén megindult a vita az új kollektív szerződésről. November végére egyértelművé vált, hogy december 31-ig egy új kollektív szerződésről megállapodni nem lehet, ezért a felek úgy döntöttek, hogy kisebb módosításokkal az 1994. évi kollektív szerződés hatályát 1995. március 31-ig meghosszabbítják. A tárgyalások a múlt év őszétől 1995 március 31-ig állandóan folytak, de megegyezés nem jött létre azért, mert a munkáltató olyan új szabályokat kívánt bevezetni, amelyek a munkavállalók jelentős részének keresetveszteséget és egyéb hátrányt okoznak. Ilyen módosításokkal a szakszervetek nem érthettek egyet. *Így 28 év óta először fordul elő, hogy április 1-től nincs a MÁV Rt.-nek kollektív szerződése.*

Milyen változásokat kívánt a munkáltató bevezetni?

A munkáltató lényegesen csökkenteni kívánta a végkielégítésnek azt az összegét, amelyet a törvényben előírtakon felül eddig nyújtott. Így azoknak a munkavállalóknak, akiknek kevesebb, mint 20 év munkaviszony után mondanak fel, csak a törvényben biztosított végkielégítést adnák és két hónappal csökkentenék a 20 év feletti munkaviszonnyal rendelkezők végkielégítését is felmondás esetén.

Jelentős változást kívánt a munkáltató a munkaidő-beosztás szabályozásában. Ugyanis eddig a munkarendeket, a munkaidő-beosztást a kollektív szerződés helyi függelékében kellett megállapítani. Ez azt jelentette, hogy a szakszervezetek egyetértése kellett ezekben a kérdésekben. A munkáltató szándéka szerint *április 1-től a munkaidő-beosztás szabályainak kialakításához a szakszervezetek csak véleményt mondhatnak*, a szolgálati vezető határozná meg a munkaidővel kapcsolatos minden lényeges kérdést.

Ugyancsak a munkaidővel kapcsolatos szabály módosítás az utazók várakozási idejének átalakítása. Az utazók a forduló állomáson töltött várakozási ideje eddig, ha hat órát nem haladta meg, munkaidőnek számított és erre az időre teljes bért kaptak. Ezt az időt két órára csökkentik. *Ezzel közel egymillió munkaóra takarítható meg, amely 500 fő teljes évi munkaidejét jelenti.* Az érintett munkavállalók munkabére ugyan nem csökken, de ugyanennyi keresetért lényegesen több időt kell a munkahelyen tölteni.

Főleg az állomási dolgozóknál lehet alkalmazni az osztott munkaidőt. Ez azt jelenti, hogy *annak a munkavállalónak, akinek átmenetileg nem tudnak munkát biztosítani megszakítják a munkaidejét.* Eddig csak akkor lehetett ezt a lehetőséget alkalmazni, ha a munkamentes idő a 4 órát elérte. A munkáltató tervezete szerint már két óra elérése esetén is meg lehet szakítani a munkaidőt. A munkavállalónak érthetően kedvezőtlen ez a munkaidő-beosztás, hiszen legtöbbször továbbra is a munkahelyen tartózkodnak, de mivel nincs munkavégzési kötelezettségük, így ez az idő nem számít munkaidőnek. *(igaz az ilyen várakozási időkre csökkentett, az alapbér 50 százalékának megfelelő díjazást kapnak)* Az osztott munkaidő bevezetését 4 óra helyett 2 órát elérő munkahiány esetére változtatni azzal jár, hogy az eddiginél sokkal több helyen és gyakrabban lehet alkalmazni ezt a munkaidőbeosztást. Igaz ebben az esetben sem éri keresetveszteség a munkavállalót, de a kötelező munkaidő teljesítése érdekében több időt kell a munkahelyen eltölteni.

Szinte érthetetlen a munkáltató törekvése a napi pihenőidő szabályainak megváltoztatására. Ugyanis eddig a 12 órához (a helyi függelékben 8 órában) meghatározott napi pihenőidőt úgy kellett értelmezni, hogy ezt az időt a lakáson tölthette el, tehát a munka befejezése után, illetve a munkakezdés előtt a munkahelyről a lakásra történő utazás idejével a 12, illetve a 8 órát meg kellett növelni. Most 11, illetve 8 órás napi pihenő időbe nem kívánják az utazási időt beszámítani, és *ez azt eredményezi, hogy a napi pihenőidő a lakásra történő utazás idejével megrövidül.* Így előfordulhat az is, hogy a lakáson tölthető idő 5-6 órára csökken. Ez már a pihenésre kevés, kétségessé válhat – a munkáltató hibájából – a *„kipihent állapot" a szolgálatra való jelentkezéskor.* A munkaidő szabályozásával kapcsolatos felsorolt változásokat a szakszervezetek azért nem fogadják el, mert ezáltal nőne a munkavállalók kiszolgáltatottsága, egyértelműen kedvezőtlenebbé válnának a munkakörülmények.

A munkavállalók keresetének csökkentését jelentené a túlóra pótlék 75 százalékról 50 százalékra való csökkentése és a műszakpótlék szabályainak módosítása. E kétféle pótlékot illetően a tárgyalások során a munkáltató álláspontja lényegesen változott és szinte megállapodás közeli helyzet alakult ki, mivel a pótlékok mértéke közeledett az eddigi szintekhez.

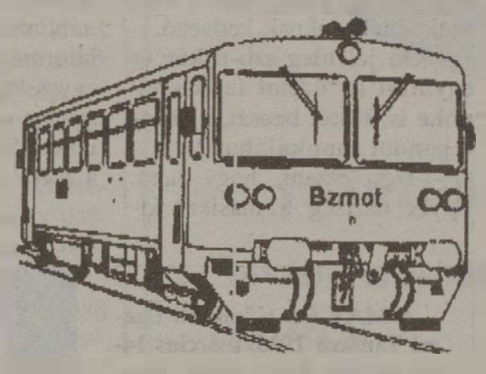
Új szabályként kívánja a munkáltató a kollektív szerződéseket rögzíteni motivációs (érdekeltségi) rendszer. Az erre vonatkozó tervezet lényegét külön cikkben ismertetik. Természetesen a felsoroltakon kívül sok egyéb kérdésben is voltak nézeteltérések, de ezek nagy részében sikerült megegyezésre jutni. A végkielégítésben, a munkaidő-szabályozásban és egyes pótlékok mértékében viszont az ellentételeket március 31-ig nem lehetett feloldani. Ezért az új kollektív szerződést nem kötötték meg és így állt elő az a helyzet, hogy április 1-től nincs kollektív szerződés. A munkaviszonyra vonatkozó szabályokban a munkáltatónak és a munkavállalónak az egyéni munkaszerződésben kell megállapodni. A tárgyalások lapzártakor tovább folytatódnak.

Dr. Simon József

Szolidáris az MSZOSZ

Szokatlan időpontban 1995. március 31-én 14 órakor ülésezett az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa. A napirend előtt a Vasutasok Szakszervezete nevében Karácsony Szilárd kért lehetőséget arra, hogy a MÁV-nál kialakult helyzetről tájékoztassa a testületet. A munkabékét veszélyeztető állapotok kialakulásához a MÁV Rt. vezetésével 1994. december 13-án aláírt sztrájk-megállapodás kollektív szerződésre vonatkozó részének eltérő értelmezése vezetett. A valódi konfliktust nem az egyes pótlékok feletti vita okozza, hanem a munkahelyeket veszélyeztető munkarend és munkaidő beosztásában eddig meglévő egyetértési jog elvesztése jelenti. A munkáltató a március 31-ig érvényben lévő kollektív szerződésben foglaltakhoz képest olyan drasztikus módosításokat terjesztett elő, melyek a munkavállalók számára a bruttó béremelést teljes mértékben felemésztő adójogszabályok miatti nettó keresetcsökkenésen túl további jövedelemcsökkenést okoznak. Az egyéni munkaszerződések szerinti munkáltatás a kollektív jogokat oly mértékben sérti, melynek megakadályozására irányuló törekvéseinkkel az Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének egyhangú szolidaritását fejezte ki.

d. I.



A MÁV személyszállító járműparkjának egyik legsikeresebb mellékvonali járműve az 1980-as években rendszerbe állított Bz motorvonat.

A személyforgalom igényeinek megfelelően szükségessé vált a Bz motorkocsik számának növelése, korszerűsítése és a járművek komfortjának fokozása.

Ezeknek a követelményeknek felel meg a Bzx mellékkocsiból kialakított Bz motorkocsi, mert:

- megerősített alváz,
- korszerű, környezetkímélő, EURO 1 normáknak is megfelelő RÁBA D10 UT-206 típ. hathengeres fekvő elrendezésű dízelmotor,
- VOITH DIWA D 863 típ. hajtómű,
- REKARD típ. kardántengely,
- NKR-16 típ. tengelyhajtómű,
- a kocsi két végén ergonómiai és biztonságtechnikai szempontokat is figyelembevevő vezetőállások,
- az utastérben szövetkárpitozású, arc-, fej- és kartámasszal kialakított ülések
- tetőszellőzés

és többtucat módosítás eredményeként a mellékvonal személyforgalom egy

„új", korszerű, kényelmes és gazdaságos üzemű vasúti járművét készítette el a MÁV VASJÁRMŰ KFT

a VASÚTNAK az UTASOKÉRT.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: 94/313-313

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT

4034 Debrecen, Faraktár u. 67.

VÁLLALKOZUNK

- vasúti tartály- és teherkocsik futó, részleg és fővizsgálatára
- teherkocsigyártásra, átalakításra, tartálytestgyártásra,
- vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
- vasúti nosztalgiakocsik felújítására,
- daruk, tolópadok, vasszerkezetek (oszlopok, tetőszerkezetek) gyártására, javítására

FELVILÁGOSÍTÁS:

VÁLLALKOZÁSI OSZTÁLY
Tel.: 52/346-800/283
Fax: 52/ 314-725
vasúti tel.: 03/29-86

Kiskunfélegyháza állomáson

Kedvezőek az együttműködés tapasztalatai

Közel két éve, hogy Kiskunfélegyháza állomás a góchoz tartozó tizennégy kisállomás 282 munkavállalójának 81,2 százaléka az urnák elé járult, hogy megválassza a 9 tagú üzemi tanácsot. A választásokon a Vasutasok Szakszervezetének jelöltjei öt, a VDSZSZ és a függetlenek jelöltjei két-két voksot kaptak. Időközben egy független tag más szolgálati helyre került áthelyezésre, így jelenleg nyolc fővel működik az üzemi tanács.

Hogy hogyan? – arra *Varga Gábortól,* a VSz állomási szb-titkárától, aki egyben az üzemi tanács elnöke is, és *Makra János* állomásfőnöktől kértünk választ.

– Az üzemi tanács hatásköre Kiskunfélegyháza állomáson túl az ide tartozó kisállomásokra is kiterjed, ezért a VSz tagjai közül egy főt a kisállomásokon dolgozók közül választottunk be – kezdte a beszélgetést Varga Gábor. – Az üzemi tanács összetétele egyébként jól tükrözi a tagság összetételét is. A 9 tagú üzemi tanács a VSz titkárát látta alkalmasnak az ÜT elnöki posztra, mivel a VSz jogköréből került át több feladat az ÜT-hez, így azok számomra nem voltak ismeretlenek. Gondolok itt elsősorban a jóléti dolgokra, így a kamatmentes kölcsönre, a fizetési előlegre és a szociális segélyre, – melyeknél a gazdasági vezetővel együttdöntési jogunk van. A véleményezési jog gyakorlásánál (átszervezések, létszámleépítés, bizonyos munkakörök átszervezése, stb.) a gazdasági vezető mindenkor kikéri az üzemi tanács véleményét is. Elmondhatom, hogy az elmúlt másfél év alatt különösebb nehézség nélkül tudtunk működni.

– Milyen gondokkal, problémákkal találják szembe magukat?

– Az üzemi tanács havonta rendszeresen ülésezik. Legtöbb napirend az együttdöntési hatáskörben fordul elő: főleg a fizetési előleg és kamatmentes kölcsön ügyében. A tanács tagjai, akik egy-egy területet képviselnek ismerik dolgozóikat, így mindig nagy körültekintéssel járnak el ajánlásaik, javaslataik megtételekor. Annál is inkább, mivel az emberek szociális helyzete egyre romlik, az árak szinte naponta emelkednek, s emiatt ugrásszerűen megnőtt a fizetési előleg iránti kérelmek száma.

De említhetném a létszámhelyzetet is. Az utóbbi öt évben év végén, vagy év elején visszatérő téma a létszám, „van munkám – nincs munkám" kérdés formájában. Ez a helyzet, most a mellékvonalak vizsgálatával ismét felerősödött, szinte naponta kérdezik: hogyan tovább?

– S tudnak rá válaszolni?

– Ez a legnagyobb gondunk, mivel jelenleg még nagyon képlékeny ez a helyzet. Azzal nyugtatjuk az embereket, hogy a vasút vezetői senkit nem raknak ki az utcára, erőfeszítéssel, de biztosítják a munkát.

– Góckörzetünkben három állomást: Tiszaalpárt, Tószeget és Gátért érinti a tervezett szolgálati hely visszaminősítés – kapcsolódik a beszélgetésbe az állomásfőnök. – Akik ott dolgoznak érzik a veszélyt, hiszen nem biztos, hogy lakóhelyüktől távolabbi, más szolgálati helyre át tudnak majd járni szolgálatba.

– Van aki ezt esetleg nem tudja vállalni, azzal mi lesz?

– Az emberek érzékelik, hogy a vasút nehéz helyzetben van és idő kell, hogy ez jobbra változzon. Sajnos ehhez járul hozzá az anyagi helyzet romlása is. Itt volt a legutóbbi bérfizetés, amikor az emberek meglepődve tapasztalták, hogy a személyi jövedelemadó módosítása miatt a várt fizetés fizetésemelés helyett csak egy jelentéktelen többletet vihettek haza.

Az állomásfőnök szavait az szb-titkár egészíti ki:

– Sokan megkerestek a fizetési napon, és a szakszervezetnek vetették fel a bérfejlesztés eredményét, mondván ezért kár volt sztrájkolni. Kérték, hogy a szakszervezet legyen következetes a MÁV vezetőivel folytatott tárgyalásoknál, például most a kollektív szerződés módosításánál és az egyszer már kivívott eredményről ne mondjon le. Élesen felvetik a 13. havi fizetés alapbéresítését, amely csak a műszakpótlékosoknak kedvező.

– Ön jelenleg szb-titkár és egyúttal az üzemi tanács elnöke is. E két beosztás okoz-e gondot munkájában?

– Úgy érzem, hogy nem. Egyik tisztség a másikat kiegyenlíti, s egyik sem mehet a másik rovására. Engem a tagság választott meg, ezt mindkét tisztségemnél szem előtt tartom.

– Varga Gábor eredményesnek ítélte az üzemi tanács eddigi tevékenységét. Az állomásfőnöknek is ez a véleménye? – fordulok Makra Jánoshoz.

– Az üzemi tánács választásánál segítkeztünk, így értünk el viszonylag jó részvételi arányt. Azóta is együtt dolgozunk, hiszen nekem is az az álláspontom, hogy a feladatokat csak úgy tudjuk megvalósítani, ha a dolgozók érdekét vesszük figyelembe. Az eddigi tapasztalatok pozitívak, s ha egyes kérdésekben nézeteltérések is akadnak, azt rövid időn belül megnyugtatóan rendezzük. Én valamennyi üzemi tanács ülésen résztveszek, így az ott felvetett kérdéseket, problémákat legtöbbször helyben tisztázzuk. Kapcsolatunk korrekt, egymásban megbízunk, nálunk az adott szónak súlya van. Eddig egyetlen kérdésben sem kellett az üzemi tanácsnak, vagy az érdekképviseleteknek magasabb fórumhoz fordulni a szolgálati főnök ellen.

– Milyen a kapcsolatuk az üzemi tanács felsőbb szervével?

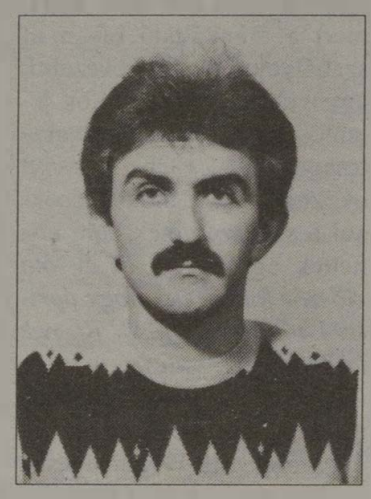
– A kérdésre Varga Gábor válaszol:

– Lehetne jobb is. A központi üzemi tanáccsal nincs olyan szoros együttműködésünk, mint azt mi elvártuk volna. Az információáramlás lassú, egyes kérdésekre sokkal gyorsabban kapunk választ a Vasutasok Szakszervezetétől, vagy a MÁV vezetőitől.

Gellért József

A tapasztalatok igazolják az üzemi tanács létjogosultságát

Nem lehet idejekorán elkezdeni a jó ügyet szolgáló munkát. Ezt a felfogást vallja és e szerint cselekszik *Bodnár József,* a MÁV Rt. miskolci üzletigazgatósága távközlési és biztosítóberendezési főnökségének üzemi tanács elnöke, aki egyben Vasutasok Szakszervezetének helyi szb-titkára is, amikor az idén májusban sorra kerülő üzemi tanács választásokról esik szó.



A főnökségen működő ÜT szerepéről, a választások óta végzett munkájáról beszélgetünk Bodnár Józseffel. Az eszmecserébe partnernek még *Rózsa Sándor* vezetőmérnök, a MÁV Rt. KÜT tagja, *Kolencsik Béla,* a főnökség vezetője is bekapcsolódik.

E téma hol is indulhatna, mint az 1993. évi választásokkal. Az ÜT elnöke a szóvivő, aki szerint azért kezdték már most el a VSz. részéről a választások előkészítését, mert erre intik őket az előző választások tapasztalatai. A közel 500 tagú főnökséghez 30 szolgálati hely tartozik, amelyek Sátoraljaújhelytől-Hatvanig található. Ilyen tagolt gazdálkodó szervezetnél nagy erőfeszítést igényel a választások lebonyolítása. Utólagos értékelésük szerint sikerrel vették az akadályokat. Jellemzőül a 492 szavazásra jogosult dolgozó közül 412-en járultak az urnákhoz, hogy megválasszák a 9 tagú üzemi tanácsot. A választás a VSz jelöltjeinek fényes győzelmét hozta. Mind a 9 ÜT-tag szakszervezetünk képviseletében került be az üzemi tanácsba.

Ez a siker nemcsak a jó választási kampánynak köszönhető, hanem annak az igénynek, amelyeket a VSz jelöléseknél messzemenően figyelembe vettek: A jelöltek jó szakemberek legyenek és mindenki által elismert emberi értékkel rendelkezzenek, akik képesek az ÜT hatáskörébe utalt kérdésekben megfelelően dönteni.

– Úgy ítéljük meg – veszi át a szót Rózsa Sándor, – hogy ezt a kívánságot a VSz jól érzékelte és képes volt teljesíteni, mert tagjai között voltak és vannak ilyen értékkel bíró emberek. Ezt bizonyítja az üzemi tanács közel két évi tevékenysége, aminek a mérlegét most készítik.

Az szb-titkár szerint a VSz jó eséllyel indul az ez évi választásokon is. Hiszen a főnökség dolgozóinak többsége a Vasutasok Szakszervezetének tagja. Pontosan 70 százaléka. A választási kampányt a VSz megkezdte.

– Mi áll a választási munka középpontjában, mivel érvelnek, hogy elnyerjék a választók szavazatait?

– A két éves munkáról írásban és szóban beszámolunk a választóknak – mondja az ÜT elnöke. – Az ÜT képviselői, mint eddig is, rendszeresen felkeresik a szolgálati helyeket, ahol találkoznak a dolgozókkal. Érveik: az elmúlt két év alatt a főnökség nagyobb vérveszteség nélkül vészelte át a többszöri átszervezést. Létszámleépítés miatt senki nem került ki az utcára.

Az üzemi tanács addig nem dönt személyi kérdésekben, amíg a szolgálati helyet képviselő véleményét ki nem kérik, illetve a helyi közvélemény álláspontjáról nem győződik meg. Ez a módszer jól működik, hiszen az üzemi tanács tagjainak egy része már korábbi társadalmi munkájuk során megtanulta, a közvélemény akarata szent és igazságos, így ki lehet zárni a részrehajlást.

Rózsa Sándor ehhez még hozzáteszi:

– Az üzemi tanács létjogosultságát folyamatosan erősítette tevékenységében a szolgálati főnök által adott, a gazdálkodásról nyújtott tájékoztatót. Ezek a beszámolók félévenként az ÜT ülések napirendjén szerepeltek. Magukba foglalták a munkaerő-gazdálkodással, a létszám és bérek alakulásával összefüggő helyi helyzetértékelést.

Nem lenne teljes a kép, ha nem kérnénk ki a munkáltató véleményét a főnökségen működő üzemi tanácsról.

Kolenicsik Béla, a TBF főnöke a beszélgetés során kialakított véleménnyel és értékeléssel messzemenően egyetért. Mint a munkáltató képviselője, három kiegészítő megjegyzést tesz.

A szolgálati főnökség az ÜT működésének a törvényben előírt feltételeit folyamatosan biztosította. Ez egyaránt értendő a technikai, elhelyezési, időkedvezményi jogosultságra. Az ÜT eddigi működése során olyan követelményekkel nem lépett fel a munkáltatóval szemben, amelyek nélkülözték volna a realitásokat.

Mint szolgálati főnök minden esetben kezdeményezőleg lépett fel azokban a kérdésekben, amelyek az ÜT hatáskörébe tartoztak. Véleményük, egyetértésük nélkül döntéseket nem hozott.

Tapasztalatai igazolják az üzemi tanács létjogosultságát. Mint új képviseleti rendszerre továbbra is szükség van. Ez nem csak munkavállalói, hanem munkáltatói érdek egyaránt.

A végszóval mindenki egyetértett.

Pásku Jenő

KÜT-hírlevél

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa 1995. március 14-én tartotta soros ülését, amelyen foglalkozott az anyaggazdálkodás racionalizálásával és a védelmi igazgatóság megszervezésének koncepciójával. A vontatási főnökségeket érintő telephely-hasznosítás és szervezeti továbbfejlesztés üzemi tanácsi oldalról történő véleményezésről tájékoztatást hallgatott meg.

A közgazdasági és fejlesztési főosztály képviseletében *dr. Halassy Béláné* osztályvezető részletesen ismertette a Höfner és Portner cég által összeállított tanulmányra alapozó főosztályi előterjesztést, amelynek kapcsán kitért a területi anyaggazdálkodási irodáktól beérkezett véleményekre és azokból hasznosító felvételekre. A tényfeltáró tanulmány elkészítésének megrendelése hasznos volt, mivel megerősítette a vezetést abban, hogy a párhuzamosságok, a felesleges anyagáramlatok és szervezeti túlnövekedések felszámolásával jelentős belső tartalékok szabadíthatók fel.

Megállapíthatóvá vált, hogy a készletező helyek számának csökkentése, a létszám összevonása, helyenkénti csökkentése a rendszer azonos szintű működtetésével is 400-450 millió forint takarítható meg. A szervezet átalakítására a megmaradó készletező helyek kijelölésére az üzletigazgatóságok felkészültek. A létszám nagyságának meghatározásához a helyi lehetőségek feltárása mellett és a központilag biztosított bértömegen túl ismerni kell a szervezetre háruló feladatok nagyságát, amelyhez az adatokat az illetékes szakszolgálatoknak kell szolgáltatni.

Az anyaggazdálkodás szervezeti átalakításához két év szükséges. Az elképzelések megvalósíthatóságának egyik feltétele a szakszolgálatra érvényes utasítások átdolgozása, a feleslegesnek hatályon kívül helyezése. Ebbe a folyamatba illik a G.3. utasítás 2. számú mellékletének megjelenése is. Cél a saját hatáskörű beszerzés lehetőségének kiszélesítése.

Az anyagterítés gyorsítását kell szorgalmazni, az újból beinduló háztól-házig fuvarozási rendszer igénybevételével és a belső együttműködés javításával. A főosztály intézkedési tervet dolgozott ki az anyaggazdálkodás racionalizálására.

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa az érintett főnökségeken működő üzemi tanácsok képviselőit kérte fel a szakvélemény összeállítására. A nagykanizsai Németh Zsuzsanna vezetésével elkészült bizottsági véleményt a KÜT elfogadta és a főosztálynak elküldte.

A KÜT gyakorlatának megfelelően lehetőség nyílt a szakági intézőbizottság által kialakított állásfoglalás megismerésére is, mivel az intézőbizottság titkára meghívást kapott az ülésre. A KÜT tagjai vélemény-nyilvánításukban hangsúlyozták az anyagellátás területén működő szervezetek és munkavállalók hatékonyabb együttgondolkodásának szükségszerűségét.

Második napirendi pontként a Budapest Keleti Gépészeti Főnökség üzemi tanácsának elnöke, *Kozma János* tájékoztatta a központi üzemi tanácsot a főnökségükön kialakított álláspontról, amely a szervezeti továbbfejlesztéssel kapcsolatos.

A harmadik napirendi pont tárgya a védelmi igazgatóság megszervezésének elképzeléséről *Sipos István* vezérigazgató-helyettes által tartott tájékoztató volt. A dézsmálásokból és lopásokból keletkezett károk olyan mértéket értek el, amely szükségessé teszi az egységes irányítás és azonos elvek alapján működő védelmi szervezet felállítását.

A ma is működő védelmi főnökségek irányításának centralizálása a hatékonyság növekedését hivatott elősegíteni. Az áruirányítási rendszerek továbbfejlesztésén túl szükségessé vált a védelmi főnökségek szervezetének korszerűsítése és egyszerűsítése is.

A Központi Üzemi Tanács a továbbiakban az együttdöntési jogosítványával élve jóléti kérdésekben foglalt állást.

Végvári Károly

A SZERZŐDÉS

A szerződést, mint sorsunkat meghatározó tényezőt a mostanában a korábbinál gyakrabban emlegetjük. Sok féle szerződés létezik. Egyik jobban, másik kevésbé van hatással életünkre. Vannak jelesek, mint az országalapító vérszerződés és vannak kevésbé lényegesnek tűnők, mint például *egy piaci vásárlás*. Manapság a legtöbbször az *„egyéni"* és *„kollektív"* jelzővel illethető szerződések mozgatják meg a fantáziánkat.

De mi is az a szerződés pontosan?

„Egymástól független partnerek között, szabad akaratukból létrejövő kölcsönös kötelezettségvállalás, kölcsönös előnyökért."

Ezek szerint három dolog kell egy szerződéshez:

1. kölcsönös *előnyök*, mert erről szól az egész,
2. kölcsönös *kötelezettségre* való képesség, illetve hajlandóság és
3. *partnerek függetlensége*, mert e nélkül nem érvényesülhet szabad akarat.

A *munkaszerződésben* nem nehéz felismerni az első két elemet. A *munkáltató* azt szeretné ha valakik megmozgatnák eszközeit, aminek köszönhetően nyereséghez juthatnak a tulajdonosok. A *munkavállaló* – egyebe nem lévén – kénytelen saját tulajdonát, munkaerejét cserébe bocsátani saját maga és családja megélhetése érdekében. Ebben az esetben meg van mindkettejük kölcsönös előnye és kötelezettség vállalása is.

De mi van a partnerviszonnyal és a szabad akarattal?

Valljuk be őszintén itt valami hibázik. A munkavállalók több okból nem egyenrangú partnerei az őket foglalkoztatóknak.

Egyrészt a jó szerződéshez kell némi hozzáértés. Ha például valaki használt autót szeretne vásárolni, de még életében nem vett kocsit, akkor többnyire megkér – sőt megfizet – egy hozzáértő embert. Az eladó a saját kocsija minden kis hibájával tisztában van, így ő ez esetben nagyobb szakértelemmel bír, mint bármelyik vásárló. Így van ez a munkaszerződéssel is. A melós természetesen nem sokat ért a munkajoghoz, de akivel tárgyal az bizonyára nagyon is jól tudja mit akar és hogyan érvényesítheti elképzelését.

A másik ennél kevésbé leküzdhető akadály, az hogy pillanatnyilag munkaerőből túlkínálat van a piacon. Azt bizonyára mindenki tudja, hogy amiből sok van legtöbbször csak áron alul lehet eladni. Ez az egyik magyarázata annak, hogy ma Magyarországon mindennek világpiaci ára van, kivéve a munkaerő árát. Ez a két körülmény játszik közre abban, hogy a munkavállaló egyénként a munkáltatóval nem egyenrangú partner, tehát valódi szerződés megkötésére és legtöbb esetben esélye sincs.

Mit lehet ilyenkor tenni? Van megoldás!

Össze kell fogni azokkal, akik hasonló helyzetben vannak. Összefogni, méghozzá önkéntes alapon. A munkavállalók az egyesülési jog szerint szakszervezeteket hozhatnak létre, melynek pontosan az a célja, hogy az egyén kiszolgáltatottságát megszüntesse. A szakszervezetben van meg egyedül az a lehetőség, hogy független partnerként tárgyaljon a munkavállalókat érintő kérdésekről és érdekükben ténylegesen alkudva a szó valódi értelmében szerződéseket kössön.

A leírtakból úgy tűnhet, hogy elegendő létrehozni egy szakszervezetet és máris megoldódnak a dolgozók gondjai. Sajnos ez nem egészen van így. A szakszervezet léte csak lehetőség a partnerviszonyra. A valódi szerződések érdekében ezt a partnerviszonyt azonban nem adják ajándékba. Ki kell érdemelni!

Hogyan? Például a szakszervezet egységes támogatásával. A dolgozók szervezetétől az üzemi tanácsi választásokon elért eredmények alapján időszakonként elvárják, hogy bebizonyítsa kollektív szerződéskötési képességét. Ha ez hiányzik, az üzemi tanács sem tudja együttdöntési jogait gyakorolni. De az alku is megköveteli az egységet, mert ha valamiből több van a piacon, mint amennyire szükség van, akkor csak egy esetben lehet árán értékesíteni, ha az eladó – jelen esetben a munkavállalók szakszervezete – monopolhelyzetben van.

A partnerviszonyhoz természetesen a megfelelő *szakértelem* is nélkülözhetetlen. Az autóvásárlási példából kiindulva egészen biztos lehet a dolgában az a vevő, aki életében nem látott még felnyitott motorháztetőt, hogy nem jó vásárt csinál. Többet fog adni, mint amennyi előnye neki származik, azaz ráfizet.

A harmadik dolog pedig a sztrájkképesség. *Sztrájkképesség* nélkül – a gyakorlat ezt bebizonyította – egy szakszervezetet sohasem tekintenek komoly tárgyaló félnek. A sztrájkképesség az egyedüli lehetőség arra, hogy a szakszervezet sztrájk nélkül tudjon jó megállapodásokat kötni.

E három feltétel megteremtése a munkavállalókra és az ő általuk megválasztott tisztségviselőkre vár. Ma már tudjuk, hogy nem elég befizetni a szakszervezeti tagdíjat, a tagoknak aktívan kell fellépniük a szakszervezet „tekintélyének" megalapozása érdekében.

A fenti gondolatok alapján minden munkavállalónak döntenie kell, méghozzá kétszer. Először választhat a kiszolgáltatottság és az összefogás között. A szakszervezet eredményeit nem csak a tagság élvezi. Nekik azt kell belátniuk, hogy a szakszervezetet csak a tagok önkéntes összefogása élteti. Senki másnak nem érdeke, hogy létezzen. Nehéz és nem is lehet beletörődni abba, hogy sokan – miközben saját magukért nem hajlandók – azt várják el, hogy mások tegyenek értük.

Másodszor a sok szakszervezet közül melyiket válassza. Természetesen azt amelyikben az egység, a szakértelem és a sztrájkképesség feltételei a leginkább adottak. Ezekkel a feltételekkel ma a MÁV-nál a Vasutasok Szakszervezete rendelkezik.

Karácsony Szilárd

Szellemi önvédelem

Tudósítás a vetélkedő döntőjéről

A Vasutasok Szakszervezte székházában 1995. március 29-én került megrendezésre a képzési és oktatási bizottság által meghirdetett „Szellemi-Önvédelem" vetélkedő döntőjére.

Az ország különböző részeiből érkezett tíz – egyenként 3-3 fős csapat – rászolgált arra, hogy felsoroljuk őket. Ezek szerint Debrecen, Szeged, Nagykanizsa, Szombathely, Szolnok, Hatvan, valamint Budapestről a MÁVSZI, a BEIG és a MÁV kórház alapszervezeti tisztségviselői mérték össze tudásukat. Talán nem meglepő, hogy a csapatok felerészt ifjúsági tagozat tagjaiból álltak.

Amint a versenykiírásból és az érdeklődők felé kiadott írásos tájékoztatóból kiderült hat téma szerepelt a feladatok között. Napi általános és vasútpolitikából, valamint sport témakörökből tesztkérdések formájában, üzemi tanácsok működéséről és választásáról, valamint a Vasutasok Szakszervezete szervezeti életéről szóban, szakszervezettörténetről írásban adtak számot tudásukról a csapatok. Az utolsó – mindent eldöntő – fordulóban munkajogról a párosított csapatok különböző életből vett példák tárgyalásainak rögtönzött lefolytatásával – hol a munkáltató, hol a szakszervezet szerepét játszva – bizonyították gyakorlati felkészültségüket a tisztségviselők.

Az öt tagú zsűri – melynek elnöke Győri István a VSz alelnöke, tagjai dr. Lux Judit a munkásképviselet alapítvány titkára, az SZGTI munkatársa, dr. Bobay Kornélia a MÁV Kórház és Rendelő Intézet munkapszichológusa, Szelei Ferenc a VSz szervezeti és szervezési osztály vezetője, Végvári Károly a MÁV Rt. KÜT titkára volt – az egyes feladatok alapján az egésznapi teljesítményt értékelve a következő eredményt hirdette ki:

Első helyezést a MÁVSZI alapszervezete érte el, akik a Vasutasok Szakszervezete elnöksége egy-egy kéthetes házasparos balatoni üdülést nyertek, a második a záhonyi csapat lett, akiket egy-egy diktafonnal díjazott a zsűri, a hamradikként a szombathelyi csapat végzett, akiknek mappát és tollkészletet vihettek haza.

Végezetül, de nem utolsó sorban ezúton fejezzük ki köszönetünket a munkásképviselet alapítványnak, amiért közvetlen anyagiakkal, könyvekkel, illetve videó és hangkazettákkal támogatta a vetélkedő megrendezését.

k.

Az 1995. évi üzemi tanácsi választásokra

április 28-ig

lehet jelölteket állítani.

Mt. 49. §. (5). :

„A választási bizottság választást megelőzően legalább három héttel összeállítja és közzé teszi a jelöltek listáját. A jelöltek írásban nyilatkoznak a jelölés elfogadásáról."

Azért szavazok a

VSz

jelöltjeire, hogy:

- ✔ **tovább erősödjön a vasutasság egysége,**
- ✔ **megőrizzük kollektív szerződés-kötési képességünket,**
- ✔ **ne legyen hézag a munkavállalók érdekképviseletében,**
- ✔ **támogathassuk a nyugdíjasokat,**
- ✔ **elismertessük a nők sajátos helyzetét,**
- ✔ **segíthessük a fiatalokat!**

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

A félszázalék sorsa...

Együtt egymásért

Egy érdekes és figyelemre méltó kiadvány került a kezembe a minap, amely tulajdonképpen tavaly késő ősszel jelent meg. A Vasúttörténeti Alapítvány gondozásában készült könyv a Vasutas Önkéntes Támogatási Alap (ÖTA) Egyesület történetét dolgozza fel. A könyv szerzője – Szabó Gyula, a szegedi üzletigazgatóság személyügyi osztály vezetője, a Vasúttörténeti Alapítvány kuratóriumának elnöke, – rendkívüli alapossággal, hitelesen mutatja be az ÖTA elmúlt 65 évét, az elődeink által megfogalmazott célokat, a fejlődés egyes szakaszait, napjaink munkásságát és eredményeit.

A kiadványt érdekessé teszi történeti sokrétűsége, olvasmányos volta. Az első húsz év, részletesebb kifejtését a szerző azzal indokolja, hogy ma már nagyon kevesen vannak azok közül, akik még emlékezhetnek a hajdani időkre. Hiszen már a századfordulón működtek betegsegélyező pénztárak, ebből vált ki 1924-ben a *MÁV Betegségi Biztosító Intézete*, majd ezt követően 1930 május 3-án a MÁV hivatalos lapjában felhívás jelent meg a *félszázalék megajánlásra*. Mint tudjuk, később ez alapján indult fejlődésnek a MÁV egészségügyi hálózata. *Különösen a 60-as évek elejétől az 1984-ig terjedő időszak volt kimagasló,* hiszen a félszázalékos önkéntes hozzájárulásból kereken *200 millió forintot fordítottak MÁV egészségügyi beruházásokra.* Sorra építették, illetve korszerűsítették a MÁV kórházakat, rendelőintézeteket, üzemorvosi rendelőket és gyógyházakat.

Az ÖTA történetének megismerésén túl a kiadványból hű képet kaphatunk arról is, hogy *mi lett az általunk befizetett félszázalék sorsa.* A leírtak alapján állíthatjuk: jó helyre! E tény érvényes napjainkra is. A megújult ÖTA, mint egyesület az elmúlt négy évben bevételéből minden évben *növekvő mértékű segélyt juttatott vissza* tagságának. Ez idő alatt nemcsak a segélyek összege emelkedett, hanem egy sor *új segélyezési és támogatási formát is bevezettek.*

Az írásos dokumentumokat korhű, illetve a jelen helyzetet tükröző fotók, grafikonok egészítik ki. A színes fotókat Nagy József készítette, míg a küllemében is kellemes benyomást keltő kiadványt, Visi Ferenc szerkesztette.

Az „Együtt egymásért" kiadványt ajánlom minden vasutas, vasutas nyugdíjas és az ÖTA iránt érdeklődő figyelmébe.

Gellért József

Az öngondoskodás új intézményei

A segélyező pénztárak

Az önsegélyző szervezetek működésének hazánkban történelmi hagyományai vannak. Már a XV. században létrejött a bányatársláda intézménye, amely szakmai alapon – a Körmöci Bányavállalatnál dolgozók körében szerveződött. A XVIII. században, az ipari fejlődéssel párhuzamosan váltak egyre elterjedtebbé, mind a szakmai, mind a területi alapon szervezett egyletek. Az 1872. évi ipartörvény utáni időszakban a szakmai egyesülések túlnyomórészt beolvadtak az ipartestületi betegsegélyző pénztárakba. A századfordulót követően a társadalombiztosítás intézményének kialakulása következtében hiánypótló szerepük megszűnt, jelentőségük csökkent.

A II. Világháborút követően a társadalombiztosítás szervezeti egységesítése következtében ezek a háttérintézmények tömegesen megszűntek. A szervezeti és jogszabályi változásokat csak néhány szakmai – bányászat, vasút területén működő – szervezet élte túl. Ezek az intézmények jelentik a napjainkban újjáéledő pénztármozgalom gyökereit. 1993. december 6-án lépett életbe az önkéntes kölcsönös biztosító pénztárakról szóló törvény, mely megteremtette az öngondoskodás rendszerének jogi hátterét.

Önkéntes kölcsönös biztosító pénztárat kizárólag természetes személyek – minimálisan 15 fő – hozhatnak létre, társadalombiztosítási, illetve más szociális ellátások kiegészítésére, pótlására, ezeket helyettesítő szolgáltatásokra, továbbá az egészségvédelmet elősegítő ellátások – szolgáltatások szervezésére, finanszírozására. A pénztár által nyújtott szolgáltatások jellegétől függően megkülönböztetünk **nyugdíjpénztárat, önsegélyző pénztárat és egészség-pénztárat.**

A **nyugdíjpénztár** a pénztártag részére az egyéni számláján nyilvántartott összeg terhére, az alapszabályban rögzített módozatok szerint egyösszegben, vagy járadék formájában biztosít kiegészítő nyugdíjat.

Az **önsegélyző pénztár** szolgáltatásai kiterjednek mindazon területekre – a nyugdíj és egészségszolgáltatások kivételével – ahol bármely objektív okból az egyén szociális veszélyeztetettsége kialakul. Így például a feladatai közé tartoznak a munkanélküliek, keresőképtelenek segélyezése, a szociális szempontok szerinti segélyezés, a gyermeknevelési támogatás, elhalálozás esetén a hátramaradottak segélyezése, valamint a gyógyszer és a gyógyászati segédeszköz árának a támogatása.

Egészségpénztár az egészség védelmét szolgáló programok szervezésére, finanszírozására, egészségügyi szolgáltatások megvásárlására szerveződhet. A pénztárak működhetnek területi alapon, illetve vállalati vagy ágazati pénztárakként.

A választmány döntött

Jelentősen emelkednek az ÖTA intézményes segélyei

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap a múlt év novemberében megtartott tisztújító küldöttgyűlésén bizalmat kapott új választmány március 21-én tartotta első ülését. A napirendi pontok között szerepelt az egyesület 1995. évi pénzügyi terve, valamint az eljárási szabályzat módosítása.

Mindkét előterjesztés alapvetően a küldöttgyűlésen elhangzott javaslatokra és elfogadott határozatokra épült. A számba jöhető bevételek mellett a választmány számolt a segélyfejlesztésekre rendelkezésükre álló tartalékkeret felhasználásával is. Így a pénzügyi terv keretében már több javaslatot tettek bizonyos segélyek fejlesztésére is.

– **Melyek ezek?** – kérdeztem az ülés után *Tivald Attiláné* ügyvezető elnöktől.

– *A dolgozók intézményes segélyére 1995-ben várhatóan 237 millió 300 ezer forintot használunk fel.* Az intézményes segélyek közül a kelengye segélyek összege 2000 forinttal emelkedik. Változik a gyermek kórházi-segély odaítélésnek feltételrendszere. A jövőben 28 napi kórházi ápolási idő esetén jár a segély- és egy éven belül összeszámítható a kórházban töltött napok száma. További 2000 forinttal emeltük a temetési segély összegét. Így a szükséges feltételek fennállása esetén a *8000-ről 10 000 forintra emelkedett.* Lényeges és nagy előrelépést jelent, hogy a méltányossági jogkörből előrehoztuk az intézményes segélyek közé a fogsegélyt. Ez a jövőben minden munkavállalót megillet. Előnye, hogy külön méltányossági kérelem nélkül igényelni lehet a szolgálati főnökségeken keresztül.

– Milyen feltételek alapján és mennyit térít az ÖTA?

– Teljes fogpótlások esetén a támogatás összege 1000 forint. Egyéb fogpótlásoknál pedig foganként 350 forint. A társadalombiztosítás által támogatott költségnek ez az 50 százaléka. Ehhez a jövőben két dolgot kell igazolniuk a tagoknak: *egyrészt az elvégzett fogmunkáról az orvosi igazolást, amelynek tartalmaznia kell, hogy hány fogat pótoltak és azok milyen anyagból készültek, másrészt a felmerült költségeket.* Ezek felmutatása esetén a szolgálati főnökségeken kifizetik a segélyt.

– Mire számíthatnak a legrászorultabbak, a nyugdíjasok?

– A nyugdíjasok támogatására, és méltányossági segélyre 76 millió 720 ezer forintot terveztünk. Ebből az időszakos szociális gondozás költségeire 26,5 millió forintot fordítunk. A költségemelkedés mértéke meghaladja a 30 százalékot. Itt jegyzem meg, hogy a küldöttgyűlésen elhangzott javaslatnak megfelelően, az év második felében kéthetes gondozási turnusokat szervezünk. Ennek eredményeként 300-zal nő a beutalható – a gondozásra rászoruló – idős tagjaink száma. A nyugdíjasok részére adható segélykeret 20 százalékkal, 1 millió forinttal emelkedik. Ennek elosztása létszámarányosan történik. Az odaítélést a területeken működő segélyezési bizottságok végzik.

A méltányossági segélyekre rendelkezésre álló keret *44 millió forint,* ami 2 millióval haladja meg az elmúlt évi felhasználást. Ez 20 százalékot is meghaladó keretemelést jelent. Mivel az idén a gyógyszersegélyeknél – a nagyfokú, áremelkedések miatt! – várhatók nagyobb költségemelkedések, ebből a megfontolásból a támogatási arányt az ÖTA segélyeinél nem változtattuk meg. Így ebben az évben tagjaink, az évi gyógyszerköltség 25 százalékára tarthatnak igényt.

Az egyesület vezetői nagy figyelmet fordítanak a magas életkort elérő ÖTA tagokra. Az idén huszonketten töltik be a századik vagy annál is magasabb életkorukat. Az idős embereket *10 ezer forint egyszeri segélyben részesítik.* Ez a legtöbbjüknél közel egy hónapi nyugdíjnak felel meg.

Arra a kérdésre, hogy a vasútegészségügyi intézmények ebben az évben is számíthatnak-e az ÖTA támogatására, Tivald Attiláné igennel válaszolt. Mint mondotta, *a választmány erre a célra 10 millió forint támogatást hagyott jóvá.* A pályázati kiírás ezekben a napokban jut el az érdekelt intézményekhez. A pályázat határideje: **április 30.**

Az ÖTA módosított eljárási szabályzata – a választmányi ülésen jóváhagyott segélyfejlesztéseket is magába foglalva, – május 1-jétől lép életbe.

Visi Ferenc

Fontolja meg, nem csalódik

Legyen szakszervezetünk tagja!

Az elmúlt évek politikája kísérletet tett arra, hogy az egyik legszervezettebb erőt, a szakszervezetet szétverje. „Sikerük" nem lett teljes, mert a dolgozók többsége belátta az érdekképviseleti tevékenység szükségességét.

Megalakultak ugyan kisebb létszámú szervezetek, de ezek helyüket keresve, nem tudtak igazán bekapcsolódni az érdekvédelmi munkába.

Mára felértékelődött az egységes fellépés jelentősége, a dolgozók érdekeinek érvényesítéséért.

A munkahelyek biztonságát, a bérek színvonalát, a kollektív szerződés vívmányait a megosztott vasutasság csak felesleges áldozatok árán képes megőrizni.

A kollektív megállapodások jogforrási szerepükön kívül azért is jelentősek, mert csökkentik a munkavállalók gazdasági kiszolgáltatottságát.

Ezért arra kérem minden vasutas munkatársam, aki nem szervezett dolgozó, hogy mérlegelje korábbi döntését, csatlakozzon a vasutasság többségét képviselő szakszervezetünkhöz, a Vasutasok Szakszervezetéhez.

Ez lehet az egyik biztosíték arra, hogy szakértői szintű érdekvédelmet, széleskörű közösségi és egyéni szolgáltatásokat tudunk a jövőben is biztosítani.

Bodnár József
szb-titkár
Miskolc TBF

Gyógyszerár változások

A gyógyszerfogyasztás mennyiségének a csökkentésére, a gyógyszerfelhasználás összetételének az ésszerűsítésére és az orvosok gyógyszerrendelési gyakorlatának a módosítására a Népjóléti Minisztérium és az Egészségbiztosítási Önkormányzat új gyógyszertámogatási rendszer bevezetését kezdeményezte.

Az új rendszer elsődleges célja, – a hivatalos indoklás szerint –, hogy a rohamosan növekvő gyógyszerárak ellenére és a jelentősen bővülő gyógyszerválaszték mellett elsősorban az idős, illetve a krónikus betegek számára elérhető áru, de még kellően korszerű alapgyógyszer-választékot biztosítson.

Magyarországon a gyógyszertári forgalomban kapható 2092 gyógyszert a szakértőktől álló bizottság terápiás szempontok szerint felülvizsgálta és a gyógyszereket két nagy csoportba osztotta. Az elsőbe – az úgynevezett *alaplistás csoportba* – tartozik összesen 750 gyógyszerkészítmény, ami alig kevesebb, mint az öt évvel ezelőtti teljes gyógyszerválaszték. Ezekért a készítményekért kell a betegeknek a legkevesebbet fizetni a patikában, mégpedig

– ingyenes az úgynevezett betegséghez kötötten (például cukorbetegség, rosszindulatú daganatos megbetegedés miatt) *„egészségügyi rendelkezésre felírt"* gyógyszer. A gyógyszereknek ez a köre a korábbi 38 betegségcsoport helyett 19-re csökkent, de a megmaradt mintegy 200 gyógyszer március 1-je után is ingyen kapható;

– a gyógyszer teljes árának az *5 százalékát kell fizetni* a betegnek az ugyancsak alaplistába sorolt *34 fajta krónikus betegség* gyógyítására rendelhető, összesen több mint 250 gyógyszerért. Ebbe a csoportba sorolták a szakértők a *korábban „egészségügyi rendelkezés alapján" ingyen kapott* több gyógyszert is, mint például az asztma, a parkinson-kór, a glaukóma gyógyítására alkalmas gyógyszereket;

– a gyógyszer teljes árának a *10 százalékát* fogja fizetni a beteg ezután a közel *300 krónikus betegség* kezelésére szolgáló gyógyszerért, mint például a *vérnyomáscsökkentőkért, a szívre és érrendszeri megbetegedésekre* ható gyógyszerért, a fekélybetegségek gyógyszereiért. Ezeknek a gyógyszereknek az ára *1995-ben az ára már nem változik* és még akkor sem fog emelkedni, ha például a termelői ár növekedése miatt a gyógyszerek árát a gyógyszergyárak egyébként felemelnék. Ennek az a magyarázata, hogy a gyógyszerárak idei további emelésének költségeit az egészségbiztosítás költségvetése fogja fedezni.

A gyógyszerek másik nagy csoportjába tartoznak az előzőekben *fel nem sorolt alaplistás gyógyszerek.* Ezek közül

– több mint *550 gyógyszerkészítményért* a gyógyszer *teljes árának a 30 százalékát* kell ezután fizetnie a betegnek; ezek a gyógyszerek például az *antibiotikumok;*

– a gyógyszerár *60 százalékát* kell fizetni ezután közel *200 gyógyszerért,* és

– a korábbinál 120-szal több, mintegy 300 recept nélkül vásárolható gyógyszert ezután csak a teljes áráért lehet majd megkapni a gyógyszertárban.

Dr. Kiss Ferenc

Huszonöt éves a MÁV kombinált konténer forgalma

A MÁV körültekintő felkészülés után, negyedszázada, 1970 március 2-án, Budapest-Miskolc között indította el a belföldi háztól-házig konténeres szolgáltatást. Ebből az alkalomból megemlékezést tartottak Miskolc-Gömöri pályaudvaron. A házigazda, *Dudás József* üzletigazgató megnyitója után *Völgyi Miklós,* a MÁV Rt. Vezérigazgatóság árufuvarozási főosztályvezető-helyettese, a *MÁV konténerizáció 25 éve* címmel tartott előadást. Ezután *Szatmári András* a kombinált konténerforgalom bevezetéséről adott rövid történelmi áttekintést. *Binder László* a baseli székhelyű Intercontainer cég osztályvezetője, az Intercontainer társaság szerepéről beszélt a MÁV nemzetközi konténerforgalmában. *Egri István* igazgató pedig a MÁV-TRANS tevékenységét ismertette, középpontba állítva a konténerfuvarozást.

A MÁV már 1970-ben az 5 tonna bruttó tömeghatárig terhelhető hazai gyártmányú közepes-konténereken kívül mintegy 30 darab, 20 lábas nagykonténerrel is rendelkezett. Ezekkel egy évvel később indult meg a fuvarozás Budapest-Józsefváros és Debrecen között, de csak bruttó 5 tonnáig terhelve.

A konténeres árufuvarozás bevezetésénél a vasút egyik legfontosabb adottsága ma már kialakult körzeti állomási rendszer volt, amely lehetővé tette a rakodóberendezések koncentrálását és a törzshálózaton fekvő állomások gyors vonatkapcsolattal való összekötését. Rakodókapacitás biztosításával, a kijelölt állomásokon 5 tonna teherbírásig, a MÁV által az 1960-as években telepített bakdarukkal, részben megoldott volt a hálózatfejlesztés.

Mozgató eszközök tekintetében a MÁV-nál alkalmazott két tengelyes Ks kocsipark ideális vasúti jármű volt, mind az 5 tonnás közepes, mind a 20 lábas konténerek szállítására, a konténerek állomási gyűjtőkocsis továbbítására.

A szolgáltatáshoz új eszközként az akkori KGST szabvány alapján kifejlesztett, alumíniumból készült közepes konténert a *Magyar Hajó és Darugyárból* vásárolta a MÁV. Ez a 10 köbméteres és 5 tonna bruttó tömegű termék minőségi és esztétikai értelemben új hazai műszaki fejlesztés eredménye volt. A műszaki fejlesztésben a MÁV nem csak vevői követelményeivel, hanem konkrét műszaki közreműködésével is részt vett. A közúti el- és felfuvarozást először a MÁV Autófuvarozási Főnökség, később a helyi Volán Vállalatok univerzális kocsijaival oldották meg.

A vasút vezetői a szervezeti kérdésekben is nagy lépéseket tettek azzal ,hogy a konténerizációval kapcsolatos irányítási feladatokat a kereskedelmi szakszolgálathoz rendelték. A feladatok nagyságát és az új szolgáltatási forma bevezetéséhez szükséges szervezet kialakítását 1975-ben önálló konténer csoport felállításával biztosították. Evvel egyidőben a vasútigazgatóságokon önálló főfoglalkozású konténer ügyintézők (irányítók) kezdték meg működésüket.

A konténerizáció hazai elterjesztésében kezdettől fogva nagy szerepet kapott a MÁVTRANS, mint az – INTERCONTÉNER Társaság Nemzeti képviselete (1969-től) és helyi ügynöke, az 1978-ban megalakult SZPK forgalom forgalomirányítója, s 1987-től a belföldi konténerfuvarozás operatív irányítója.

A belföldi forgalom egyenletesen fejlődött. A hálózatfejlesztés, a terminál építés, illetve a rakodásgépesítés eredményeként már 31 állomáson kezeltek közepes konténereket. A 20 és 40 lábas nagykonténer kezelőhelyek megnyitása később két lépcsőben történt. Ma Józsefvárostól Záhonyig, a MAHART kikötőt, a GySEV Soproni és az ÁTI terminálokat is beleértve, mintegy 14 helyen állnak a konténerforgalom rendelkezésére.

A fejlődés eredményeként 1991-től a MÁV-nál már nem konténeres árufuvarozásról, hanem kombinált fuvarozásról beszélünk, melynek technológiái közül ma Magyarországon a konténeres és a Huckepack árufuvarozás, valamint a kísért Ro-La, illetve annak nem kísért technikáját alkalmazzák.

V. F.

Budapesttől Bécsig 120 perc alatt

Amikor felgyorsultak az események beindult a piros ceruza mechanizmus (3. rész)

– Mióta működik a MÁV Rt. Vezérigazgatósága Budapest-Hegyeshalom Projekt Iroda? – folytatjuk a beszélgetést *dr. Vígh Tibor* igazgatóval.

– A hitelszerződést 1993. július 7-én szignálták, szeptemberben pedig már meg is alakult a projekt iroda központi része. Ezt követően a múlt év januárjában Tatabányán, a MÁV-szálló épületében állt föl egy vonali bonyolító részleg. A sürgősségre jellemző, hogy az iroda megalakításával párhuzamosan már meg is kellett kezdeni a gyakorlati munkákat, előkészítésre szinte nem is maradt idő. A végrehajtás anomáliáihoz az is hozzátartozik, hogy az előkészített programot nem lehetett realizálni. Ez ugyanis feltételezett a német hitel mellé, egy további 50 millió márkányi magyar forrást a műszaki tartalom egy részét is erre alapozták. Amikor felgyorsultak az események, kiderült, hogy az 50 millió márka csak álom, így aztán beindult a „piros ceruza mechanizmus" vagyis a munkálatokat nem építkezéssel, hanem rombolással kezdtük. Minden olyan elképzelést ki kellett húzni a programból, amely a 120 perces menetidőt nem akadályozta. Emiatt maradt el a Déli pályaudvar, valamint peron és kitérőrendszerének fölújítása, Kelenföld negyedik peronjának kialakítása. Le kellett adni az elképzelésekből Komárom térségében és Hegyeshalomban is, de a pénzhiány szinte valamennyi területet érintette.

– A munkák kezdetekor *szem előtt tartottak-e valamiféle „fontossági sorrendet?"*

– Igen, először azokra a pályaszakaszokra kellett kivonulnunk, ahol a 20, a 40 és a 60 kilométeres sebességkorlátozások miatt a vonatok tetemes késéseket szedtek össze. Ezeket azért kellett megszüntetni, mert ha megmaradnak és mi később elkezdünk vágányzárazni, az adott vonalszakasz egyszerűen működésképtelenné vált volna. Minden mutatkozó nehézség ellenére tavaly lecseréltünk 200 kilométer hosszúságú sínt, amellett jó ütemben folyt a felsővezeték és a biztosítóberendezés fölújítása is. Mostanra a tervezésben is sikerült utolérni magunkat, hozzákezdhettünk a nagyobb állomások, Tata, Almásfüzitő, Komárom, Mosonmagyaróvár átépítéséhez.

– Az elképzelés néhol magánterületek kisajátításával is együtt járt. Merültek-e föl a lakosság és a vasút között nézetkülönbségek?

– Példaértékűként talán Almásfüzitőt érdemes elsősorban megemlíteni. Itt a vasút bal oldalán, a településtől elvágva, a mocsár szélén állott 28 lakás. Hogy a vonatok ott is százhatvannal mehessenek, aluljárót, támfalat kellett volna építeni és a vonalvezetésben is kompromisszumokat kellett volna kötni. Ezek költségei a kisajátítás többszörösére rúgtak volna. A szanálás és a kártérítés végül közmegelégedéssel megtörtént.

– Az állomás bővítése Tatán is megkívánta a kisajátításokat, mivel a vágányok közé 10 méter széles magasperonokat emelünk. A közel negyven érintett lakos közül csak kettővel támadt vitánk. Az egyik abból adódott, hogy az illetőt kisajátítás címszó alatt az ismerősei valamikor már rászedték, most óvatos akart lenni. Őt sikerült meggyőzni, ezúttal tiszta ügyről van szó. A másik tulajdonos pedig a jogos igény összegének többszörösével lépett föl, hiába győzködtük, hogy még így is jól jár a neki fölkínált 12 millió forinttal. Mi hatósági árszakértővel dolgoztunk, általános vélemény volt, hogy ez a telek is a valódi értéke fölé lett becsülve, ám az érvek nem hatottak. Végül is a helyzetet úgy oldottuk meg, hogy csak a kertből vettük el a szükséges darabot, a házat meghagytuk.

– Terveik szerint idén mennyit költenek a vonal rekonstrukciójára?

– Bár a vonalat 1997. végére kell „tokkal-vonóval" átadni, a munkák dandárja az idei esztendőre hárul, amikor 10 milliárd forint értékű feladatot kell elvégezni. Ha ezt összehasonlítjuk azzal, hogy a MÁV ennél kevesebbett költhet fővonalainak karbantartására, akkor ez bizony tekintélyes összeg.

Thorday Zoltán

(Folytatjuk)

A MÁV Rt. Vezérigazgatósága Pénzgazdálkodási Főosztálya

felvételre keres

pénzügyekben járatos, szakirányú végzettséggel rendelkező munkatársat, Pénzforgalmi Osztály *osztályvezetői* munkakörbe

A munkakör betöltéséhez:

- szakirányú felsőfokú végzettség,
- felsőfokú vasúti vizsga,
- 9 év szakmai gyakorlat,
- feddhetetlen előélet,
- számítógépes jártasság szükséges.

Bér a 16\1992. (MÁV Ért. 6.) MHF. sz. utasítás alapján kerül megállapításra.

A munkakör azonnal betölthető.

Jelentkezni Benczédi Mihályné pénzügyi igazgatónál, a MÁV Rt. Vezérigazgatóság Pénzgazdálkodási Főosztályán lehet, személyesen vagy telefonon (01+46-00).

Évforduló küszöbén (5.)

– A hetilap abban az időben jó szolgálatot tett a szakszervezetnek – emlékezik *Gulyás János* felelős szerkesztő, a vasutas-szakszervezet egykori titkára. – Hírt adtunk a vasúton történt eseményekről és természetesen a szakszervezeti munkáról. 1956. novemberétől 1957. májusáig szünetelt a szakszervezet lapjának a megjelenése. A lapengedély megadása után aztán egyedül a szakszervezet kiadásában jelent meg a Magyar Vasutas. A nagy múltra visszatekintő elől nevét vettük fel.

Az újság 1957. szeptemberéig havonta egyszer, ettől kezdve havonta kétszer, 12 ezer példányban jelent meg. A Magyar Vasutas csekély oldalterjedelme miatt nem tudott foglalkozni a tagságot és a funkcionáriusokat érintő minden kérdéssel, ezért havonta egyszer megjelentették a Funkcionáriusok tájékoztatóját. Ebben közölték a határozatokat és egyéb mozgalmi jellegű tudnivalókat. A nemzetközi szakszervezeti mozgalom eseményeiről a Nemzetközi Szakszervezeti Tájékoztató adott hírt. Időközönként Sport Híradót is megjelentettek. E központi kiadványok mellett több megyei és szakszervezeti bizottság havi híradókat adott ki.

1960 novemberétől (az V. kongresszustól) emelkedett a Magyar Vasutas színvonala, növekedett a terjedelme. Az újság ebben az időben havonta kétszer, hat oldal terjedelemben, 16 ezer példányban jelent meg. A szerkesztők munkáját segítette az egyre bővülő levelező hálózat. Az olvasóktól érkezett levelek száma 1962-ben elérte az 1000-et.

A VI. kongresszus idején a lap példányszáma már húszezer volt. A négy év alatt mintegy négyezerrel növekedett az előfizetők tábora.

Elmondhatjuk, hogy szakszervezetünk ötven éves történetében mindig fontos szerepet játszott a tagság tájékoztatásában a Magyar Vasutas, illetve annak elődei. Az elavult nyomdatechnika ellenére (ólomszedés) jól tördelt, érdekes újságot vehettek kezükbe a megrendelők, akik ennek a lapnak az előfizetésével is kifejezték kötődésüket a Vasutasok Szakszervezetéhez.

– ar –

Április 11.

A költészet napja

Vasutasköltők versei

Fazekas Lajos

Ez a fény...

Ez a fény már tavaszt-igérő.
Reményünk – bár lehet – korai még.
De ez a fény tavaszt-igézőn
pirosítja az arcok hó-színét! —

A virradatban mozdul az élet,
– szinte látom a Föld mozdulatát,
mikor világosodnak a völgyek, –
s emelkednek a fény felé a fák! —

Bár az ágakat még hűs szél pengeti.
S mégis – a rügyek már készülődnek,
hogy kirobbantsák üde zöldjüket
s beborítsák a földet!

Alpek Zoltán Imre

Bence-balett

Kétévesen még kevés a szó
elmondani, hogy mi miért jó.
Kifejezni a mély bánatot,
kétévesen az nehéz dolog.
Pedig meg kell érteni, ha fáj,
pindurka ember nagy bánatát.
Zokog, kiabál, földhöz tapad,
kicsiny lábával rúg nagyokat.
Hiába bármi próbálkozás,
szavaidra csak nemet kiált.
Olyan nagy a bánat körös-körül.
– Majd belefárad, aztán fölül.
Egy perc, és minden bút, bajt felejt.
Kacagva játszik, mond verseket.
Víg ugri-bugri és hempergés.
Gyönyörű baba-balett e kép.
Egy komoly balett, Bence-balett.
A Bence-balett, művész-balett.
Igazi tánc a világ felett.
Mindent elmond a pindurka test.
Nincs semmi baj, ha kétévesen
kevés a szó, még megértheted,
hogy a kisember mit is akar.
Bence fiamról szól e dal.

Játsszanak velünk!

Rendszeres olvasóink közül bizonyára többen is emlékeznek arra, hogy a Magyar Vasutasban régebben rendszeresen jelentek meg keresztrejtvények. E hagyomány felélesztése képpen négy egymást követő lapszámban az üzemi tanácsok témakörét felölelő keresztrejtvény közlünk. Azért, hogy ne csak néhány kellemes percet jelentsen a rejtvények kitöltése a helyes megfejtéseket beküldők között 3 db 5000 forint értékű ajándékot fogunk kisorsolni,.

A május sorsoláson azok a VSz. tagok vesznek részt, akik a Magyar Vasutas 5. 6. 7. és 8. számában megjelenő mind a négy keresztrejtvény helyes megfejtését legkésőbb **1995. május 15-ig** *a lapból kivágott szelvényeken szerkesztőségünkhöz eljuttatják.*

1. MEGFEJTÉS: .....

.....

A megfejtő neve: .....

Lakcíme: .....

VSz-tagsági könyvének száma: .....

Vízszintes: 1. **A MÁV tevékenységét alapvetően meghatározó dokumentum. (bek) folyt. vízsz. 22. függ. 11.** 11. Népszerű, hazánkban készülő gépkocsi márka. 13. Szokatlan. 14. -Ely... Petőfi verssor fonet. 17. Fázó ember teszi. 18. Megtörténik vele. 21. Papp Yvett. 22. **Vízsz. 1. folytatása.** 23. Í-vel olasz pénz. 24. A MÁV is ez. 25. Kérdőszó. 26. Feltűnő frizurájú fiatal. 27. Személyes névmás. 28. Védelmet nyújt. 29. „Vuk" egyik szereplője. 30. Lovat lop. 32. Néma Zita 34. A második betűnk. 35. É tlen kés! 36. Tova. 37. Edény. 38. Dumas néma vára! 39. Ilyen hárfa is van. 40. Sógor vasút! 42. Házban élt. 43. Néma ősi magyar madár. 44. ...akna Híres dunántúli bánya. 45. Alma része. 46. Maga általtás. 48. ...lis, (széltoló). 49. Kezdő gépkocsivezető jele. 50. Néma zugok (vissza) Zárt betű: **S. M.**

Függőleges: 2. Kettős mássalhangzó. 3. Kedves filmhős. 4. Néma lónév. 5. ... a fekete lovas. 6. Személyes névmás. 7. Hangutánzó szó. (+r) 8. Szedhető gyümölcs. 9. Néma mucus. (vissza) 10. A takarító szerszám. 11. **Vízsz. 1. folytatása.** 12. Az elpusztultak. 13. **Fejezet a dokumentumban. (bek)** 15. Állati ebéd programja. 16. **Fejezet a dokumentumban. (bek).** 19. Nem tompábbat. 20. **Fejezet a dok.-ban (bek)** 22/a. Ősi dél-amerikai nép. 31. Gounod opera. (keverve) 33. Tele van. 41. Szétszed. 45. Néma katica (vissza) 47. Kimondott mássalhangzó Zárt betű: **K, E, T, Á, É.**

125 éves a nyugdíjigazgatóság

Gróf Mikó Imre 1870. április 1-jén alapította a MÁV Nyugdíjintézetet. Adott korban a társadalombiztosítás történetében ez úttörőlépés volt. Azóta ez az intézmény hol hivatal, hol igazgatóság néven folyamatosan működik. A vasutas nyugdíjasok azért ragaszkodnak az önálló nyugdíj ügyintézéséhez, mert nyugdíjbavonulásuk után a vasútnál nem válnak arcnélküli sorszámmá a számítógépek adattengerében. Az ügyintézés gyors és ember közeli. Ezért különösen sajnálatos, hogy az 1994-ben elfogadott vasúti törvény „megfeledkezett" *a társadalombiztosítás eme fontos területének elismeréséről. A törvény csak a vasútegészségügy különállását deklarálja, azt is csak a tulajdonosi és finanszírozási viszonyok nélkül.*

A szerkesztőség nevében gratulálunk azoknak a vasutas kollégáknak, akik a 135 ezer vasutas nyugdíjas ügyeivel foglalkoznak.

A később megtartandó jubileumi ünnepség alkalmából a Magyar Vasutas hasábjain még visszatérünk a 125 éves intézmény részletesebb ismertetésére.

„Fiatalodni, vagy nem fiatalodni?!"

(Shakespeare után szabadon)

Sokszor hallottam már kollégáktól: *„mit akarnak ezek a mai fiatalok!?"* ezt a mindig is félreérthető, korántsem barátságos hangsúlyú megjegyzést. Talán felesleges emlékeztetnem bárkit is, a történelem már számtalanszor bebizonyította, hogy pozitív változások elindítói, vezéralakjai között a fiatalok aktív szerepet játszottak. Mindez nem csak az élet más területén, de a szakszervezeti mozgalomban is megvalósulni látszik. Bár egyesek célja fiatalok változás iránti igényének visszafogása konzerválva ezzel a jelenlegi állapotokat. Mindezek ellenére már kedvező események sora utal arra, mi is „átalakulunk".

Tudom, talán mi is ilyenek leszünk és nem fogunk másként gondolkodni húsz év múlva, de ha most kérést fogalmazhatok meg az idősebb korosztály irányába: gondoljanak vissza saját fiatalkorukra, milyen érzés volt ha idősebbek lehetőséget adtak a bizonyításra, megmérettetésre. Manapság nem téve ilyen magasra a mércét, szerényen már azzal is megelégedné(n)k, ha nem akadályoznák munkánk kiszélesítését. *Mit várok én az ifjúsági tagozattól?* Ma és mindig. Szervezni és szerveződni, vitatni és vitatkozni, tiltakozni-támogatni. Tudatosan-ösztönösen, hévvel-hidegen.

Stratégiánk – felkészülni jól a jövőre, hogy csökkenjen a panaszhalmaz. Taktikánk – kikényszeríteni az elviselhető jelent. A megoldást pedig együtt találjuk ki Neked, Veled, Magunknak. Mert a szervezeten belül így leszünk csak képesek mindenre: *mi kell és mi lehet.*

Tudom, velünk szemben az elvárások is mások, esetleges tévedéseinket sokan eltúlozva azonnal „beavatkozásért" kiálltanak, holott ez a szakma is, – mert az érdekvédelmet annak tartom – a rátermettségen kívül igen sok tanulással jár.

Mi szeretnénk tanulni. A rendszerváltozás utáni bonyolult világ pedig jó tanítómester.

Csáki Zsigmond
ifjúsági tagozat elnöke

Értékesítik a vasúti bérlakásokat

A MÁV Rt. cégbejegyzésével jogilag is megteremtődtek a vasúti bérlakások újbóli értékesítésének feltételei. Ez a folyamat korábban már elindult, de a részvénytársasággá alakulás procedúrája miatt fel kellett függeszteni. Most mintegy 3500 lakást kínálnak fel megvételre a lakók számára. A társaság vezetősége saját hatáskörében teszi meg a szükséges intézkedéseket miután beszámolt a MÁV Rt. Igazgatóságának a várható vagyonvesztés mértékéről.

A MÁV a bérlakások értékesítésével nem annyira bevételeit növeli, hiszen hosszú évekre fog elhúzódni a részletek törlesztése, hanem ezen keresztül is költségeit csökkentheti. Az állagmegóvás, a felújítások évente több milliárdos kiadást jelentenének a társaság számára. Rövidesen megtörténik a lakások besorolása, eldől, hogy a MÁV kezelésében lévő mintegy 8000 lakás közül pontosan melyeket lehet értékesíteni, melyek esnek teljes vagy részleges értékesítési tilalom alá. Az így kialakuló programról a vasutas szakszervezetek is részletes tájékoztatást fognak kapni.

MÁV Rt.
Tájékoztatási Iroda

Értesítés!

A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete (1064 Budapest, Podmaniczky u. 75.) értesíti tagjait, hogy az ügyfélfogadási idő 1995. május 1-jétől péntek kivételével – munkanapokon 8.00-15.00 óráig tart.

Az egyesület vezetősége

Az intézőbizottság kifogást emelt

A VSz Pályagazdálkodási Intézőbizottsága március 22-i ülésén tájékoztatót hallgatott meg **a pálya-, híd és magasépítmény szakszolgálat 1995. évi üzleti tervéről és a területi elosztás elveiről.** A testület megállapította, hogy a MÁV Rt. vezetői által diktált költségbehatárolás *nincs szinkronban az érdekképviseleti szervezetek és a MÁV Rt. vezetői között 1994. december 13-án megkötött megállapodás létszám és bér tartalmával.*

Az egyszerűsített teljesítménybér bevezetésére kötött kollektív megállapodás egyoldalú megszüntetése és ezzel együtt a főtevékenységhez kapcsolódó költség elvétele miatt az intézőbizottság a *MÁV Rt. vezérigazgatójánál kifogást emelt.*

LAKÁSCSERE

Elcserélném nyíregyházi I. emeleti 2 + félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat, vasútállomástól 400 méterre a városban, jó közlekedéssel buszmegálló mellett, debreceni kisebb bérlakásért. (Minden megoldás érdekel) Érdeklődni lehet: Pecsenye Béla, Nyíregyháza Toldi u. 24. Telefonon: a 42/318-674-es városi, vagy a 41-92-es üzemi számon.

Elcserélném budapesti 2 szoba komfortos, gázfűtéses, I. emeleti 98 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, 2 kisebb budapesti lakásra. Érdeklődni lehet: 8-10 óráig a 84-04-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. Rákos út 104. szám alatt levő 2 szobás, világos konyhás, összkomfortos lakásomat nagyobbra – lehetőleg a telepen – értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet: a 37-89-es üzemi, vagy a 1696-147-es városi telefonszámon.

Elcserélném Kőbánya központjában lévő, 117 négyzetméteres 3+2 félszobás, duplakomfortos, telefonos, parabolaantennás + garázs + melléképület + nagy kertes zöldövezeti két lakásos társasházi MÁV-bérlakásomat, legalább 1+2 félszobás bérlakásra. Önkormányzati lakás is lehet. Érdeklődni: nappal a 322-8297-es, este a 262-7466-os telefonszámokon.

Eladnám Erdőkertesen lévő (Budapesttől 25 kilométerre) 310 négyszögöles telket 45 négyzetméteres téliesített lakóházzal. Víz és gáz az utcában. Irányár: 2 millió forint, vagy elcserélném 1+2 félszobás önkormányzati, vasúti bérlakásra. Érdeklődni lehet: személyesen Budapest XV. Széchenyi út 14. I. emelet 5. Simigh, telefonon: nappal a 122-8297; este a 262-7466-os számokon.

Elcserélném budapesti olcsó bérű teljesen felújított telefonos, komfortos másfél szobás, első emeleti MÁV-bérlakásomat (kiskert, padlás, pince, tároló kamra van) hasonló önkormányzati lakásra, vagy kis házrészre. Újpest, Káposztásmegyer, Budapest környéke előnyben. Érdeklődni lehet: a 261-1513-as telefonszámon.

Elcserélném Kiszombor nagyállomási 71 négyzetméteres MÁV-szolgálati lakásomat (2,5 szoba, komfortos, előkertes gazdasági udvarral) szegedi 1,5 szobás szolgálati lakásra. Érdeklődni lehet: a fenti címen Bányainé, vagy a 62/323-165-ös telefonszámon.

Eladó Szarvason a Körösparttól 200 méterre egy 26 négyzetméteres faház, 100 négyszögöles telekkel, villany, víz, gáz van. Érdeklődni lehet: Szarvas, Hársfa u. 8. 66/312-072 telefonszámon 20-21 óráig. Budapesten a 1647-419-es számon.

Elcserélném újpalotai egy és fél szobás, összkomfortos, telefonos öröklakásomat gödöllői hasonló lakásra. Érdeklődni lehet: a 1647-419-es telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV., Landler lakótelepi egy plusz két félszobás 62 négyzetméteres öröklakásomat a telepen lévő 2 szobás öröklakásra, értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet: a 1662-842; 1663-841-es telefonszámokon.

Elcserélném Budapest Déli pályaudvarnál lévő háromszobás gázfűtéses MÁV-szolgálati lakásomat Budapest Déli pályaudvar közelében lévő kétszobás önkormányzati vagy megvásárolható MÁV-bérlakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet az esti órákban a 1685-303-as, napközben a 22-13-as üzemi telefonszámon.

Elcserélném XV. kerületi 59 négyzetméteres, 2 szoba, nagy konyha, fürdőszoba, WC, kamra, nagy pincés, belül felújított, cirkófűtéssel ellátott, belső udvaros MÁV-bérlakásomat, kizárólag káposztásmegyeri lakásra. Érdeklődni lehet: a 37-17-es üzemi telefonszámon Kissnénél.

Elcserélném Nyírmihálydi felvételi épületben levő, szolgálati lakásomat, (2 szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, melléképületek, garázs, kis kert) egy minimum 2 szobás, összkomfortos, de legalább komfortos Debreceni lakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Szabó János 4363 Nyírmihálydi, MÁV állomás, vagy a 92-76-os üzemi telefonszámon.

Felhívás!

1995/96. évadra az Erkel Színház és a József Attila Színház bérleteinek megújítása május hónapban lesz. Részletes felvilágosítást Dömе Lászlónétól lehet kérni a 19-77/157, vagy a 269-7745-ös telefonon.

Szervezeti és Szervezési Osztály

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Főszerkesztő-helyettes: **Visi Ferenc**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre**,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 forint
Szedés, tördelés: Károlyi Stúdió
Telefon: 210-0130/220
Felelős vezető: Károlyi Marianna
Fotó: fot-mon Bt. Telefon: 270-1568
Készült az Apolló Kft. nyomdájában
Felelős vezető: Mózes Ferenc
ISSN 0460 6000

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

- **Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése**
- **Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral**
- **Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése**
- **STRAIL útátjáró-elemek forgalmazása**

Lapzárta után

Április 20-án 0 órától sztrájkba léptek a vasutasok

A kollektív szerződésről folytatott maratoni tárgyalásokon, az egy héttel korábban bejelentett sztrájkot megelőző napig sem sikerült elkerülni. Így április 20-án 0 órától, határozatlan időre, sztrájkba léptek a vasutasok.

A történelem ritkán ismétlődik. Most a magyar vasút – egy év híján 150 éves történelmében – ilyen ritkán ismétlődő eseménynek lehetünk a tanúi. A századforduló utáni nagy vasutassztrájk 91 évvel ezelőtt 1904 április 20-án kezdődött. Ám, nemcsak a sztrájk kezdetének a napja azonos, hanem az előidéző okok is hasonlóak. Elődeink nyomorúságos helyzetük megváltoztatásáért, a maiak jogaik érvényesítéséért nyúltak a sztrájk végső eszközéhez. Akkor a Kárpátoktól az Adriáig megállt a vasút. Ma, a még elégséges szolgáltatásokat biztosítják a vasutasok. Megegyezni eddig azonban csak ebben sikerült a MÁV Rt. vezetőivel.

NAGY KÁR!

ÁRA: 11 Ft

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam 8. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. ÁPRILIS 26.

Az üzemi tanácsi választásokig

már csak kétszer

az 5. oldalon!

AKTUÁLIS

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely érzékenyen érinti a szakszervezeti tagság érdekeit. Április 14-én ülésezett a „kibővített sztrájkbizottság" (amelyen a VSz választmányi tagjain kívül részt vettek a csomópontok szakszervezeti bizottságainak titkárai is) és a kollektív szerződés megkötése körül kialakult konfliktus-helyzetről tárgyaltak. A szakszervezet elnöke ezzel kapcsolatos véleményét fejti ki.

... A szakmai tárgyalásokon a reprezentatív szakszervezetek képviselői a vezérigazgató úrral, a Munka Törvénykönyvében egyértelműen szabályozott kérdésekről vitatkoztak. Másfél órás vita folyt arról, hogy a helyi függelékkel kapcsolatos törvénykönyvi szabályokat hogyan kell értelmezni.

A vezérigazgató úr nem vitatta, hogy a munkarendet a helyi függelékben szabályozni kell. Csak azt nem akarta elismerni, hogy a helyi függelék megváltoztatásához is mindkét fél egybehangzó akaratnyilatkozata kell. Ez nem is munkajogi, hanem általános jogi alapelv: egy szerződés az nem más mint két fél egybehangzó akaratnyilatkozata. (Sajnos a MÁV-nál ülnek olyanok, akiknek ezt el kellett magyarázni!) Ha a szakszervezetekkel nem tudnak megállapodni a helyi függelék módosításáról, akkor azt egyoldalúan akarják megváltoztatni. Megteheti-e egy szakszervezeti képviselő, hogy a törvény által adott jogáról lemondjon? Ezt nem tehetjük meg.

A MÁV vezérigazgatójának az állítását idézem: a jelenlegi tárgyalási pozíciókban a forintbeli különbség évi 100-150 millió forint. A sztrájk egy nap alatt 700 millió forint kárt okoz. Remélem el tudják dönteni a másik oldalon, hogy mit kell mérlegelniük.

A szakszervezeti oldal – a munkavállalók, a tagságunk jogos kritikáját is elviselve – eddig túlzottan engedékeny volt. A munkáltató fenyegetettség nélkül, szabad akaratából tárgyalhatott. Ez azonban a munkáltatót nem arra a megfontolásra késztette, hogy állapodjunk meg, hanem további keménykedést, fölösleges erőpróbát provokált. Sztrájkba taszította a munkavállalókat! Én azért kértem, a kibővített sztrájkbizottsági ülést, mert a tárgyalások ugyan három csatornán is folynak, de nem számolhatok be biztató előjelekről, amelyek arra utalnának, hogy a kollektív szerződés létrejön, és a sztrájk elmarad.

Járva a vidéket, a szolgálati helyeket, a vasutasoknak egyértelmű az álláspontja: két dolog között lehet választani, vagy van egy kollektív szerződés és kiszámítható munkahelyre és a munkabérre lehet számítani, vagy nincs kollektív szerződés, és akkor a jövő hónap 10-én az itt dolgozóknak már csak az egyoldalú nyilatkozattal adott juttatásai lesznek, s esetleg a következő hónapban már lehet, hogy nem kell sorbaállnia a pénztárak előtt, mert a postás viszi a munkaviszony megszűnéséről szóló értesítést. A MÁV vezetése kinyilvánította, hogy éveken belül 9-12 ezer embert kíván elbocsátani a vasúttól.

Örömmel hallottam: a kormány véleménye szerint is meg kell állapodni a kollektív szerződésről. Ez a munkáltató számára egyetlen egy dolgot jelenthet: nem sodorhatja a nemzetgazdaságot veszteségbe, és nem idézhet elő politikai feszültségektől teljes április végét, május elejét...

Bízunk a széleskörű társadalmi szolidaritásban. A hozzánk érkezett táviratok, tevőleges támogatást ígértek. Helyenként anyagi támogatást is kilátásba helyeztek, segítve ezzel a vasutas munkavállalók harcát. A bérből és fizetésből élő munkás, a pedagógus, az egészségügyben dolgozó tízezrek tudják, hogy ez a kemény demonstráció értük is szól, tehát itt sokkal többről van szó, ezért ott lesznek mellettünk...

Megállt a vasút

Támogatottság

Megállt a vasút: a sztrájk tehát eredményes. Akik a közvélemény figyelmét mindenáron a sztrájk támogatottságára kívánták terelni, azok valószínűleg nem szívesen beszélnének a munkabeszüntetést előidéző körülményekről, vagy éppen arról, hogy kollégáink közül jónéhányan valójában miért kényszerültek a sztrájk ideje alatt is dolgozni.

Kevés szó esett például arról: a vasutasok közül sajnos sokan vannak olyanok, akiknek annyira alacsony a jövedelme, hogy egy vagy két nap keresetveszteségét sem engedhetik meg maguknak. A megfélemlítés „kifinomult" (vagy éppen közönségesen durva) eszközeiről sem szólt a fáma. Horrorisztikus történetek tucatjait lehetne pedig papírra vetni.

Ízlés dolga, hogy ki-ki minek minősíti a „módszert", ha a főnökség pontosan a sztrájk előtt hirdeti ki a létszámleépítési adatokat. Milyenek a véletlenek? A várható elbocsátásokról éppen a munkabeszüntetés előtti órákban tájékoztatták kollégáinkat Szolnokon meg Debrecenben.

Nem beszéltek arról sem, hogy a sztrájkot támogató vasutasok jelentős hányada munkavégzésre kötelezett „a még elégséges szolgáltatás teljesítése" érdekében. Nem sztrájkolhatnak a fegyveres őrszolgálat munkatársai és a rendészeti dolgozók sem...

Jó érzés volt azonban tapasztalni az emberi együttérzésnek, azaz a társadalmi szolidaritásnak a jeleit. (Az MSZOSZ támogató nyilatkozata lapunk 2. oldalán elolvasható.) Az Egészségügyben Dolgozók Demokratikus Szakszervezete például felkérte tagságát, hogy fogadják megértéssel, türelemmel azokat az esetleges kényelmetlenségeket, amelyek a vasutas munkavállalók sztrájkjának elkerülhetetlen velejárói lehetnek.

Szintén kevés szó esett azokról, akik együttérzően „lenyelték" a keserű pirulát, még akkor is, ha nem indult el éppenséggel az a vonat, amellyel fontos lett volna dolgukra menni. Az emberi együttérzés szép példája volt valahol Kelet-Magyarországon: élelmiszer-ipari szakszervezeti aktivisták együvé tartozásukat a vasutasoknak vitt elemózsiával fejezték ki „kézzel is fogható" összetartozásuk jeléül...

Lapzártakor:

Budapest, április 21-én, 9 óra 30 perckor.

d.

Egy jogellenes utasítás margójára

Az I/1995. sz. vezérigazgatói utasításról szóló írásunk a 2. oldalon található.

ÖTVEN ÉVE TÖRTÉNT

Megalakult a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezete

a 3. oldalon

Országos kampánynyitó Szegeden

Minden vasutas vegyen részt az ÜT választásokon

A Vasutasok Szakszervezete a közelgő üzemi-, közalkalmazotti tanács és munkavédelmi képviselő választásokat megelőzően, április 15-én országos kampánynyitó rendezvényt tartott Szegeden. A kampánynyitó részeként a VSz vezetői a délelőtti órákban vasutas munkahelyeket kerestek föl, ahol munkásgyűléseken ismertették a szakszervezet üzemi tanács választásokkal kapcsolatos álláspontját, a kollektív szerződéssel kapcsolatban kialakult helyzetet. Ilyen munkásgyűlésre került sor Szegeden a Területi Egészségügyi Központban, a vontatási főnökség mozdony- és kocsiműhelyében, a Távközlő- és Biztosítóberendezési Főnökségen, ahol jelen voltak a csomópont többi szakszolgálatának dolgozói is, továbbá Nagykőrös állomáson, Kecskemét és Kiskunfélegyháza csomópontokon.

(Folytatás a 4. oldalon)

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ

Járműjavító és Gyártó Kft.

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax.: 94/313-313

Daruk, emelőgépek, emelőszerkezetek,

közép- nagyjavítása, időszakos

vizsgálata, szakértői minősítése

Egy jogellenes utasítás margójára

Ez év március 31-én lejárt a MÁV Rt. kollektív szerződésének hatálya. Ugyanezen a napon megjelent egy munkáltatói utasítás, amely az I/1995. jelölést viseli. Létjogosultságát azzal indokolják, hogy az ebben rögzített, bizonyos munkavállalói juttatások mértéke meghaladja a Munka Törvénykönyvében előírt mértékeket. A munkáltató mindent elkövetett, illetve elkövet annak bizonyítására, hogy szinte szakszervezet módjára a munkavállalói érdekvédelem szerepét töltötte be az említett utasítás kiadásával. Mégis sántít valami, sutának tűnik ez az „érdekvédelem". Felmerül a kérdés, vajon miért? Mindenek előtt azért, mert az említett utasítás (bármilyen mezben tetszeleg) jogellenes.

Az I/1995. sz. vezérigazgatói utasítás bevezetője a következőket tartalmazza: „a munkaviszonyból származó jogok gyakorlására és kötelezettségek teljesítésére az alábbiakat rendelem".

Ellentétes az MT. 13. §-ában foglaltakkal, ennek értelmében ugyanis munkaviszonnyal összefüggő kérdéseket, törvény, illetve törvényi felhatalmazás alapján egyéb jogszabály szabályozhat. Ilyen törvényi felhatalmazást a kollektív szerződés és az egyéni munkaszerződés kapott. *A munkáltatónak ilyen felhatalmazása nincs és szociális jogállamban nem is lehet.* A magyar jogrend a munkáltatói utasítást munkaviszonyra vonatkozó szabálynak nem ismeri el. A munkaviszony alanyainak *(munkáltató, munkavállaló)* a munkaviszonnyal összefüggő *jogait és kötelezettségeit munkaviszonyra vonatkozó szabály rendelheti el,* ennek általános formája a *kollektív szerződés.*

A szakszervezetnek az alkotmányban rögzített érdekképviseleti és érdekvédelmi funkciója csak akkor valósulhat meg, ha *felhatalmazással rendelkeznek a munkajogviszonyok* (munkáltatói feltételek) *szabályozására.* A szakszervezetek ezen alkotmányos jogát mindenekelőtt a kollektív szerződés megkötésével tudják érvényesíteni.

A munkaviszonyból származó jogok és kötelezettségek munkáltatói utasításban történő szabályozása tehát sérti a szakszervezetek előbbiekben említett alkotmányos jogát is, az utasítás ebben az értelemben nem csak a MT. 13. §-ába ütközik. *Azoknál a munkáltatóknál, ahol nem jön létre kollektív szerződés, ott a munkaszerződés tölti be ezt a szerepet.* Ha nincs hatályos kollektív szerződés, a törvényes eljárás az lett volna, hogy a munkáltató az utasításban szereplő kérdésekben kezdeményezi az rt. munkavállalóinál munkaszerződésük módosítását, ez természetesen az MT. 82. §-ának értelmezésében *„közös megegyezéssel" történhet, „nyomás" gyakorlása természetesen tilos.* Az ilyen cselekmény sértené a Munka Törvénykönyve 7. §-át. Az idézett szabályok garanciális jellegűek, ugyanis egyáltalán nem lényegtelen, hogy a munkaviszonnyal kapcsolatos kérdések szerződésben (akár kollektív, akár egyéni) vagy munkáltatói utasításban szabályozhatók-e. A szerződés kétoldalú. A két fél megállapodásán múlik, a létrejötte és a módosítása egyaránt, *viszont a munkáltatói utasítás egyoldalú,* a létrejötte, módosítása, visszavonása egyaránt, ezért megengedhetetlen, hogy munkaviszonnyal kapcsolatos jogok és kötelezettségek munkáltatói utasításba kerüljenek.

Úgy tűnik egyes munkáltatók elfelejtették azt a nyugati figyelmeztetést, amely a rendszerváltás évében érkezett: *„jogfosztott, illetve létbizonytalansággal küzdő munkavállalókkal nem lehet nyugati típusú gazdaságot, sőt semmilyen gazdaságot sem építeni."*

Az utasítás 5. pontja pedig *sérti a Központi Üzemi Tanács MT. 65. §-ában biztosított együttdöntési jogkörét,* a munkáltató *egyoldalúan döntött* a jóléti célú pénzeszközök felhasználásáról. Az említett törvényi előírás értelmében a pénzeszközök felhasználásáról a munkáltató és a Központi Üzemi Tanács együtt hozhat döntést.

Figyelemmel arra, hogy az I/1995. sz. utasításban a nemcsak a munkavállalók nagyobb csoportját, hanem a MÁV Rt. valamennyi munkavállalóját érintő kérdésekről van szó, az utasítást kiadása előtt *véleményeztetni kellett volna* a Központi Üzemi Tanáccsal. (MT. 65. §. (3) bek. a./ pont) *Ez sem történt meg.*

A munkáltató a szakszervezetek és a Központi Üzemi Tanács figyelem felhívását a törvénysértéssel kapcsolatban elutasította. Erre való tekintettel a szakszervezetek és a *Központi Üzemi Tanács bírósághoz fordult.*

Dr. Garabon Sándor

A szervezeti élet hírei

Érdekvédelmi tárgyalások a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) ülésén

április 3.

A MÁV Rt., valamint a három reprezentatív szakszervezet folytatta a kollektív szerződés (KSz) létrehozásáról szóló vitáját. Napirend előtt tárgyaltak a külszolgálatoknál kialakult helyzetről, valamint a motivációs rendszer bevezetéséről. (Bővebb információt a 30-as és a 31-es számú Gyors Info tartalmaz, melyet minden területi és intézőbizottság megkapott.)

április 4.

Tovább folytatódtak – VÉT ülés keretében – a KSz-el kapcsolatos tárgyalások. Két javaslattal kapcsolatosan alakult ki heves vita. Az egyik kérdés: létszámleépítés esetén csak az ÜT delegáljon bizottsági tagot, a szakszervezetek ne. A szakszervezetek ezt a javaslatot nem fogadták el, a munkavállalók érdekvédelme megkívánja, hogy delegáljanak bizottsági tagot.

A másik vita a végkielégítés kérdésében alakult ki. A munkáltató javaslata, hogy július végéig minden az előző KSz szerinti mértékben marad, augusztus 1-jétől belép a munkáltató javaslata, mégpedig csak 20 év MÁV munkaviszony után jogosultak magasabb összegű végkielégítésben.

április 7.

Megvitatásra került a KSz valamennyi §-a. Több témában nem történt megegyezés.

– a munkarendek, a munkaidőbeosztások szabályozása,

– az utazók 6 órás várakozásának 2 órára való csökkentése a munkaidődíjazás szabályai szerint,

– az osztott munkaidő bevezetési lehetőségének 4 óráról 2 órára való csökkentése,

– a túlórapótlék mértéke,

– a műszakpótlék mértéke,

– a napi pihenőidő kérdésének szabálya,

– a heti pihenőnapok kiadása,

– a motivációs rendszer szabályai.

(Bővebb információt a 33-as számú Gyors Info tartalmaz.)

április 10.

Folytatódott a KSz vitája. A munkáltató írásban átnyújtotta állásfoglalását az eddigi tárgyalások eredményeiről, mely a vitás kérdésekben nem változott. A MÁV Rt. a szakszervezetektől írásban kérte a véleményt a megegyezés lehetőségéről. A szakszervezetek kérték, hogy az új KSz-ből kerüljön ki a motivációs rendszer szabályozása. Ezután közös aláírással átadták a bejelentést a sztrájkról, illetve a sztrájkfelhívást.

április 11.

A VÉT ülésen az elégséges szolgáltatásokkal kapcsolatos tárgyalásra került sor. Megegyezés a még elégséges szolgáltatásban résztvevő munkavállalók díjazásában volt. A közlekedő vonatok számában eltérőek voltak az álláspontok, a munkáltató 572 darab vonatot, a MOSZ és a VDSZSZ 10 százalékig, körülbelül 260 darab vonatot indítana, a VSz 0 vonatmennyiséget javasolt. A munkáltató bejelentette, hogy bírósághoz fordul a még elégséges mérték megítélése érdekében.

Szakszervezetünk jegyzőkönyvbe vetette, hogy tárgyalni és megállapodni kíván és kész elfogadható kompromisszumot kötni.

(Bővebb információt a 36-os számú Gyors Info tartalmaz.)

április 12.

Folytatódott a tárgyalás a VÉT ülésen a még elégséges szolgálatásról. Megegyezés a munkaügyi előírások vonatkozásában született. Az ezzel kapcsolatos információkat a 38-as számú Gyors Info-ban a tagságunk rendelkezésére bocsátottuk.

április 13.

Tovább folytatódott a KSz körüli vita. Megállapodás azonban nem született...

Központi rendezvények, VSz középirányító és alapszervezeteinek eseményei

április 5.

Szakszervezetünk kampánynyitó ünnepsége, Szeged Vörösmarty Művelődési Ház.

április 6.

Debrecen TB, KHI IB, Vasútegészségügyi IB területén kampánynyitó. (Részletes tájékoztatást a 32-es számú Gyors Info tartalmaz, melyet megküldtünk mind TB és IB-nek.)

április 10.

Pécs és Debrecen Területi Bizottság területén az ÜT választással kapcsolatos kampányrendezvényekre került sor.

április 12.

Szombathely, és Budapest TB térségében az ÜT választással kapcsolatos kampányrendezvények megtartására került sor.

április 13.

VÉT ülésen tovább folytatódott a KSz vitája. Megállapodás azonban nem született.

Miskolc és Szeged Területi Bizottság ÜT választással kapcsolatos kampányrendezvényei.

április 14.

TB, IB és csomóponti szb. titkári értekezlet szakszervezetünk központjában. Dr. Márkus Imre szakszervezetünk elnöke tájékoztatást adott a jelenlegi nehéz helyzetről, valamint a sztrájkkal összefüggő legfontosabb feladatokról.

A szolidaritás jegyében

Levél az MSZOSZ-nek

Munkavállaló Társaink! Kollégák! Szaktársak!

A munkásszolidaritás nevében szólunk hozzátok.

Ezekben a nehéz órákban, nekünk vasutasoknak fontos, hogy érezzük nem maradtunk egyedül érdekvédelmi harcunkban. A bérből és fizetésből élők eddig is a támogatásuk különböző jeleit adták, hiszen felismerték, hogy a vasutasság sztrájkja nem csak kollektív szerződésről szól, hanem arról is, hogy megvédhetők maradnak-e a legalapvetőbb munkavállalói és szakszervezeti jogok.

1995. március 31-én lejárt a kollektív szerződésünk. Több hónapon keresztül folyamatosan tárgyaltunk azért, hogy legyen kollektív védelmünk. Mindvégig hittünk benne, hogy békés úton tárgyalóasztal mellett sikerül tisztességes kompromisszumra jutnunk, de sajnos kénytelenek vagyunk a legvégső eszközhöz nyúlni!

Mi adott okot elhatározásunknak?

A sztrájkunk legfőbb célja, hogy a kollektív szerződésben biztosított jogainkat meg tudjuk őrizni és ne romoljanak drasztikusan a vasutas munkavállalók munkakörülményei. Nem többet kérünk! Mindössze azt követeljük, hogy a munkaidő mértéke, beosztása és annak díjazása ne csupán a munkáltató takarékossági elképzeléseit szolgálja ezáltal ne növekedjenek tovább a vasutas munkavállalók terhei.

A múlt év decemberében sztrájkkal elért bérfejlesztésből a januártól érvényes adójogszabályok miatt szinte semmi sem maradt a dolgozók zsebében. Érvényes megállapodást kötöttünk a MÁV vezetésével, hogy az idei kollektív szerződés módosítása összességében nem eredményezhet jövedelemcsökkenést a munkavállalók számára. A MÁV ezen elkötelezettsége volt a munkabéke záloga mostanáig. Mi csupán a négy hónappal korábbi megállapodáshoz ragaszkodunk.

Mit akarnak elvenni tőlünk?

Eddig a munkarend és munkaidő-beosztás megállapítása során érvényesült a szakszervezeti egyetértési jog, melyet a munkáltató nem véletlenül akar megszüntetni. A munkaidő-beosztás egyoldalú szabályozásával olyan munkarendeket akar alkalmazni, melynek következtében jelentősen megnő a vasutasok távolléti ideje – természetesen a pihenőidő rovására –, ezáltal nagymértékű elbocsátásokra kerülhet sor.

A vasúti munka sajátosságait elismerő pótlékrendszert pedig úgy módosítaná, hogy csak a többlet távollétet vállalóknak nem csökkenne a keresete.

Munkatársaink, Kollégák!

Ezért nem tudtuk elfogadni a MÁV Rt. vezetésének módosító javaslatait. A megalázó alku nem érdekegyeztetés. A vasutasok kompromisszumok mentén létrejövő megállapodást kívánnak kötni!

A vasutasság sztrájkja a kollektív jogokért is folyik, ehhez pedig fontos a munkásszolidaritás!

Nem csökkenhet tovább a bérből és fizetésből élők munkahelyi védelme!

Mi vasutasok tartós munkabékét akarunk, de méltánytalan terheket nem tudunk magunkra vállalni!

A Vasutasok Szakszervezete a végsőkig a megállapodásra törekszik! Meg akarunk állapodni a munkáltatóval és készek vagyunk az elfogadható kompromisszumra!

A törvényes sztrájk megtartására a körülmények kényszerítenek bennünket, a keletkező károk nem a vasutasságot terhelik!

Várjuk és köszönjük a munkavállalói szolidaritás minden jelét!

Budapest, 1995. április 14.

Vasutasok Szakszervezete
Sztrájkbizottsága

Az MSZOSZ szolidáris

AZ MSZOSZ Ügyvivő Testülete 1995. április 14-én tartott ülésén megvitatta a MÁV-nál kialakult helyzetet és az alábbi állásfoglalást alakította ki:

1.) Az Ügyvivő Testület változatlan formában megerősítette az MSZOSZ Szövetségi Tanácsa 1995. március 31.-i ülésén kialakított állásfoglalását, amelyben szolidáris a Vasutasok Szakszervezetével, illetve a vasutasokkal a kollektív szerződés védelmében, a kollektív megállapodások komolyságának megőrzése érdekében folytatott küzdelmével. Teszi ezt az MSZOSZ azért is, mert szaporodnak azok a jelek, amelyek a munkáltatók részéről a kollektív szerződések egyoldalú felmondására, a kollektív megállapodások kikerülésére, így a munkavállalók kiszolgáltatottságának fokozására irányulnak. Éppen ezért mindaz, ami a MÁV-nál történik általánosabb érvényű következményekkel is járhat.

Ezért az MSZOSZ Ügyvivő Testülete kéri tagszervezeteit, hogy külön-külön is mérlegeljék véleményüket és április 18-án 12 óráig nyilatkozzanak arról, milyen álláspontot alakítanak ki a meghirdetett sztrájkkal kapcsolatban, illetve milyen formában vállalnak azzal szolidaritást.

2.) Az MSZOSZ Ügyvivő Testülete úgy ítéli meg, hogy a kialakult helyzet súlyosnak tekinthető. A MÁV működésével kapcsolatos évről-évre ismétlődő problémák, megoldatlan gondok, és a jelenlegi konfliktus is arra utal, hogy az egymással összefüggő problémák nincsenek megnyugtatóan tisztázva.

Mindaz ami a MÁV-nál történik nem pusztán a MÁV belügye, mint ahogy a vasutassztrájk következményei sem azok. Ezért az MSZOSZ a következő kezdeményezést teszi:

a.) A MÁV vezetése tegye szélesebb körben megismerhetővé, hozzáférhetővé a MÁV átalakításával kapcsolatos koncepciót, és annak megvitatásába, következményeinek felmérésébe vonja be az országos szakmai szervezeteket, érdekképviseleti tömörüléseket.

b.) Ezzel összhangban fogalmazza meg azokat a következményeket, amelyek a munka világát, a kollektív szerződés egyes pontjait is érintik.

c.) Mindebből következően az MSZOSZ azt kezdeményezi, hogy a MÁV vezetése és a vasutas szakszervezetek állapodjanak meg azokban a pontokban, amelyekben nincs vita, illetve a különbség áthidalható. Vegyék ki a „csomagból" azt a kritikus 4-5 kérdést, ahol az álláspontok egymásnak feszülnek, ezekről nyilvánítsa ki a MÁV vezetése, hogy a korábbi kollektív szerződésben foglaltak szerinti tartalommal érvényben maradnak. Ajánljon fel új határidőt – annak reményében, hogy a fentiekben körvonalazott komplexitással és szélesebb, az országos érdekképviseleti szervek részvételét is lehetővé tévő tárgyalássorozat eredményeként, a közvélemény folyamatos tájékoztatása mellett mindenki számára elfogadható megállapodás szülessen. Ennek határidejéről az MSZOSZ legkésőbb június 15-ét ajánlja.

3.) Az MSZOSZ fenti javaslatát annak alapján fogalmazza meg, hogy modellértékűnek tekinti, hogyan oldódik meg a jelenlegi konfliktus az ország legnagyobb vállalatánál.

4.) Az MSZOSZ felhívja a kormány figyelmét a kollektív szerződések, a kollektív megállapodások, tárgyalások jelentőségére és elvárja a kormánytól, hogy minden lehetséges eszközzel ösztönözze azokat.

5.) Az MSZOSZ fenti javaslatairól értekezleten tájékoztatja a Vasutas Szakszervezetet és a MÁV vezetőit. Saját tagszervezeteitől az állásfoglalást április 18-án 19 óráig várja.

Budapest, 1995. április 14.

MSZOSZ
Ügyvivő Testülete

A MÁV Rt.-nél is bővülnek a munkaügyi kapcsolatok

Munkavédelmi képviselők választása

A munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII-as törvény 70. §-a lehetővé teszi, hogy a munkavállalók az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzéssel összefüggő jogaik és érdekeik képviseletére maguk közül képviselőt, vagy képviselőket válasszanak.

A munkavédelmi képviselők megválasztására, visszahívására és működésére a Munka Törvénykönyvének az üzemi tanács tagjára, illetve az üzemi megbízottra vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni. Vagyis a munkavállalók *részvételi joga* bővül. A munkavédelmi képviselő-választást követően célszerűnek látszik a *képviselői munkát bizottságokban* folytatni. Ezt a törvény három képviselőnél már megengedi. A MÁV Rt. tagoltsága és telephelyeinek száma indokolja a Központi Munkavédelmi Bizottság létrehozását is. Ennek kialakítására a Központi Üzemi Tanácsnál alkalmazott delegálási módot érdemes követni.

A bizottságok – *miután részvételi intézmények* – a munkavédelmi jogok és kötelezettségek gyakorlása során kötelesek *együttműködni a munkáltatóval.* A legjobb, legcélszerűbb munkavédelmi megoldásokat a munkáltatóval közösen kell keresnünk. A munkahelyi *munkavédelmi szabályzat* kialakításában *egyetértési joguk* van. A bizottságok megalakulásukat követően *autonóm intézmények,* saját maguk által jóváhagyott ügyrend szerint működnek. A Központi Munkavédelmi Bizottsággal alárendeltségi viszonyban nincsenek. Tehát a munkavállalók *patricipációs* (részvételi) joga bővül és intézményesül egy új, autonóm bizottsággal, de ettől a szakszervezetek munkavédelemmel kapcsolatos jogai nem változnak.

(MT. V. 22. §.) Egyszóval a *munkakörülményekre* vonatkozó szabályok megtartását a szakszervezet jogosult továbbra is *ellenőrizni.* A szakszervezeti érdekvédelem szerves része maradt a munkavédelem.

A munkaügyi kapcsolatok rendszerében rendhagyó módon – felülről, adminisztratív úton lehetővé téve – új munkavállalói részvételi intézmény jelenik meg, a *Munkavédelmi Szakbizottság.*

Munkajogi *védettségük azonos a szakszervezeti és üzemi tanácsi tisztségviselőkével. A működési feltételeket és a költségeket a munkáltató köteles biztosítani.*

Varga Gyuláné

ÖTVEN ÉVE TÖRTÉNT

Megalakult a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezete

A MÁV Rt. vezetői és a három legnagyobb vasutas szakszervezet, az új kollektív szerződés megkötéséért, hetek óta tartó, sikertelen tárgyalásokon kialakult sztrájkhelyzet sem vonhatja el figyelmünket egy jeles jubileumi évfordulóról. Nevezetesen arról, hogy ötven évvel ezelőtt, 1945 április 22-én, Budapesten, a Nemzeti Sportcsarnokban megtartott vasutas nagygyűlésen megalakult a Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezete, vagy ahogy a történetírók feljegyezték: a harmadik legális vasutas szakszervezet.

Hogy miért a harmadik? Erre is választ kaphatunk, ha megismerkedünk Gadanecz Béla: *A vasutas munkásmozgalom története* című munkájával. A könyv szerzője a kezdetektől 1945-ig, Gulyás János: *Szabad úton* című munkája pedig 1945-1970-ig öleli fel szakszervezetünk történetét.

Mint ismeretes, a magyar vasutasok mozgalma, ön- és jogsegélyegyletük megteremtéséért, külföldi példák hatására, a múlt század hetvenes éveiben bontakozott ki. Az első legitim szervezet, a *Vasúti Munkások Országos Szövetsége* azonban jóval később, két évvel az ország közlekedését megbénító nagy vasutassztrájk után, 1906 május 6-án alakult Budapesten. Ez a szervezet azonban rövid életű volt. A kereskedelemügyi kormányzat miután felismerte, hogy a *„korbács és a cukros kenyér"* taktika ellenére sem hullik szét a szövetség, frontális támadást indított ellene. A kereskedelemügyi miniszter 1908 július 20-án, alapszabály-ellenes működése miatt, előbb vizsgálatot rendelt el, majd korlátozó intézkedéseket léptetett életbe. Ezeket a szankciókat októberben a működés felfüggesztése, november 9-én pedig a VOSZ feloszlatása követte.

A vasutasok második legális, osztályharcos szervezete, az 1918 november 24-én alakult *Magyarországi Vasutasok Szövetség* az elsőnél is rövidebb életű volt. Működését ugyanis a Tanács Köztársaság bukása után, 1919 szeptember 21-én felfüggesztették. A Teleki-kormány kereskedelmi minisztere rendeletében azt is kimondta, hogy a szakszervezeteket olyan egyesületeknek tekinti, amelyeknek vasúti alkalmazottak nem lehetnek a tagjai. Ezt a rendeletet szentesítette 1921-ben a kormány és a Magyar Szociáldemokrata Párt – *Bethlen-Peyer paktum* néven ismert – írásban rögzített megegyezése. A paktum megpecsételte a vasutas szakszervezet sorsát, miután kimondta: *„A föloszlatott vagy fölfüggesztett szakszervezetek közül a közalkalmazottak, vasutasok és postások szakszervezetei vissza nem állíthatók..."*

A vasúti munkások osztályharcos küzdelme a paktum ellenére tovább folytatódott. Erre utal egyebek között az is, hogy az év végére megkétszereződött az illegális vasutas szakszervezet taglétszáma. Ez azonban nem tartott sokáig, mert egyre szélesebb méreteket öltött a szakszervezeti vezetők üldöztetése és a tagok megfélemlítése.

A második világháború utolsó hónapjaiban, ahogy a front átvonult az országon, a vasutasok elsők között éltek a lehetőséggel. A vasutas szakszervezet első, legális szervezetei vidéken alakultak. *Makón* 1944 október 15-én helyi csoport jött létre. *Szegeden* november végén, *Debrecenben* – az Ideiglenes Nemzeti Kormány székhelyén – 1945 január elején kezdték meg a vasutas szakszervezet szervezését.

A főváros budai részében még javában dörögtek a fegyverek, amikor a rokon szakmákhoz tartozó dolgozók hozzáfogtak az egységes szakszervezet megalakításához. A BSZKRT, a szállítómunkások, a vasutasok, hajósok és a gépjárművezetők kisebb csoportjainak a kezdeményezésére megalakult a *Magyar Szállítási és Közlekedési Munkások Országos Szabad Szakszervezete.*

Az önálló vasutas szakszervezet – 26 év tiltott szervezkedési időszak után, – a Szakszervezeti Tanács támogatásával, két hónappal később jött létre. A Nemzeti Sportcsarnokban április 22-én rendezett vasutas nagygyűlés hatezer részvevője közfelkiáltással választotta meg a szakszervezet vezetőit. Korabeli dokumentumok szerint elnök *Király Géza;* társelnök *Szeles Pál, Pánti Béla;* főtitkár *Kócsa Mihály;* titkár *Lelovits József;* jegyző *Sárosi Albin;* pénztáros *Varga György;* pénztárellenőr *Szoboszlai Ernő* és *Varju Gyula* lett.

A vezetőség május 15-én ülést tartott. Egyebek mellett megvitatták és tudomásul vették, hogy a hajósok a vasutas szakszervezethez kívánnak csatlakozni. Ez egyben azt is jelentette, hogy nevet kellett változtatni. A szakszervezet a Magyar Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete nevet vette fel, s célul tűzte a vasutasok összefogását, érdekeik védelmét.

R. V. F.

MVJ

Daruk, emelőgépek emelőszerkezetek, közép-nagyjavítása, időszakos vizsgálata, szakértői minősítése.

VÁLLALUNK:

- híddaruk
- forgódaruk
- vasúti járműemelők
- speciális vasúti emelőszerkezetek (felsővezetékszerelő állások, MDA-típ. darus járművek)
- bolgár villamos futómacskák
- láncos csigasorok
- hidraulikus emelőberendezések
- tolópadok
- villamos csörlők
- függesztékek
- munkaövek
- vasút területén alkalmazott speciális függesztékek

mindenfajta vizsgálatát, javítását és szakértői minősítését.

MÁV VASJÁRMŰ KFT

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel/Fax: (94) 313-313



MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT

4034 Debrecen, Faraktár u. 67.

VÁLLALKOZUNK

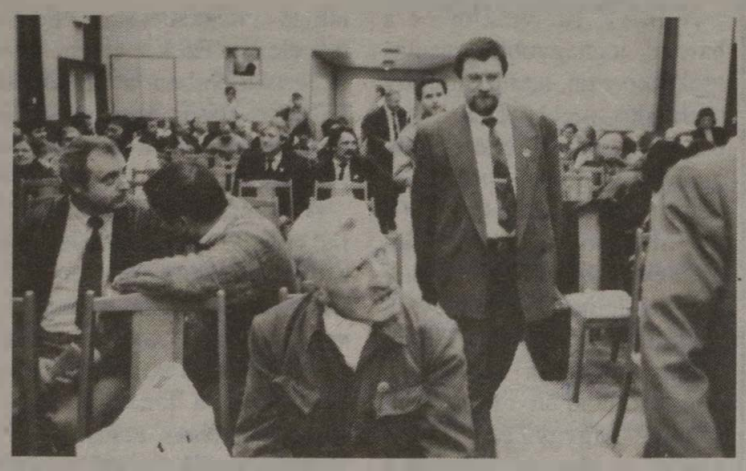
- vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára
- teherkocsigyártásra, átalakításra, tartálytestgyártásra,
- vasúti teherkocsi-alkatrészek és rodalatok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
- vasúti nosztalgiakocsik felújítására,
- daruk, tolópadok, vasszerkezetek (oszlopok, tetőszerkezetek) gyártására, javítására

FELVILÁGOSÍTÁS:

VÁLLALKOZÁSI OSZTÁLY
Tel.: 52/346-800/283
Fax: 52/ 314-725
vasúti tel.: 03/29-86

Országos kampánynyitó Szegeden

(Folytatás az 1. oldalról)



Nagy László felvétele

A kampánynyitó rendezvény színhelyén, a vasutas művelődési házban *Mári Gábor,* a szegedi területi bizottság titkára köszöntötte a megjelenteket, köztük *Tóth Imrét,* az üzletigazgatóság vezetőjét, és *dr. Márkus Imrét,* a Vasutasok Szakszervezete elnökét, továbbá a sajtó nagy számban megjelent képviselőit.

Elsőként Tóth Imre igazgató szólt a VSz kampánynyitóján megjelentekhez. Elmondotta, hogy az 1993-as első választáskor az igazgatóság vezetői tevékenyen támogatták a választások lebonyolítását. Ennek is tudható be, hogy a Dél-Alföldön, két szolgálati hely kivételével, sikeresen értek véget a választások. A megalakult 35 üzemi tanács az elmúlt időszakban *eredményesen dolgozott.* Kérte, hogy a soron lévő választásokra is *minél nagyobb létszámban menjenek* el a dolgozók, ehhez segítségét ismét felajánlotta.

Győri István alelnök, a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat tagja ebbéli munkájáról adott tájékoztatást. Mint mondotta képviselősége alatt két témára fordított nagy figyelmet; az egyik a *MÁV Nyugdíjigazgatóság,* a másik a *vasútegészségügy.* A VSz-nek az a célja, hogy mindkét szervezet önállósága megmaradjon. Örömmel számolt be arról, hogy hosszú tárgyalások eredményeként *megmarad a vasút önálló nyugdíjigazgatósága.*

Az egészségügy helyzete közel kétéve *stagnáló* állapotban van. A VSz is nagy erőfeszítést tesz azért, hogy ezt a vívmányt megtudja őrizni. Szólt arról is, hogy az elmúlt másfél évben közel *300 alacsony nyugdíjjal rendelkezőnek sikerült, méltányossági alapon, havi 900 forintos nyugdíjemelést* biztosítani.

A következő felszólaló *dr. Péter Mihály* alelnök, a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsának elnöke volt. Mondandója középpontjában a május 23-25 között sorra kerülő üzemi tanács választások voltak. Az elmúlt időszak munkájáról szólva megemlítette, hogy többen *sokszor akarták maguk alá gyűrni a központi üzemi tanácsot.* Tették ezt azért, mert a 93. évi szeptemberi választások után a KÜT 13 tagjából 11 a VSz jelöltjei közül került ki. Így már érthető egyes szakszervezetek magatartása.

Akik ma arra vállalkoznak, hogy megmérettessék magukat, jobb helyzetben vannak, mint elődeik. Hiszen az első választáskor *az üzemi tanácsok alapjait lerakták,* most már csak építkezni kell rá. Fontos, hogy *a munkavállalók és a jelöltek tudják, hogy mire szavaznak és mire vállalkoznak.* Közös erőfeszítéssel eredményes lesz munkájuk.

Péter Mihály hozzászólása után a művelődési ház fiatal dzsessz-balettosai adtak műsort, majd a kampánynyitó fő szónoka dr. Márkus Imre, a VSz elnöke lépett a mikrofonhoz.

– Ezt a kampánynyitót beárnyékolja egy szomorú esemény: a vasutasok megérhették azt, hogy *több évtized után először nincs kollektív szerződés* – kezdte beszédét az elnök, majd így folytatta: – azért nincs kollektív szerződés, mert a politika azt akarja, hogy ne legyen, s ezt a politikát a MÁV vezetői ha akarják, ha nem, kénytelenek kiszolgálni. Nincs kollektív szerződés, mert az általunk megválasztott képviselő urak és az általuk létrehozott kormány azt akarja, hogy *a munkavállalók egységét megjeleníteni képes vasutas szakszervezetek erejét törjék meg,* azért, hogy amire a Bokros-áldás bekövetkezik a nyáron, ne legyen politikai erő, amely a munkavállalók, a bérből és fizetésből élők szociális vívmányait megnyirbálók ellen képes legyen egy keményebb, egyértelműbb véleményt megfogalmazni a kormánynak. A hatalom nem attól jó, hogy jobboldali, vagy baloldali. A munkásnak, a mérnöknek, a tanárnak, a vasutasnak attól jó, hogy mit ad kezébe a fizetésnapon és milyen szociális vívmányokat biztosít. S, attól rossz, hogy mit vesz el. Tőlünk a kollektív szerződést vették el, azért hogy körbehordozzák mint egy véres kardot, lám-lám a vasutasok mit merészelnek tenni a nehéz helyzetben lévő országban, az adóságokkal terhes vasútnál, a munkavállalóknak többletjogaik vannak. Nem kell a többletjog! Egyet tehet a vasutas; összeráncolja szemöldökét, kollegájára néz és azt mondja: *– Hát nem fogjátok megmutatni!*

Az elnök a továbbiakban elmondotta a *három szakszervezet egyeztetett,* s arra megállapodásra jutott, hogy amennyiben nincs aláírt kollektív szerződés, akkor *belekényszerülnek egy ismételt erődemonstrációba.* Nem azért, mert békétlenséget akarnak, hanem azért mert ebbe a helyzetbe hozták őket. Nincs példa Európában hasonló magatartásra – mutatott rá – arra, hogy a nemzetgazdaság meghatározó vállalatánál, amelynek tevékenysége kihat a külgazdaságra is, ezt merészeljék tenni, *elvegyenek egy több évtizedes vívmányt.* A szakszervezetek nem engedhetnek jogaikból, a dolgozóknak járó juttatásokból. Így nem engedhetnek többek között a *munkarendszabályozásból, a várakozási időkből, a túlóra és műszakpótlékból.* Annál is inkább, mivel ez a kormány a vasutasság által *tavaly decemberben általános sztrájkkal kikényszerített 12-14 százalékos bérfejlesztést egyetlen adótörvény módosításával visszavette!*

Márkus Imre beszédében kitért a sok vitát kiváltó motivációs rendszerre is, amely mint mondotta fájó pontja a vezetésnek. Szerintük érdekeltté kell tenni a vasutasság bizonyos rétegét és akkor majd megy a vasút. A VSz azt gondolja, hogy kell motivációs rendszer, de mind a *70 ezer vasutast kell érdekeltté tenni a vasút működésében.* A VSz nem tud elképzelni olyan értékelési rendszert, ahol a kiválasztottakat horribilis összeggel díjazzák. A vasút akkor működik funkciójának megfelelően, ha a váltókezelő, a pályamunkás, az irodista is, az egészségügyben foglalkoztatottak is érdekeltek, és a nyugdíjba készülő tudja, hogy meglesz a kenyere.

– Sajnos arra kell készülni, hogy nem lesz kollektív szerződés. Ha nem lesz, akkor sztrájk lesz, olyan sztrájk, amelyhez képest a decemberi esti mese volt. Olyan sztrájk, amely meggyőzi a MÁV vezetőit, a politikát, hogy *meg kell egyezni* – jelentette ki.

A VSz elnöke az üzemi tanács választás kapcsán elmondotta: egyetlen dologról kell dönteni, arról hogy milyen fajsúlyt képvisel a bérből és fizetésből élő, az ellenőrizhető jövedelmű munkavállaló. Van szava és oda kell rá figyelni. Arról kell döntenünk, hogy *ösz szefogunk* és közösen megmutatjuk, hogy nem tehetnek velünk azt, amit akarnak.

– Min múlik a választás sikere? – tette fel a kérdést. – Azon, hogy a munkahelyeken a *legalkalmasabbakat állítsuk jelöltnek,* és az az ember milyen támogatottságot kap. Most is számítunk mindenkire. S, a részvételért támogatást és kiállást, a VSz szakértőinek szakértelmét ígérhetem. Támogatás kell, mert a politikusok megfogalmaztak olyan igényt, hogy nem kell a vasutasoknak külön nyugdíjintézet, külön társadalombiztosítás. *Ha összefogunk ki tudjuk kényszeríteni, azt hogy maradjanak ezek a vívmányok.*

Nem mindegy, hogy a MÁV Rt.-nél az üzemi tanács választás milyen eredményességgel zárul, s az sem mindegy, hogy az egészségügyben a közalkalmazotti tanács milyen hatékonysággal tud megszólalni, – erőnk múlik ezen. Nem mindegy az sem, hogy a VSz vagyonával mi történik. Legtöbb amit a munkavállaló tehet most: *elmenni a választásra* – fejezte be beszédét Márkus Imre.

A Vasutasok Szakszervezetének országos kampánynyitó rendezvényén, Szegeden és az említett szolgálati helyeken közel ezren vettek részt.

Gellért József

Az üzemi tanács választásoknak politikai üzenete van

A Vasutasok Szakszervezete helyi bizottsága kezdeményezésére jött létre a találkozó *dr. Márkus Imre* és a Nyugati pályaudvar területén dolgozó középvezetők között. Szakszervezetünk elnöke előadást tartott időszerű érdekvédelmi-politikai kérdésekről a stabilizációs kormánycsomag bejelentésének másnapján. Eredetileg a program az üzemi tanácsok megválasztásának aktuális kérdéseiről szólt volna, a két kormánytag lemondása is jelezte, hogy ezt az ügyet egyetlen közéleti vezető sem kerülheti meg.

Dr. Márkus Imre bevezetőjében elmondta, hogy a kormány intézkedései antiszociálisak, ugyanakkor elhamarkodottak voltak. Valószínűleg a vasutasok nagy tömegét is lehetetlen helyzetbe hozza. A feketegazdaság elleni fellépésről némi iróniával jegyezte meg, hogy azon kormányban, ahol azt gondolják, hogy az egyenlő a józsefvárosi piac bezárásával, ott nagy problémák vannak.

A továbbiakban szólt arról, hogy a vasútról szóló 1995. évi kormányhatározat lehetetlen helyzetbe hozza MÁV-ot, mivel csak a külföldi napidíj nem tervezése 700 millió veszteséget okoz. Nem hozott eredményt a racionalizálási program, mert a vizsgálatok után kiderült, hogy létszámot kell emelni a túlórapótlék csökkentése érdekében. A jelenlegi intézkedések szerint előrelátható, hogy a 25,3 milliárd veszteség tarthatatlan, a jelenlegi folyamatokat tekintve 30-35 milliárd közé várható.

Az üzemi tanácsi választások jelentőségét az adja, hogy a munkavállalók milyen szervezettségről adnak tanúbizonyságot. Másrészről a szavazatok arányában kell felosztani a vagyont, így előfordulhat, hogy tagság nélküli szervezetek állítanak jelöltet a vagyonosztás érdekében.

Kérdésre válaszolva elmondta: kénytelenek voltunk felfüggeszteni MSZOSZ-tagságunkat, mert a szakszervezeti tömörülés egyre inkább a kormánypártiság irányába mozdul el. Tagságunkat attól tesszük függővé, hogy miként fogunk előrelépni a vasútegészségügy kérdésével, és azt milyen mértékben támogatja az MSZOSZ. Továbbá, hogy a Kovács Pál miniszterrel megkötött egyezséget – mely szerint a Vasutas Nyugdíjbiztosítót 21. megyeként irányítja a társadalombiztosítási önkormányzat – támogatja-e a szakszervezeti tömörülés. Megvárjuk a kongresszus döntését ahol a személyi kérdések eldöntésében is tevékenyen részt kívánunk venni.

A kollektív szerződésről elmondta, hogy a VSz. álláspontja változatlanul az, hogy érvényét hosszabbítsák meg ez év végéig. Ebben a kérdésben a munkáltató nem kíván partner lenni, mert ragaszkodik a bérpótlékok törvényi szabályozásához (túlóra 50 százalék, műszakpótlék 20 százalék). A jelenlegi vívmányok megtartásához egységes fellépésre van szükség mert, feltételezhetően a MÁV vezetése a kellemetlen feladatok végrehajtását átruházza a középvezetőkre.

Tonzor Péter

NAPIRENDEN

A MÁV Rt. infrastruktúrája

Szakszervezeti Fórum Debrecenben

A Vasutasok Szakszervezete Debrecen területi ügyvivő bizottsága kezdeményezésére az üzemi tanács választásra való felkészülés jegyében április 6-án, a debreceni pft. főnökség oktatótermében többségében szakszervezeti tisztségviselők és a helyi gazdasági egységek vezetői találkoztak a MÁV infrastruktúra felelős vezetőivel.

A szakmai témájú szakszervezeti fórumot *Erdős Károly* a Központi Üzemi Tanács tagja, a VSz tisztségviselője nyitotta meg. Hangsúlyozta, hogy a rendezvényen *a pálya-, híd- magasépítmény, illetve a távközlési, biztosítóberendezési és villamos vonalfelügyelőség, valamint kft.-k* területi egységeinek jelenéről és jövőjéről lesz szó.

Pál József, a MÁV Rt. pályalétesítményi igazgatója, a fórum felkért előadója, többek között szólt a MÁV Rt. szakági szakmai célkitűzéseiről rövidebb-hosszabb távon jelentkező feladatairól. A szükség és lehetőség nem áll összhangban. Ezért amellett, hogy a MÁV vezetői ismerik és tudják a műszaki állapotok súlyosságát – sajnos a szűk anyagi lehetőségek nagyon átgondolt rangsorolásra készteti a MÁV Rt. infrastruktúra vezetőit is.

A biztonságnak nincs alternatívája. Ezért a forgalom üzembiztonságát mindenáron fenn kell tartani.

Előadásában kitért a jó gazda szerepére. Szükséges, hogy a munkáltatásban a technológiai, műszaki előírások mellett az ésszerűség és *értelemszerű takarékosság* érvényesüljön. Számos konkrét példát hozott az érintett szakágak munkáltatásával kapcsolatban negatív és pozitív értelemben.

Pál József, sokrétű, színes előadása után a résztvevő tisztségviselők kérdései a foglalkoztatás-politikára, a fővonal és mellékvonalak állapotára és több szakági műszaki probléma felvetésére irányultak. Az előadó válaszában tárgyilagos nyíltsággal reagált a felszólalásokra.

A fórumon megjelent *Balogh László* a VSz elnökség tagja, a Pályagazdálkodási Intéző Bizottság titkára és *Molnár Ákos* a Távk. Erősáramú és Bizt. berendezési TB titkára.

Balogh László felszólalásában a szakszervezeti fórumot szervesen beilleszthetőnek tartotta a vállalati üzemi tanácsok választási kampánysorozatába. A legnagyobb eredménye a fórumnak, hogy ez a találkozó a vezetők és a helyi szakszervezeti tisztségviselők között létrejött. Ezután a hangsúlyozta: a VSz alapvető célkitűzéseinek egyike, hogy az üzemi tanácsok választására mindenütt hiteles jelölteket állítanak.

Befejezésképpen a szakszervezeti mozgalom időszerű feladatairól beszélt.

Keresik a helyüket

A MAV Vezérigazgatóság 11 tagú üzemi tanácsa megválasztása után nagy lendülettel látott munkához. Kezdetben a központi üzemi tanács, és a vezérigazgatósági üzemi tanács közötti hatásköri tisztázatlanságok, és személyi ellentét is nehezítette az eredményesebb munkát. Később a vezérigazgatósági szb, és az üzemi tanács aktív együttműködésével sikerült a dolgozók érdekében eljárni. Ezt azonban beárnyékolta, hogy az üzemi tanács néhány tagja a falihíradón közzétett nyilatkozaton túl, a jogszabályi kényszerpályák hangsúlyozásával nem is akart a munkába részt venni.

Az első néhány hónap után, s főként a vezérigazgatóság többszöri átszervezését követően az üzemi tanács és főként annak elnöke önként belenyugodott abba a formális kényszerpályába, hogy csupán az építési és lakásvásárlási kölcsönök, fizetési előlegek odaítélésében gyakorolta jogait. Miután sokak szerint, a múlt év közepétől még inkább eluralkodott az épületben a bizonytalanság, az elnök – a dolgozók nyomására – a tanács tagjai jelzése alapján, vállalta, hogy az átszervezésekről és a velejáró eseményekről a MÁV és a szakágak vezetőinél tájékozódjon. A kezdeti nehézségek után úgy tűnik, még sokat kell tenni, hogy az üzemi tanács megtalálja igazi helyét a dolgozók érdekvédelmében.

A lehetőség

Az elmúlt hetek eseményei kissé háttérbe szorították a közelgő üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő-választásokat. Ugyanakkor éppen ezek a demokratikus intézmények működésének fontosságát bizonyították mindazt, amiről a kék pont alatt január óta olvashattak.

Mire gondolok? Arra, amit április elsejét követően mindannyian átélhettük: milyen kiszolgáltatott a munkavállaló, amikor önmaga áll szemben a munkáltatóval. A vasutasok kezébe nyomták a munkafeltételeket tartalmazó értesítést, és egyetlen olyan esetről sem tudok, mely során a munkavállaló is kifejthette volna erről a véleményét. Arra végképp semmi esély sem volt, hogy bárki is érvényesíthesse az akaratát, hiszen ha valaki az „értesítésben" foglaltak megváltoztatását szerette volna elérni, elképzeléseit csak a vezérigazgató úrral egyeztethette volna, hiszen a szóban forgó dokumentum tőle származott.

Az adott munkahelyeken tehát nem volt miről érdemben tárgyalni.

Nincs egy hónapja, hogy egy tisztségviselő kollégám, arra kért, mondjak neki három olyan érvet, amely meggyőzi az embereket arról, hogy érdemes szakszervezeti tagnak lenni. Nos az események kapcsán úgy érzem, a válaszaimat érdemes szélesebb körben közzé tenni.

1. A munkavállalók nagy többsége *egyénként* kiszolgáltatott a munkaadójával szemben, hiszen a munkanélküliség miatt többségük egyre jobban félti a munkahelyét és emiatt olyan feltételeket is kénytelen elfogadni, amelyek hátrányosak.

2. A kiszolgáltatottság csak *összefogással* csökkenthető, de azzal meg is szüntethető. A munkavállalók számára a törvények megengedik, hogy önkéntes alapon szakszervezetet hozzanak létre, mely ma már nem „hivatalként működik", mint évekkel ezelőtti időkben, hanem valóban tagjai érdekeit érvényesítő kollektív megállapodások egyik megkötője.

3. A jó megállapodások megkötéséhez azonban nem elég a szakszervezet puszta léte. Ki kell érdemelnie azt, hogy valóban egyenrangú partnernek tekintsék. Ehhez mindenekelőtt *egységre, szakértelemre és sztrájkképességre* van szüksége.

A szakszervezet lehetőséget nyújt arra, hogy csökkentse a munkavállalók egyéni kockázatát azért, hogy a dolgozók nevében korrekt megállapodás szülessen a munkáltatóval.

Egy valamit azonban a szakszervezet nem tud átvállalni. A munkavállalók saját maguk és társaik iránti felelősségét. Ez a felelősség azonban mintegy belső parancsként összefogásra készteti az embert. *Szakszervezeti tagnak lenni a piacgazdaság – jobban mondva a kapitalizmus – idején nem csak öntudat, hanem az egyének gazdasági érdeke is.*

Ez utóbbi kitétel remélhetőleg megnyugtató választ ad azok számára is, akik eddig úgy vélték, nem kell tagnak lenniük, hiszen a szakszervezet által elért eredmények rájuk is érvényesek. Sajnos a helyzet nem ilyen egyszerű, hiszen a szakszervezet nem létezik tagok nélkül és ha mindenki kívülállóként akarná élvezni az eredményeket, akkor nem lenne szakszervezet.

Hogyan kapcsolódik mindez az üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő-választásokhoz? Úgy, hogy a munkavállalóknak időszakonként be kell bizonyítaniuk, hogy az általuk létrehozott szakszervezetek „szerződés képesek". A kollektív szerződés megkötését a Munka Törvénykönyve munkavállalói oldalról ahhoz a feltételhez köti, hogy a választásokon a szakszervezetek jelöltjeinek a leadott szavazatok több mint ötven százalékát elnyerjék.

Lényegében arra a kérdésre kell mindenkinek saját magának választ adnia, hogy bele akar-e szólni saját sorsába, vagy másokra bízza azt. Ha élni kíván ezzel a lehetőséggel, akkor azt bizonyítania kell, egyrészt azzal, hogy önként tagja lesz a szakszervezetnek, másrészt az üzemi tanácsi választásokon voksával megerősíti saját szervezetét. Ez utóbbi egyúttal a záloga annak, hogy létrejöjjenek az üzemi tanácsok, melyek nélkül a munkavállalók ismét elesnének sorukat érintő döntések befolyásolásától.

De melyik szakszervezetet válassza? Azt, amelyik valóban az érdekei védelméért tevékenykedik. Erről a következő lapszámban olvashatnak.

Karácsony Szilárd

Az 1995. évi üzemi tanácsi választásokra jelölt személyek listáját legkésőbb

május 2-ig

közzé kell tenni.

MT. 49. §. (6).:

„A jelölőlista akkor tehető közzé, ha a jelöltállítás érvényes volt. A jelöltállítás érvényesnek akkor tekinthető, ha a jelöltek száma legalább az üzemi tanácsba választható tagok számának megfelel."

A Vasutasok Szakszervezete

tagjai

1. munkahelyek biztonságáért,
2. tisztességes megélhetést biztosító fizetésekért,
3. foglalkoztatási és szociális biztonságot nyújtó kollektív szerződésért,
4. önálló vasútegészségügyért,
5. biztonságos munkakörülményekért

fogtak össze!

VASUTASOK
SZAKSZERVEZETE

Csatlakozzon hozzánk és válassza a **Vasutasok Szakszervezete** jelöltjeit!

Ha nincs megegyezés, álljon le a vasút

A sztrájkkészülődés közepette is gazdag programot bonyolított le április 12-én, *Győri István*, szakszervezetünk alelnöke. *Karádi László* területi titkár társaságában két Balaton melletti munkahelyen Balatonfüreden és Tapolcán jártak.

Győri István elmondotta, hogy a MÁV merevsége miatt nem tudnak megegyezni a kollektív szerződés, a dolgozókat lényegesen érintő, hátrányba hozó pontjaiban. Beszélt az esetleges sztrájkról, annak a kockázatairól is. Örömmel tájékoztatta a hallgatóságot, hogy sorozatban kapják azokat a táviratokat, amelyekben a szakmai szakszervezetek támogatásukról biztosítják a vasutasokat.

Felhívta a figyelmet a májusi üzemi tanácsi választások jelentőségére. Kérte valamennyi kolléga részvételét, hogy a megjelenésükkel az ország vezetése számára is kifejezzék egységüket a vasutasok. A Vasutasok Szakszervezete ezért nem ígér senkinek külföldi nyaralást, de még előléptetéssel járó béremelést sem, de egy erkölcsileg tisztességes érdekvédelmet és érdekképviseletet igen.

A hozzászólók – mindenütt – egyértelműen csak olyan sztrájkot támogatnak, olyanban vesznek részt, amely nem „gyenge", mint a tavaly decemberi volt. Ez nem old meg semmit. Legyen megegyezés – hangoztatták többen is –, de az ez nem sikerül: *álljon le a vasút!* A vasutasok bizonyítsák be az ország közvéleményének és a politikai hatalomnak, hogy velük nem lehet „packázni". Különösen parázs volt a hangulat a tapolcai vontatásnál. Kifogásolták, hogy a decemberi sztrájk után anyagilag rosszabbul jártak a műhelyiek, mint az utazók. Nagy hangsúlyt kapott az, hogy az ország gazdasági bajaiért nem ők a felelősek. A 30-40 évi tisztességes kemény munka után a létminimumon élnek. A szakképzett dolgozókkal már minden segédmunkát elvégeztetnek, ráadásul állandóan az elbocsátással rémizgetik őket.

(Sz. Jakab)

KÜT hírlevél

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa március 28-án tartott ülésén *Németh László* gépészeti igazgató előterjesztésében *a vontatási főnökségek szervezeti átalakításával és a telephelyek racionalizálásával* foglalkozott. A témakör napirendre tűzését a *Budapest-Keleti Gépészeti Főnökség* és a *Ferencvárosi Vontatási Főnökség szervezeti összevonására* hozott intézkedések végrehajtásának tárgyalása tette szükségessé.

A kibővített ülésen a gépészeti igazgató előterjesztésében foglalkozott a KÜT-nek a vezérigazgatóhoz eljuttatott *kifogás* sorsával és azt *megalapozatlannak* minősítette. Tájékoztatást adott arról, hogy a helyi üzemi tanácsokat tekinti az illetékesnek a szervezeti átalakítások kérdésében véleménynyilvánításra.

A racionalizálás célja a költségek csökkentése, a kapacitásoknak az igényekhez való igazítása. A felszabaduló területek hasznosítása is megjelent a célok között.

A létszámmal való foglalkozást kiemelten kezelték, arra törekedtek, hogy a lehetőségeken belül *mindenkinek találjanak megfelelő helyet.*

A KÜT tagjai és az ülésen megjelent főnökségi érdekvédelmi és üzemi tanácsi tisztségviselők kifejtették *ellenvéleményüket* az intézkedéssel kapcsolatban és nem tudták elfogadni; hogy a gazdaságossági *elemzések kimunkálása nélkül* megalapozott döntést lehet hozni. Az átszervezés különösen érzékenyen érinti a keleti gépészeti főnökség munkavállalóit, mivel véleményük szerint a „keletis" hagyományok feladására kényszerülnek. Külön kiemelték, hogy a helyi egyeztető megbeszéléseken a főnökök részéről csak a felfelé mutogatás volt tapasztalható. A helyiek nem kaptak kielégítő magyarázatot az intézkedések végrehajtásának szükségességéről.

A gépészeti igazgató a *helyi egyeztetések* során tapasztalható *elégtelen tájékoztatásért elnézést kért* és kilátásba helyezte, hogy azokon a helyeken, ahol az egyeztetések nem megfelelő módon folytak, ott meg ismétlik az egyeztetéseket a munkavállalók képviselőivel.

A KÜT határozatban foglalt állást a vonatási főnökségek szervezeti átalakításának kérdésében.

A második napirendi pont keretében *Szabó András* forgalmi igazgató fűzött szóbeli kiegészítőt az írásos tájékoztatóhoz.

A tájékoztatás a *MÁV fővonali hálózatán elképzelt üzemviteli technológiai változtatásokról és korszerűsítésről* szólt. Beszámolt a hatásvizsgálatokról.

Sor került a munkahelyek tevékenységének vizsgálatára, a szolgálati helyek *átminősítésére* és *összevonására* tett javaslatok elemzésére, *alaptevékenységhez nem tartozó egységek* kivizsgálására, a *felesleges kapacitások* felszámolhatóságának mérlegelésére és a szolgáltatások színvonalának megőrzésére tett intézkedések áttekintésére.

A KÜT tagjai az *egységes megítélés* fontosságát, a *létszámgazdálkodás jelentőségét* és a végrehajtáshoz szükséges költségek nagyságát említették a hozzászólásaikban. Külön kiemelték a fővonalak és a mellékvonalak technológiai egyszerűsítésének egymásra gyakorolt hatását és a kedvezőtlen jelenségek megjelenésének kizárását. Az intézkedéseket csak az után lehet végrehajtani, ha az illetékesek meggyőződtek a *balesetveszély növekedésének* ellensúlyozására hozott intézkedések hatékonyságáról. *Át kell gondolni az utasítások jelentős részét* is.

A Központi Üzemi Tanács ezután az együttdöntési jogosítványával élve, tájékoztatást hallgatott meg a *jóléti és szociális tevékenységet irányító szervezet átalakításáról* és az ezen a területen várható további intézkedések kidolgozásának összefüggéseiről.

Végül tájékoztatót hallgattak meg az *országos koordinációs bizottság* legutolsó ülésén elhangzottakról.

Végvári Károly

A KÜT elnök levelét megírta

A március 31-én lejárt MÁV kollektív szerződés hiányából adódó kérdések rendezésére Rigó Zoltán vezérigazgató utasítást léptetett hatályba. Az utasítás, mely kiterjed a MÁV valamennyi munkavállalójára, sérti a Központi Üzemi Tanács együttdöntési és véleményezési jogkörét. Ezért dr. Péter Mihály, a KÜT elnöke, április 11-én kereseti kérelemmel fordult a Fővárosi Munkaügyi Bírósághoz, hogy állapítsa meg: a munkavállaló hivatkozott utasítása törvénysértő és érvénytelen. Kérte továbbá, hogy tiltsa el a munkáltatót a további törvénysértésektől és a szignalizációs jogkörben jelezze a tulajdonosi jogot gyakorló Közlekedési-, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumnak a MÁV törvénysértését.

Tájékoztató az ÖTA segélyeiről

Az ÖTA 1994. évi, november 16-án tartott második küldöttgyűlésén fogalmazódott meg, hogy a jövőben nagyobb hangsúlyt kellene helyezni az intézményes segélyek fejlesztésére. A választmány március 21-én tartott ülésén, a közgyűlésen elhangzottak szellemében hozott döntést az egyesület segélyeinek fejlesztéséről. Az egyes segélynemek összegének változásáról a Magyar Vasutas előző számában már tájékoztattuk olvasóinkat. Ezúttal teljeskörű tájékoztatást szeretnénk nyújtani az ÖTA terhére 1995. május 1-jétől nyújtható intézményes és méltányossági segélyekről.

Intézményes segélyek

Munkavállalók kórházi ápolási segélye:

Napi 120 forint kórházi ápolási segély illeti meg a tagot a **fekvőbeteg-gyógyintézeti** (kórházi, szanatóriumi) **ápolás** naptári napjaira.

Egyszeri segély tartós táppénzes állomány esetén

A tartósan táppénzes állományban lévőket a keresőképtelenség **90. naptári** napjára, majd az ezt követő minden 90. naptári napra **3000 forint** egyszeri segély illeti meg. A 90. napba a táppénzes állományt közvetlenül megelőző betegszabadság beteglappal igazolt idejét be kell számítani.

Cukorbeteg segély:

A cukorbeteg tagnak és eltartott cukorbeteg hozzátartozójának ha évente kétszer – félévenként – cukorbeteggondozáson igazoltan részt vett **1500 forint** segély jár.

Kelengye segély:

6000 forint kelengye segély jár gyermekenként a tag vagy eltartott hozzátartozója szülése esetén. Mindkét szülő tagsága esetén a segély kétszeresen folyósítandó

Egyszeri segély GYES-en lévők részére:

GYES-en lévő ÖTA tag részére gyermekenként a GYES első havi kifizetésével egyidejűleg **2000 forint** egyszeri segélyt kell folyósítani.

Eltartott gyermek utáni kórházi ápolási segély:

ÖTA tag részére 14 éven aluli eltartott gyermekének **28 napi** fekvőbeteg – gyógyintézeti (kórház, szanatóriumi) ápolása esetén naptári évente egy esetben **1500 forint** segély jár. A fekvőbeteg – gyógyintézeti ápolási napok naptári éven belül összeszámíthatók.

Temetési segély:

A tag és eltartott hozzátartozója elhalálozása esetén **10000 forint** temetési segély jár. Az ÖTA taggal haláláig együtt élt házastárs elhalálozása esetén a temetési segélyt az eltemetés költségét viselő házastárs részére akkor is ki kell fizetni, ha az elhunyt házastárs nem minősül a tag eltartott hozzátartozójának. Amennyiben az elhunyt ÖTA tagot ÖTA tag házastársa temettette el a segélyt az elhunyt és az eltemettető jogán is ki kell fizetni.

Fogsegély:

Az ÖTA tag részére **teljes fogsor** (protézis) pótlása esetén **1000 forint, rögzített fogpótlás** esetén – foganként – **350 forint** költségtérítés jár. A költségtérítés folyósításához a részletes fogászati munkákat tartalmazó fogmunkalapot, illetőleg fogszakorvosi igazolást, valamint a költségek befizetését igazoló névre szóló számlát kell benyújtani.

Gyógyászati segédeszközért fizetett térítési díj teljes vagy részbeni megtérítése

A tag vagy eltartott hozzátartozója **gyógyászati segédeszközéért** fizetett térítési díjat, javítási költséget kérelemre részben vagy egészben megtéríti az ÖTA. A teljes ár 20 százalékát meg nem haladó mértékű térítési díj teljes összegét a szolgálati főnökségtől, a 20 százalékát meghaladó mértékű térítési díj részbeni megtérítését – a szolgálati főnökség útján – az ÖTA elnökségtől kérheti a tag. Szemüveg esetében évente egy alkalommal a **szemüveg** térítési díját és a lencse dioptriát tartalmazó névreszóló számla alapján a térítési díj összegét, maximum **500 forintot** térít az ÖTA.

Nyugdíjasok kórházi ápolási segélye:

A nyugdíjas tag és eltartott hozzátartozójának elismert házastársa fekvőbeteg – gyógyintézeti (kórházi, szanatóriumi) ápolása esetén naptári évenként legfeljebb 15 napra, **120 forint** összegű **napi segély** jár.

Méltányossági segélyek

Táppénzjogosultság kimerítése utáni segély:

A tényleges szolgálatban álló, táppénz jogosultságát kimerítő, továbbra is keresőképtelen, ellátásban nem részesülő ÖTA tag részére kérelemre az ÖTA elnöksége **napi segélyt** engedélyezhet. A segély havonkénti összege a dolgozót megillető táppénz egy havi összegének 80 százaléka.

Nyugdíjas tag részére gyógyszersegély:

A rendszeres gyógyszerellátásban részesülő nyugdíjas tag részére, amennyiben szociális körülményei indokolttá teszik naptári évenként egyszer az ÖTA elnöksége segély folyósítását engedélyezheti. A **gyógyszersegély** iránti kérelmet az erre a célra rendszeresített nyomtatványon kell a nyugdíjas nyilvántartó főnökségen benyújtani.

A mozgáskorlátozottak anyagi támogatása:

Mozgáskorlátozott ÖTA tag vagy eltartott hozzátartozójának **gépkocsi, elektromos rokkantkocsi** vásárlásához kérelemre, az ÖTA elnöksége 5 évenként támogatást engedélyezhet. A kérelemhez csatolni kell az orvosszakértői bizottság véleményét, névreszóló számlát vagy adásvételi szerződést, a gépjárművezetői engedély másolatát, a kérelmező és házastársa jövedelmének igazolását, az önkormányzat és egyéb szervek által nyújtott támogatások igazolását, valamint a szolgálati főnökség záradékát.

A gépkocsi javítási és üzembentartási költségeihez támogatás nem nyújtható.

A halottszállítás költségéhez támogatás:

Kérelemre a 10 000 forintot meghaladó helyközi **halottszállítás** költségéhez az ÖTA elnöksége támogatást engedélyezhet. A kérelemhez csatolni kell a halottszállítás költségét igazoló névreszóló temetési számlát, a halotti anyakönyvi kivonat másolatát, valamint a szolgálati főnökség záradékát.

Egyéb segély:

Egyéb, a társadalombiztosítási és egészségügyi ellátással összefüggésben **indokoltan felmerült költséghez** a tag kérelmére az ÖTA elnöksége támogatást engedélyezhet. A kérelemhez csatolni kell a felmerült költséget igazoló névreszóló fizetett számlát, szakorvosi igazolást a felmerült költség indokoltságáról a diagnózis megjelölésével, kérelmező és házastársa jövedelemigazolását.

Szociális támogatások:

Szociális segély: az alacsony összegű jövedelemmel rendelkező nyugdíjas ÖTA tag részére nyújtható.

Időszakos szociális gondozás: alacsony összegű jövedelemmel rendelkező nyugdíjas ÖTA tagok és nyugdíjas házastársuk részére. Nem ÖTA tag házastárs – az eltartott házastárs kivételével – a gondozást az ÖTA elnökség által megállapított térítési díj megfizetésével veheti igénybe.

Szociális segélyben és időszakos szociális gondozásban az a nyugdíjas ÖTA tag részesülhet, akinek az egy főre jutó havi jövedelme nem haladja meg a kérelem benyújtásakor érvényes kettős ellátás keretösszegét.

Egyéb tudnivalók:

ÖTA segélyre jogosult hozzátartozónak minősül: a tag saját háztartásában eltartott kiskorú gyermeke, valamint a háztartásában élő közeli hozzátartozója a házastárs, az egyeneságbeli rokon, az örökbefogadó, mostoha és nevelőszülő, az örökbefogadott, mostoha és nevelt gyermek, a testvér, akinek a havi összes jövedelme nem haladja meg a segély igénylésekor érvényes öregségi teljes nyugdíjnak a legkisebb összegét. A tájékoztató az ÖTA segélyek felsorolását tartalmazza. Részletes **felvilágosítást** a jogosultság feltételeiről a szolgálati főnökségeken, illetve a nyugdíjas nyilvántartó állomásokon (továbbiakban: főnökségek) dolgozó társadalombiztosítási ügyintézők adnak.

Az intézményes segélyek **kifizetése** a főnökségeken történik. A méltányossági jogkörbe tartozó segélykérelmeket az ÖTA elnöksége bírálja el, az ezirányú kérelmeket a főnökségeken kell benyújtani.

Az ÖTA Alapszabálya és főbb szabályzatai az ÖTA irodán és a főnökségeken megtekinthetők.

ÖTA Iroda: 1145 Budapest, Amerikai út 42.

Levélcím: 1393 Budapest 62. Pf. 331.

Telefon: 252-1299

Vasúti: 41-25

Ügyfélfogadás: hétfő, szerda, csütörtök 9.00-15.00-ig.

Budapesttől Bécsig 120 perc alatt

(4. rész)

– A projekt iroda mennyire gazdálkodik önállóan a rendelkezésére bocsátott pénzekkel?

– A beruházási program részletesen, állomásközökre, állomásokra lebontva tartalmazza, hogy ezért a pénzért mit kell megcsinálnunk, mennyi vágányt, útátjárót, hidat és egyebeket. Ezt nekünk versenytárgyalásokhoz igazodva kell csokorba kötnünk, a versenytárgyalásokat meghirdetnünk, értékelnünk, végül a nyertessel karöltve a feladatokat megvalósítanunk. Aztán a kivitelezés befejezésekor a forintban kiállított számlát benyújtjuk az Állami Fejlesztési Intézetnek. Ők a Nemzeti Banktól 24 órán belül lehívják a megfelelő forint összeget. Tehát a kifizetés naprakész márka-forint kurzus alapján történik, így a forint értéke nem devalválódik.

– Egyetlen kérdés maradt a végére: 1997. év már nincs olyan messze, hogy annál tovább ne kellene nézni. Mi lesz az itt dolgozó válogatott szakembergárdával, ha befejeződik a vonal átépítése?

– Nos, állíthatom, hogy a hegyeshalmi vonal építésére valóban magas színvonalat képviselő csoportokat sikerült összehozni. Ezeket a munkálatok befejezése után sem kellene szélnek ereszteni. Feladatok a jövőben is lesznek, hogy csak a szintén végtelenségig lepusztult budapest-kelebiai vonalat említsem. És nem is csupán azért kellene őket összetartani, mert területükön ők a legképzettebbek, hanem azért is, mert más területeken kevésbé képzettek sincsenek. A vasúti forgalom hanyatlásának, a többtízezres leépítés hatására a beruházási létszámot is csökkenteni kellett, így a hat vasútigazgatóságon alig hatvan beruházó maradt. Abban az esetben a rekonstrukciós munkálatokra több pénz lesz, ez a hatvan ember a nagyobb feladatok megoldására nem tud majd vállalkozni. A jelenlegi iroda létszámában huszonhatan dolgozunk és ez is kevés.

Thorday Zoltán

(Vége)

Fekvőbeteg voltam a „zuglói" MÁV kórházban

Nem csodálkozom a vasutasok felháborodásán, hogy a MÁV egészségügyi intézményeit „államosítani" akarják. Megértem szakszervezetünk vezetőit, hogy miért vetették ekkora „elánnal" magukat harcba.

Rövid két hét alatt megérkezett a beutalóm a Zuglóban lévő MÁV Rheuma Kórházba. Bevallomm őszintén félek az ismeretlentől, főleg a kórháztól. Két ismerőst is sikerült találnom. Szinte kinevettek gyávaságomért és felesleges aggodalmaimért.

Tele félelemmel érkeztem, de az ottani légkör bizonyos fokig megnyugtatott. Az orvosok, a nővérek, a fizikósok, a masszírozást végzők, a gyógytornászok, a konyhások, a takarítók, a mentősök és a portások – remélem nem hagytam ki senkit – bizalommal, kedvességgel fogadtak és bántak mindenkivel. Különböző szakvizsgálatokra több alkalommal vittek bennünket a „nagy" MÁV kórházba és annak a rendelőintézetébe. A bánásmód ott is hasonló volt.

A betegek szabadidejükben nem a szak- és segédszemélyzetet szidták. Ellenkezőleg, mindenki orvosát és környezetét dicsérte. Ebben az intézményben a betegek többsége idős, megrokkant szegény vasutas, vagy hozzátartozója.

Szerettem volna beszélgetni *dr. Sárközi Anna-Máriával*, az orvostudományok kandidátusával, a kórház főorvosával. A pizsamám zsebében sokszor mozgott a jegyzetfüzetem és a ceruzám. Ebben a szituációban nem volt azonban bátorságom feltenni a sokszor magamban megfogalmazott kérdéseimet. A bátortalanságomnak egyetlen indoka az volt, hogy esetleg protekció szerzésének gondolná az érdeklődésemet.

Közel három hét után hazatérve levetkőztem szemérmességemet.

Nem tagadom, a szerkesztőmtől is kaptam egy kis biztatást a tapasztalataim megírására. Apropó: *Magyar Vasutas*. Nem hiszem, hogy a MÁV-nak van még egy olyan intézménye, munkahelye, ahol az újság ekkora propagálásra találna. *A két budapesti kórház és a rendelőintézet számos faliújságján a lap különböző témákban írott írásait láttam kifüggesztve fénymásolt, kinagyított formában.*

A kórházban értem meg az egészségügyiek, a pedagógusok és a vasutasok sztrájk-készülődését. Ennek ellenére a személyzet egyetlen tagjától sem hallottunk panaszt a munkakörülményeikre, vagy a fizetésükre. Nem mintha nem lenne, de ez nem a betegekre tartozik. Pedig megérdemelnék a nagyobb támogaást, mert a vasutasok és családtagjaik egészségét védik, a beteget magas fokú hivatástudattal gyógyítják.

Ezért ragaszkodunk annyira a MÁV egészségügyi intézményeihez, no és azért, mert apáink, nagyapáink forintjaiból létesültek. A magas hivatástudattal rendelkező dolgozókat még az erkölcsi elismerésen túl anyagiak biztosításával is kíséreljük meg magunknak megőrizni!

(Sz. J. I.)

Szegeden várják a diákokat

A „Vasút a Gyermekekért" Alapítvány szegedi Diákotthona az ország első vasutas gyermekintézménye. Az intézet 1896 augusztusában nyílt meg. A vasutasok árva, félárva, valamint a szülők szolgálati elfoglaltsága miatt felügyelet nélkül maradó, vagy az iskolát lakhelyükről megközelíteni nem tudó gyermekek részére volt hivatva második otthont nyújtani.

A közel százéves intézet igazgató-helyettese, *Tüske Magdolna* elmondotta: jelenleg a diákotthon falai között kétszáz 14-19 éves leány és fiú nevelését, gondozását biztosítják. A középiskolás diákok mellett mintegy 60 főiskolás és egyetemi hallgató is ott talált második otthonra. Szeretnék, ha a jövő tanévben minél több vasutas szülő náluk helyezné el középiskolás, illetve főiskolás vagy egyetemi tanulmányait folytató gyermekét. Ajánlatuk annál is inkább megfontolandó, mert Szegeden a magas albérleti díjakat sokan nehezen tudják megfizetni. A felsőfokú tanintézetek kollégiumaiba pedig a felvétel ugyancsak korlátozott. Elmúlt év februárjától „A Vasút a Gyermekekért" Alapítvány Diákotthona néven működnek, amely lehetővé teszi nem vasutas szülők gyermekeinek elhelyezését is. Természetesen más anyagi feltételekkel.

Hogy hová jöhetnek tanulni a diákok? A középiskolások nagyobb része ma is a *Gábor Dénes Szakközépiskolába* (korábban vasútforgalmi, majd Bebrits Lajos Szakközépiskola) jár, ahol a vasúti szakképzettség mellett informatikai, elektronikai szakon is lehet tanulni, sőt az iskolában gimnáziumi oktatás is folyik. E mellett *Szeged összes középiskolájába, szakmunkásképzőjébe, vagy felsőfokú tanintézetébe lehet felvételizni.* A jövőben várható, hogy a vasutas szülők gyermekei Szeged olyan középiskoláiba is kérik felvételüket, ahol a 6+6-os képzés is működik. Tehát akár már 12 éves kortól jöhetnek Szegedre tanulni a diákok, részükre is megoldják az elhelyezést.

Az igazgató-helyettestől megtudtam azt is, hogy a diákotthonban lakók igényüknek megfelelően a *hétvégeken haza utazhatnak.* Természetesen aki ezzel a lehetőséggel nem kíván élni, az ott maradhat. A diákok ellátása a pihenés és a tanulás összes feltételei maximálisan biztosítottak. Tizenegy pedagógusuk nemcsak a neveléssel és oktatással kapcsolatos feladatokat látja el, hanem igyekeznek pótolni a távollévő családot is.

Fontos feladatnak tartják a *szabadidő* hasznos eltöltését. Erre az épületben is számos lehetőség van. Tízezer kötetes könyvtárukban mindenki kedvére való könyvet találhat, zenei előadások, kiállítások és egyéb rendezvények mellett a különféle szakkörök (sport, zenei, fotó, testépítő, stb.) teszik színesebbé a diákok életét. S, akinek kedve van, az a város gazdag kulturális és sport programjai közül is választhat magának.

Érdekességként említették, hogy megalakult a „Bakter Baráti Kör." Minden év októberében találkoznak az intézetben az itt végzett régi növendékek és felelevenítik az együtt töltött napokat.

* * *

Végül jó tudni, hogy a diákotthoni elhelyezésről személyesen, levélben, vagy telefonon lehet érdeklődni. Címük: **„A Vasút a Gyermekekért" Alapítvány Diákotthona 6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 44.** *Telefon:* vasúti: 06/14-06; 14-07, postai: 06/62/310-361; 310-372 számon.

G. J.

A nógrádi térségben megjelentek az új Bz motorok

A MÁV vontatási és gazdasági szakemberei körében ismert, hogy a Bz motorvonatok a MAV vasúti személyszállításában a legkisebb üzemeltetési költségű járműtipus, amely a MÁV Vasjármű Kft.-ben történő javítási ciklusok szerinti karbantartásban még hosszú távon szolgálhatja az utazó közönséget.

A Bz motorvonatok a vasúti mellékvonalak tipikus járművei, amelyek az 1970-es évek végétől kerültek beszerzésre. Ezeket a járműveket az – akkor még – Csehszlovákia Studenkai vasúti járműgyártó üzem gyártotta. A klasszikus szerelvényforma egy motorkocsihoz kapcsolt két darab mellékkocsiból állt.

A több mint 15 évi forgalmi tapasztalatok összegezésekor kiderült, hogy a Bz motorvonat legsérülékenyebb járműve a motorkocsi. Több esetben is le kellett selejtezni az erősen sérült járművet. Az is beigazolódott, hogy némely szárnyvonalon nem is indokolt motorszerelvény közlekedése, az utasforgalomhoz elegendő csak a motorkocsi. A személyforgalomban a vasút és a közút között kialakult verseny a vasúttól rugalmasabb, nagyobb vonatsűrűséget jelentő forgalmi rendet kíván. Ezek alapján egyértelmű igényként fogalmazható meg, hogy több motorkocsira van szüksége a vasútnak.

A MÁV Rt. vezetőinek döntése után, a szombathelyi MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft. kapott megbízást a Bzx mellékkocsik Bz motorkocsivá történő átalakítására. A tervezés és a sikeres kísérletek után a múlt év augusztusában kezdődött a gyártás. Az első átalakított járműveket január 26-án mutatták be a szakembereknek. *(Erről lapunk február 15-i számában számoltunk be.)*

A két – a szó valódi értelmében – új Bz motorkocsit a MÁV Rt. a balassagyarmati térségben állította forgalomba. Ezt bemutató előzte meg. A Keleti pályaudvar kormányzati várótermében *Vizsy Ferenc*, a budapesti üzletigazgatóság vezetője, *Kisteleki Mihály*, a MÁV Rt. gépészeti főosztály helyettes vezetője és *Horváth Lajos*, a Vasjármű Kft. főmérnöke tájékoztatta a járműbemutató részvevőit.

Arra a kérdésre, hogy az új Bz motorok mit jelentenek a MÁV-nak, mind a három vezető azonos értékelést adott. Eszerint, *korszerűek, üzembiztosak, üzemeltetésük gazdaságos, a fuvarpiacon versenyképes járművek.*

(visi)

Kisvasúttal a tanyavilágban



Fotó: Tusnádi Csaba Károly

Példás igyekezettel és körültekintéssel folytatja a kisvasutak megmentését és népszerűsítését szolgáló munkáját a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány. Április 8-án a szegedi Vasúttörténeti Alapítvánnyal közösen szervezett több, mint kétszáz résztvevővel – soraikban országgyűlési képviselőkkel és polgármesterekkel – tanulmányutat a kecskeméti keskenynyomtávú vasút bemutatására.

Az érdeklődők *Kiskőrösön* szálltak fel a kályhafűtéses, büfékocsis különvonatra és a *Kiskunsági Nemzeti Park* mellett elhaladva *Orgovány*on át érkeztek meg *Kecskemétre*. (Törökfái állomáson az érdekesség, a nosztalgia kedvéért a dízelt gőzmozdony váltotta fel). Itt megtekintették a város címerével díszített állomásépületet és a ma már muzeális értékeket is őrző *fűtőházat*, majd autóbusszal a Vásárhelyi Pálról elnevezett általános iskolába mentek. Előadások hangzottak el. *Tóth Imre*, a szegedi üzletigazgatóság vezetője, *a kisvasút történetéről, üzemeltetése előnyeiről és gondjairól szólt.* Ennek és az ismertető füzet segítségével kirajzolódott a kisvasút hálózatának múltja és jelene.

A törzshálózat kialakításának első lépéseként a *Kecskeméti Gazdasági Vasút* Bugacot érintő kiskunmajsai 53 kilométer hosszú, 760 mm-es nyomtávolságú vonala 1928-ban készült el. A vasút beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Az Alföld közepén, mint egyetlen gyors, olcsó és megbízható szállítóeszköz, fuvarozta a gyümölcsöt, fát, téglát és jelentős volt a személyforgalom is. Fakitermelő, téglaégető munkások mellett számos tanyasi ember vette igénybe, elsősorban a munkába járók. Sokat lendített a kihasználtságon az idegenforgalom.

A tulajdonos Kecskemét város 1948-ban megépíttette a Törökfái állomástól Kiskőrösig a 46 kilométeres, MÁV-hoz csatlakozó szakaszt. A következő évben a kisvasút állami tulajdonba került. Ma az áruszállítás elenyésző, a nosztalgiaszerelvényeken kívül a személyforgalmat három-három vonatpár biztosítja a két vonalon.

Az előadások után a jelenlevők megtekintették *Tusnádi Csaba Károly* fotóművész *képeslap-kiállítását*. Sorozata az ország kisvasútjait 47 felvételen mutatja be, közöttük a megszűnt *kapuvári és szobi* vonalak szerelvényei és állomásai is láthatók.

Horváth Károly

Anyák napjára

Böröczki Mihály

Jön anyám

Jön anyám. Hányadszor már?
Kezében csomagok.
Világ végéről hozzák
dohogó vonatok.

Mellette apám lépked.
Kettejük tétova
összefogását nézem
– már sejtik, hogy oda,

ahová ők indultak,
egyetlen út vezet.
Jön anyám, jön apámmal,
s míg elibük megyek,

gyerek-félelmet érzek
– nagy útjuk rövidül.
S ők jönnek, jönnek, jönnek,
kettesben – egyedül.

Besze Imre

Anyám

Ha várta már a hajnali,
sípszót nevető vonat,
csöndesen ébredt.
Gyorsan öltözött,
villanyt sem gyújtva
kapkodta magára
a mindennapos gondokat.
Sötétben tündöklő hajának
sok tincse ezüst volt. Naponta
újabb apró fény bújt
kendője alá,
mikor a rézkilincset
búcsút suttogva anyám lenyomta.
Indult, hogy este visszatérjen
fáradt órákkal megrakodva,
indult, hogy harmincnégy barátnő
– megannyi vonatszolga –
nevetésében gondját mosolyogja.
Most panelkalitban ül – pihen,
lesi a kopott rézkilincset.
Hajnalban villanyt gyújt és nézi
– amit múltjából megőrzött –
a szembogárnyi, barna tincset.

Nosztalgia tervek '95

A MÁV História Munkabizottság ösztönzése és tanácsai alapján a MÁV az elmúlt évtizedben jelentős áldozatvállalással számos muzeális értékű járművét építette újjá. Így olyan – nemzetközileg is kiemelkedő – nosztalgia járműpark jött létre, mely nemcsak a vasúti múlt emlékeit őrzi, hanem a magyar vasút „image"-ét színesíti, sőt e járművek speciális üzemeltetése bevételi lehetőséget is jelent. E meggondolások alapján jött 1992. év végén létre a lényegében MÁV leányvállalatként működő MÁV Nosztalgia Kft, melynek fő tevékenysége a MÁV muzeális járműpark nosztalgiaüzemben történő hasznosítása.

Vasúti nosztalgiaüzem iránt különböző korú, érdeklődési körű és anyagi erejű rétegek részéről tapasztalható érdeklődés. Rendkívül rokonszenves csoportot jelentenek azok az öreg és fiatal hazai vasútbarátok, továbbá unokák, szülők és nagypapák, akiknél a pénztárca tartalma sajnos nincs arányban vasútszeretetünk mértékével. *A MÁV és a Nosztalgia Kft. ezt a tényt érezték át, midőn a múlt év turistaidénye óta tavasztól őszig olyan gőzvontatású nosztalgiavonatot közlekedtet szombatonként a Dunakanyarba, melyen 100 forint pótdíj kifizetése után normál díjszabás és az összes kedvezmény érvényes.*

Közismert tény, hogy a gőzüzem önköltsége magas. Ezzel magyarázható, hogy *a híres „100 éves vonat"-nak, mely a balatoni főidényben Keszthely-Révfülöp között a hét néhány napja kivételével közlekedik, különleges díjszabása van. Ennek a vonatnak utasai túlnyomórészt külföldi turisták, azonban a Nosztalgia Kft. 50 százalékos kedvezményt biztosít a – sajnos még így is gyér – magyar utasok számára. E vonat utasai kívánságukra Badacsonyban hangulatos ebéden is részt vehetnek.*

„A 100 éves vonat" balatoni tartózkodása idején bizonyos estéken Keszthelyről induló menetek állnak a közönség rendelkezésére, melyekkel a sümegi várban lovagi játékokon, s azt követően végvári vacsorán vehetnek részt, más napokon Badacsonyba indul késő délután a vonat, ahol a vendégeket nemcsak hangulatos vacsora, hanem parasztlakodalommal egybekötött program is várja.

Rendkívül sokrétűek és színesek azok a programlehetőségek, melyek bizonyos minimális létszámú vendég esetén külön megrendelésre állnak rendelkezésre. Ilyenek: a különböző tanyákra indított, cigányzenés vacsorával, folklór- és lovasbemutatóval összekötött „tanyaprogramok", melyek kisebb létszám esetén az európahírű, „Árpád" gyorssínautóbusszal, nagy csoportoknál pedig gőzvontatású nosztalgiavonattal közlekednek.

Az *„Árpád" gyorssínautóbusszal* rövidebb kirándulás tehető Budapestről a HÉV-vonalon keresztül *Szentendrére*, a művészek és a pravoszláv barokk városába. Nosztalgiavonatos kirándulás lehetséges Budapestről *Egerbe*, amikor is a Szépasszonyvölgy borpincéinek tanulmányozására is alkalom nyílik. Érdekes nosztalgia kirándulás lehet az Egerben időző túristák számára egy nosztalgiavonatos szilvásváradi kirándulás, ahol a vendégeket fogatbemutató várja.

Az árszínvonaluk miatt inkább csak külföldi vendégek számára elérhető ezen nosztalgiaprogramok mellett – külön kívánságra – „méretre szabott" *nosztalgiautazások is megrendelhetők*, ilyenek az egyes cégek által saját vendégeik számára rendezett nosztalgiavonatos kirándulások, egyes előkelő vendégek nosztalgia-menetei és az egy-egy külföldi vasútbarát társaság által szervezett olyan magyarországi körutazások, melyek keretében a vendégek az ország vasúti szempontból érdekes helyeit keresik fel.

Különleges alkalmakkor a MÁV nosztalgiajárművei *külföldön is járnak*. Ilyen alkalmak a külföldi jubiláris rendezvények (például az ÖBB 150 éves jubileuma, az SZ és ZSR egyes vonaljubileumai, az „Árpád" jubiláris bécsi útja, az osztrák muzeális Strasshof kft. egyes rendezvényei, vagy a gőzmozdonyaikkal részben magyar, részben osztrák vonalon rendezett menetek.

Ebben az évben az M62 és V43 sor. mozdonyok harminc éves jubileuma alkalmával június 3-4-én lesz Debrecenben tudományos ülésszakkal és kisebb járműparádéval összekötött megemlékezés. Várható, hogy ez alkalommal – melyre máris jelentős nemzetközi érdeklődés tapasztalható – a Lugonszki Mozdonygyár által más európai vasutak számára gyártott dízelmozdonyok példányai is megjelennek.

Új szolgálatásként a MAV Nosztalgia Kft. az Adria Tourssal közösen fekvőhelyes kocsikkal 1-2 hetes tartalommal tengerparti utazást szervez Montenegróba. A festői Adriapart szállodái és apartmanjai nagyon kedvező áron várják a látogatókat. A vonat csak a biztonságos szerb területeken halad. Indulás péntekenként 15 órakor. 1 hetes program ára: 10 000 forint. Az utazási díj: 6500 forint. Gyermekeknek 50 százalék kedvezmény.

A magyar mozdonyokról sorozat látott napvilágot telefonkártyán. A 24 mozdonyt tartalmazó katalógus és a sorozat első példánya már kapható a Nosztalgia Kft. üzleteiben.

Közkedvelt járművek jubileuma

Budavári Sikló

A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány és a Budapesti Közlekedési Vállalat a sikló üzembe helyezésének 125. évfordulója alkalmával ünnepi megemlékezést szervezett március 11-én.

Létesítésének gondolata a „legnagyobb magyar" ifjabb fiától, gróf *Széchenyi Ödöntől* eredt. Elképzelését meg is valósíttatta és a *forgalom 1870 márciusában megindult*, a városi siklók között másodikként a világon. A mozgatóerőt az alsó állomáson (Clark Ádám tér) elhelyezett *gőzgép* biztosította. A két kocsi a felső állomáson, a Várban levő fordítókorongon átvetett drótkötélen függött. A 95 méteres utat 30 fokos lejtőn tette meg és nemsokára évente több százezer utast szállított.

Budapest ostromakor bombatámadás miatt tönkrement. *Helyreállítására több mint négy évtizedig kellett várni.* A gépház a felső állomás alá került és a vonal *villamos meghajtást* kapott. A két kocsi 24-24 utas befogadására alkalmas, az állomásokat a környezetbe illeszkedően alakították ki. Az újjáépített sikló 1986 nyarán folytathatta idegenforgalmi szempontból jelentős működését. Korszerű műszaki megoldás szavatolja a biztonságot: a kocsik alá helyezett *rugóerőtárolós fék* a sínhez rögzítené azokat esetleges kötélszakadáskor.

Az ötnegyed évszázados évfordulóra emléklapokról, *képeslapokról*, alkalmi *postabélyegzésről* gondoskodtak. Megemlékeztek a fogaskerekű felújításáról, a 25 éves Libegőről, és a résztvevők felkeresték a Várbeli Habsburg temetkező-helyet.

– hly –

Huszonötéves a budapesti metró

Hazánkban már évszázados hagyománya van a földalatti vasútépítésnek. Budapesten – Anglia után elsőként a kotinensen – 1894-ben kezdték el a millenneumi földalatti munkálatait és két évvel később üzemelt is a mai Andrássy út alatt, úgynevezett *kéregvasútként*. Fővárosunkban az első *mélyvezetésű* földalatti vasút (metró) első szakaszán, a kelet-nyugati vonalon negyedszázaddal ezelőtt, 1970. április 2-án indult meg a forgalom.

A jubileum alkalmából április 3-án a Közlekedési Múzeumban Kovácsyné dr. Medveczki Ágnes rendezésében kiállítás nyílt. A bemutatott anyag bepillantást enged érdekes kordokumentumok, tervrajzok segítségével a metró tervezési és építési gyakorlatába, jellemző műszaki megoldásaiba. Sok eredeti tárgy szemlélteti a metró üzemének látványos keresztmetszetét.

Rendkívül előnyös a metró, mert nagy tömegek gyors szállítására alkalmas, tehermentesítheti a felszíni forgalmat és környezetkímélő. A fővárosba vasúton érkező és csatlakozó vonattal továbbinduló utasoknak is megkönnyíti az egyes nagy pályaudvarok gyors elérését.

Az időszaki kiállítás május 28-ig tekinthető meg.

(– th –)

Játsszanak velünk!

Rendszeres olvasóink közül bizonyára többen is emlékeznek arra, hogy a Magyar Vasutasban régebben rendszeresen jelentek meg keresztrejtvények. E hagyomány felélesztéseképpen három egymást követő lapszámban az üzemi tanácsok témakörét felölelő keresztrejtvényt közlünk. Azért, hogy ne csak néhány kellemes percet jelentsen a rejtvények kitöltése, a helyes megfejtéseket beküldők között értékes ajándékokat fogunk kisorsolni, melyekről következő lapunkban részletes tájékoztatást adunk. Legutóbbi lapszámunkból a rejtvényháló technikai okokból kimaradt. Most pótoljuk – olvasóink megértését kérjük.

A májusi sorsoláson azok a megfejtők vesznek részt, akik a Magyar Vasutas 5., 6. és 8. számában megjelent mind a három keresztrejtvény helyes megfejtését legkésőbb **május 15-ig** *a lapból kivágott szelvényeken szerkesztőségünkhöz eljuttatják.*

1. MEGFEJTÉS: .....

.....

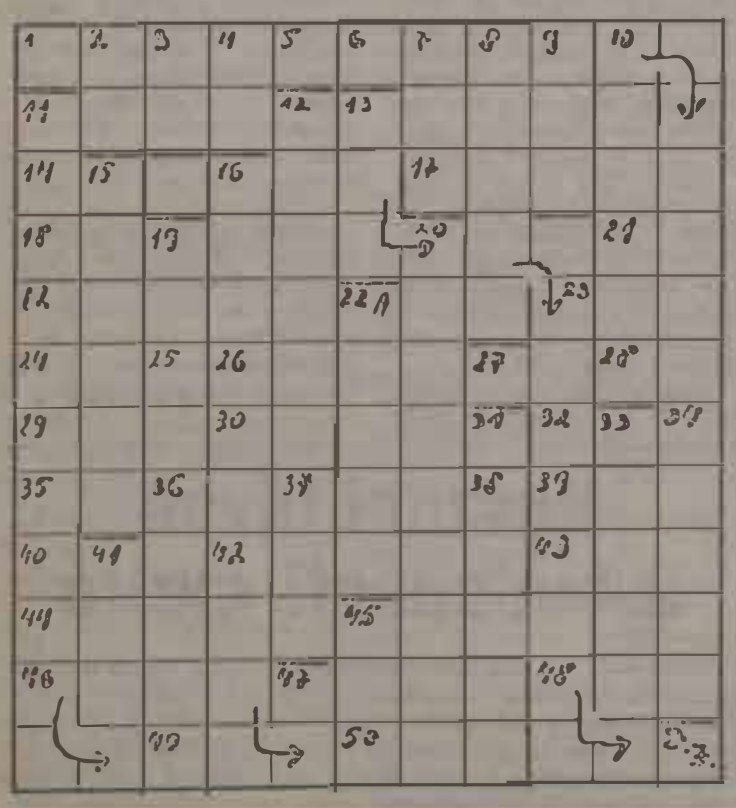
A megfejtő neve: .....

Lakcíme: .....

VSz-tagsági könyvének száma: .....

Vízszintes: 1. **A MÁV tevékenységét alapvetően meghatározó dokumentum. (bek) folyt. vízsz. 22. függ. 11.** 11. Népszerű, hazánkban készülő gépkocsi márka. 13. Szokatlan. 14. -Ely... Petőfi verssor fonet. 17. Fázó ember teszi. 18. Megtörténik vele. 21. Papp Yvett. 22. **Vízsz. 1. folytatása.** 23. Í-vel olasz pénz. 24. A MÁV is ez. 25. Kérdőszó. 26. Feltűnő frizurájú fiatal. 27. Személyes névmás. 28. Védelmet nyújt. 29. „Vuk" egyik szereplője. 30. Lovat lop. 32. Néma Zita 34. A második betűnk. 35. É tlen kés! 36. Tova. 37. Edény. 38. Dumas néma vára! 39. Ilyen hárfa is van. 40. Sógor vasút! 42. Házban élt. 43. Néma ősi magyar madár. 44. ...akna Híres dunántúli bánya. 45. Alma része. 46. Maga általtás. 48. ...lis, (széltoló). 49. Kezdő gépkocsivezető jele. 50. Néma zugok (vissza) Zárt betű: **S. M.**

Függőleges: 2. Kettős mássalhangzó. 3. Kedves filmhős. 4. Néma lónév. 5. ... a fekete lovas. 6. Személyes névmás. 7. Hangutánzó szó. (+r) 8. Szedhető gyümölcs. 9. Néma mucus. (vissza) 10. A takarító szerszám. 11. **Vízsz. 1. folytatása.** 12. Az elpusztultak. 13. **Fejezet a dokumentumban. (bek)** 15. Állati ebéd programja. 16. **Fejezet a dokumentumban. (bek).** 19. Nem tompábbat. 20. **Fejezet a dok.-ban (bek)** 22/a. Ősi dél-amerikai nép. 31. Gounod opera. (keverve) 33. Tele van. 41. Szétszed. 45. Néma katica (vissza) 47. Kimondott mássalhangzó Zárt betű: **K, E, T, Á, É.**



MEGHÍVÓ

A Vasutasok Szakszervezete, a hagyományokhoz híven, az idei Május elsején is részt vesz Budapesten, a Városligetben megrendezésre kerülő majálison. Az üzemi és a közalkalmazotti tanács választások kampányának szerves részeként összeállított program igéretes. Így például – a VSz udvarban – meghívott vendégek részvételével lesz vasutas fórum, munkaügyi tanácsadás, a gyerekeknek játékos vetélkedő, vérnyomás mérés, hogy csak a fontosabbakat említsük.

A városligeti majálisra minden vasutast és családtagját szeretettel várunk.

Vasutasok Szakszervezete

Önvédelemre tanítanák a vasutasokat

Kempo karatésok

Alig több mint két esztendő telt el azóta, hogy a Szentkirályi utcából Juhász Ferenc 4. danos mester a Szőnyi úti sportlétesítménybe költözött mintegy harminc tanítványával, s megalakította a BVSC kempo szakosztályát. Azóta a keleti küzdősportok és harci művészetek ismerői körében „márka" lett a vasutas klub neve, hiszen a kemposok e sportág hazai versenyein rendszerint megszerzik az érmek többségét. Sőt a külföldi kick-box versenyekről (időnként „átrándulnak" ebbe a sportágba is) Balogh Attila több arany-, Horváth Zoltán ezüst és bronz-, Sass Péter bronzéremmel tértek vissza.

– 1992-ben *Börzsey Karcsi* barátom, akivel együtt bérlünk irodát a BVSC épületében, szólt, hogy a vasutas sportegyesület utánpótlás bírkózótermét mi is igénybe vehetnénk – elevenítette fel a kezdeti időszakot *Juhász Ferenc*. – Örömmel kaptunk a lehetőségen, mert a „Szpariban" amúgy sem éreztük jól magunkat az ottani (nem velünk kapcsolatos) problémák miatt.

Mivel a kempo nemcsak sport, hanem részben önvédelem is, szóba került, hogy a (főleg) vonatokon szolgálatot teljesítő vasutasok ennek igen jó hasznát vehetnék, amikor garázdákkal gyűlik meg a bajuk. Miután Juhász Ferenc biztonsági emberek képzésével is foglalkozik, s a vasútállomásokon, vonatokon előforduló negatív esetekkel nem egyszer személyesen találkozott, szívesen vállalná a vasutasok ilyen irányú felkészítését. Ugyanakkor azt is hangsúlyozta: az önvédelemre való felkészítés nem jelenti azt, hogy például a kalauznak úgy kell megfékeznie a nála fizikailag erősebb garázdát, mintha egy fiatal, erőtől duzzadó harcművész lenne.

A felkészítésben jelentős szerepet kell kapnia a lelki tréningnek, hiszen az a legfontosabb, hogy az illető a kritikus helyzetben ne veszítse el a fejét (avagy „ne dugja a homokba"), gyorsan legyen képes felmérni a helyzetet, ismerje fel a támadó (garázda) magatartásából, mozdulatából, hogy az mire készül.

Juhász Ferenc készen áll a feladatra. Annál is inkább, mert már jó ideje dolgozik segítőtársaival egy önvédelmi film elkészítésén. Amiből egy részletet a közelmúltban a televízióban is láthattunk.

Büki Péter

A nyári szünidőben Sátortábor a Bükkben

A *Vasutasok miskolci Vörösmarty Művelődési Háza* hatodik alkalommal hirdeti meg a **nyári sátortáborozást, amely a Bükki Nemzeti Park területén, Szentléleken lesz.** A 10-14 évesek részére július 17-től július 23-ig és július 24-től július 30-ig.

A 15-18 évesek részére pedig július 31-től augusztus 6-ig tart a táborozás.

A 2-4 személyes sátrakat és a matracokat a művelődési ház biztosítja, a gyerekeknek *csak hálózsákot és a szükséges egyéni felszerelést* kell vinniük. A program színes, változatos. A gyerekek megismerkedhetnek a hegység növény- és állatvilágával, emlékhelyeivel, kirándulásokat tesznek a barlangokhoz.

A bőséges, napi ötszöri étkezésről külön szakács gondoskodik, aki bográcsban készíti el a finomságokat.

A vidék háborítatlan szépsége, remek túrázási és sportolási lehetőséget nyújt. Naponta 10-15 kilométeres túrákat lehet tenni, a programban szerepel Lillafüred és környékének a megismerése is.

A táborozással kapcsolatos bővebb felvilágosítást a 04/15-54-es üzemi telefonszámon kérhetnek az érdeklődők.

Üdülési kedvezmény csak a VSz tagjainak

A Vasutasok Szakszervezete tagjai és azok családja részére 50 százalékos kedvezményt biztosít a Nemzeti Üdülési Irodák által forgalmazott magyarországi üdülési lehetőségekhez.

On választ, hogy hol és mikor szeretne üdülni, a kedvezményt a Vasutasok Szakszervezete biztosítja.

Egy okkal több amiért érdemes a VSz tagjának lenni, hiszen csak tagok vehetnek igénybe ekkor kedvezményt!

Részletes felvilágosítást a Vasutasok Szakszervezete Központjában, Kvaka Mihálynétól lehet kapni. Cím: Budapest VI. ker. Benczúr utca 41. Vasútüzemi telefonon: 19-77/138 mellék.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

Lakáscsere

Elcserélném biatorbágyi MÁV lakóépületben lévő összkomfortos 2 és fél szobás MÁV bérlakásomat MÁV-dolgozóval budapesti önkormányzati vagy saját tulajdonú kisebb lakásra ráfizetés nélkül. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: 06/20-347-068 telefonszámon 8-12-ig Mészáros Attila.

Eladó, vagy budai, budaörsi egyszobás lakásra cserélhető Tata mellett, Bajon hegyoldali panorámás 1 holdas szőlő, gyümölcsös, 2 szintes télen is lakható házzal (50 négyzetméteres lakás + gazdasági helyiségek) Busztól 5 perc, telefon 1995-ben. Irányár: 2,2 millió forint. Érdeklődni lehet: a 32-99-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném érdi 2 szoba komfortos 65 négyzetméteres kertes lakásomat 1 szobásra hegyeshalmi vonal mentén, Biatorbágyig, vagy a budai oldalra. Érdeklődni lehet: a 32-99-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest, Hungária körút 1-3. MÁV telepi másfélszobás MÁV-lakásomat (37 négyzetméteres, kertes, telefonos) nagyobb lakásra Budapesten vagy környékén. Érdeklődni lehet: egész nap 261-6341-es telefonon, vagy levélben: 1101 Budapest MÁV-telep 37. 1/6. Ujszászi Katalin.

Elcserélném budapesti, Kerepesi útnál lévő 110 négyzetméteres III. emeleti MÁV bérlakásomat kisebbre. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: a 1140-753-as telefonszámon 17 óra után.

Elcserélném zöldövezeti budai II. kerületi 2 és félszobás 89 négyzetméteres komfortos MÁV-bérlakásomat, MÁV-dolgozóval önkormányzati, vagy kisebb pest-környéki családi házra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: a 1763-814-es városi telefonszámon egész nap.

Elcserélném nyíregyházi 1. emeleti 2 + félszobás, telefonos MÁV-bérlakásomat, vasútállomástól 400 méterre a városban, jó közlekedéssel buszmegálló mellett, debreceni kisebb bérlakásért. (Minden megoldás érdekel) Érdeklődni lehet: Pecsenye Béla, Nyíregyháza Toldi u. 24. Telefonon: a 42/318-674-es városi, vagy a 41-92-es üzemi számon.

Elcserélném budapesti 2 szoba komfortos, gázfűtéses, I. emeleti 98 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, 2 kisebb budapesti lakásra. Érdeklődni lehet: 8-10 óráig a 84-04-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném Budapest XV. Rákos út 104. szám alatt levő 2 szobás, világos konyhás, összkomfortos lakásomat nagyobbra – lehetőleg a telepen – értékegyeztetéssel. Érdeklődni lehet: a 37-89-es üzemi, vagy a 1696-147-es városi telefonszámon.

Felhívás

A kiskunfélegyházi vasutasok közreműködésével 8 napos utakat szerveznek a görög fővárosba, Athénba. Az első csoport július 10-én indul. Részvételi díj 1200 forint + 78 német márka. Csoportoknak és családoknak 10 százalék engedményt és részletfizetési kedvezményt adnak. Az utazásról, a 8 nap programjáról információ kérhető a 06/27-87-es üzemi telefonon, minden szerdán 15-16 óráig.

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Főszerkesztő-helyettes: **Visi Ferenc**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre**,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 forint
Szedés, tördelés: Károlyi Stúdió
Telefon: 06-20-413741
Felelős vezető: Károlyi Marianna
Fotó: fot-mon Bt. Telefon: 270-1568
Készült az Apolló Kft. nyomdájában
Felelős vezető: Mózes Ferenc
ISSN 0460 6000

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

- **Vasbeton-szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése**
- **Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral**
- **Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése**
- **STRAIL útátjáró-elemek forgalmazása**

Üzemi tanácsi választások: május 23. és 25. között

Válassza a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeit!

ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 9–10. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. MÁJUS 17.

Ismét van kollektív szerződés

Április 20-án éjjel megállt a vasút. Nyolcvanhat órával később elmondhattuk: ismét van kollektív szerződés a Magyar Államvasutaknál.

(A Vasutasok Szakszervezete elnökének írása a 2. oldalon található.)

MÁJUS TIZENHETEDIKÉN

Kampányzáró az Északiban

A Vasutasok Szakszervezete az üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő-választásokkal összefüggő kampányzáró ünnepségét *1995. május 17-én 11 órakor Budapesten, a MÁV Északi Járműjavító Kft. XII. osztálya csarnokában tartja.* A műsoros kampányzárón beszédet tart *dr. Márkus Imre,* a VSZ elnöke.

A rendezvényre minden érdeklődőt szeretettel várunk!

MEGALAKULHAT

Vasutas Egészségbiztosítási Bizottság

Interjú dr. Sándor Lászlóval, az Egészségbiztosítási Önkormányzat elnökével

A Magyar Vasutas szerkesztősége hírét vette: a közeljövőben Területi Egészségbiztosítási Bizottságok (TEB) alakulnak. Létrejöhet a Vasutas Egészségbiztosítási Bizottság is. Felkerestük dr. Sándor Lászlót, az Egészségbiztosítási önkormányzat elnökét, hogy erősítse meg a hírt, és avassa be lapunk olvasóit a döntés hátterébe, a szükséges tudnivalókba.

(Interjúnk a 7. oldalon)

Csúsztatás

A hírközlő szervek a sztrájk ideje alatt unosuntalan azt állították: ... *„A vasutas-szakszervezetek munkáltatói jogokat követelnek."*

Pedig a vasutas-szakszervezetek nem „munkáltatói jogkört" akartak, hanem pusztán a törvény előírásainak kívántak érvényt szerezni.

(Írásunk a 6. oldalon olvasható.)

KÖZLEMÉNY

A mozdonyvezetők „különmegállapodásáról"

A Vasutasok Szakszervezete a sajtóból értesült arról, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) és a MÁV Rt. a vontatási utazó személyzet foglalkoztatásbiztonságáról külön megállapodást kötött. Elvárjuk az MOSZ és a MÁV Rt. vezetőitől, hogy a megállapodást és az azt alátámasztó szakértői háttéranyagokat, gazdasági számításokat a Vasutasok Szakszervezete részére haladéktalanul átadják.

Amennyiben a külön megállapodás sérti más munkakörökben dolgozók foglalkoztatási érdekeit, a VSZ azt diszkriminatív munkáltatói intézkedésnek tekinti, és kénytelen lesz a Munka Törvénykönyvében foglaltak szerint eljárni. A VSZ elnöksége úgy ítéli meg, hogy amennyiben a külön megállapodás más vasutas munkavállalókat hátrányos helyzetbe hoz, akkor az a két szakszervezet közötti együttműködést beárnyékolhatja.

Budapest, 1995. május 5.

Vasutasok Szakszervezete elnöksége

AKTUÁLIS

Rovatunkban dr. Márkus Imre a Vasutasok Szakszervezete elnöke most az üzemi tanácsi választások tétjéről ír.

A munkavállalók súlya a társadalomban, s a munka világában

Az 1992. évi XXII. törvény a Munka Törvénykönyvéről 1992. július 1-jén lépett hatályba. Akkor a törvény vegyes és átmeneti rendelkezése úgy szólt, hogy „az üzemi tanácsot egy évre választják". Azóta eltelt jó másfél év. Annak ellenére, hogy mandátumunkat meghosszabbították, május végén újra üzemi tanácsi választások lesznek.

Mi a tétje a választásoknak?

A választások legfontosabb tétje: a munkavállalók közül hányan vesznek részt a választásokon. A bérből és fizetésből élő dolgozók (tehát az ellenőrizhető jövedelmű és ezért szigorúan adóztatott tömegek) kire voksolnak, kiket biznak meg a munkahelyükön az ottani kérdések ellenőrzésével.

Van-e véleményed, munkavállaló?

Ma még lehet véleményed, ha elmész és megválasztod az üzemi tanács képviselőit! De vajon holnap szavazhatsz-e, ha ne adj' isten!, addigra már nem lesz munkahelyed.

Megszólalsz-e a tömegben?

Kinyilatkoztatod-e azon igényedet, hogy akarod, hogy a képviselők, akiket te választasz, beleszóljanak a sorsod alakulásába a munkahelyeden?

Szólnunk kell közösen, kollégák! Szólni arról, hogy mi is itt vagyunk. El kell mondanunk: nélkülünk nem dönthetnek olyan kérdésekről, ahol a mi sorsunkról van szó!

Tudjuk mit akarunk?

Meg kell nyugtatnunk a kétkedőket! Tudjuk mit akarunk! Holnap is biztosnak látszó munkahelyet, szociális biztonságot, méltányosabb teherviselést! (A közös teherviselés évszázados elveit azonban soha sem adhatjuk fel!)

Szólnod kell munkavállaló — válassz akár üzemi vagy közalkalmazotti tanácsot. Ha elmész szavazni, a beleszólás akaratának tégláját kell feltenned a munkavállalók egybetartozását kifejező építményre. Válaszolnod kell a feltett kérdésre: a meddig tűrőd el „az öncélú" szakszervezeti megosztottságot?

Ha nem mutatsz erőt, egységet, ennél is nehezebb helyzetbe kerülsz!

Munkavállalók, kollégák!

Ott kell lennetek a választási gyűléseken, a jelöltek kiválasztásánál, a szavazóurnáknál. Ahogy a munkahelyeken a munkával leteszitek a voksotokat, tegyétek le a szavazófülkében is! Ne a hamis próféták voksoljatok! Szavazzatok azokra, akik eszükkel és kezükkel is bizonyították, hogy nem árulnal el benneteket! Szavazzunk azokra, akik nem féltik magukat, ha borul a csónak, hanem rátok gondolnak, mert bennük biztatok!

Be kell bizonyítanunk a munkáltatóknak, a politikai hatalomnak, hogy mi is itt vagyunk. Van véleményünk, és bele kívánunk szólni sorsunk alakulásába. Ezt a szándékot 1995 májusában az üzemi tanácsi és közalkalmazotti tanácsi választásokon való részvétel százaléka fogja kifejezni.

Neked is ott kell lenned, hiszen minden szavazattal önmagunkat erősítjük!

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ KFT.

Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313

A 16/1995 Kg. F. F. utasítás alapján pályáztassa az MVJ-t is!

Megéri!

DR. MÁRKUS IMRE

Ismét van kollektív szerződés

Április 20-án éjjel megállt a vasút. Nyolcvanhat órával később elmondhattuk: ismét van kollektív szerződés a Magyar Államvasutaknál.

A MÁV Rt.-nél működő három reprezentatív szakszervezetet — a hatályon kívül került vasutas kollektív szerződés miatt — a kialakult helyzet sztrájkba kényszerítette. A MÁV Rt. vezetőinek magatartása durván megsértette kollégáink egyéni gazdasági és szociális érdekeit valamint a szakszervezetek kollektívszerződés-kötési jogait.

Kitartóan és következetesen ragaszkodtunk a munkarend és munkaidőbeosztás meghatározásában a szakszervezeti egyetértési jog biztosításához, valamint annak a kollektív szerződés helyi függelékében történő kötelező erejű rögzítéséhez. Általános munkabeszüntetéssel nyomatékosítva védtük meg alapvető érdekeinket és munkahelyeinket.

A Vasutasok Szakszervezetének választmánya április 25-én jóváhagyta a kollektív szerződést, és felhatalmazott bennünket annak aláírására. A sztrájk tanulságait — egészen az szb-titkárok szintjéig — önkritikusan le kell vonnunk. A végső következtetéseket már csak azért is meg kell tennünk, hogy meghatározhassuk azon feladatokat, amelyeket — ha sor kerülne hasonló demonstrációra — mindenki számára egyértelműen kell tudnunk megfogalmazni. Magunknak őszintén meg kell mondani, hogy hol voltak olyan „döccenők", amelyeket legközelebb könnyen elkerülhetünk.

Nem munkáltatói jogokat akartunk, de egy létszámcsökkentésnél rendezni kell a munkavállaló jogi sorsát.

A kollektív szerződést a választmány által meghatározott még elfogadható kollektív szerződési szint fölött kötöttük meg. Nem tudtuk megőrizni a hatályát vesztett kollektív szerződés minden vívmányát változatlanul, de elsődleges célként a munkahelyek megőrzésére törekedtünk. Ez esetleg kisebb pótlékveszteséget jelenthet, amelynek pontos mértékét majd a bérszámfejtési program konkrét ismeretében tudjuk megmondani. 86 órás kemény érdekkonfliktusból eredő sztrájkra került sor a Magyar Államvasutak Részvénytársaságnál annak ellenére, hogy azzal küldtetek el minket tárgyalni, hogy egyezzünk meg, és ha lehet, ne legyen sztrájk. A politikai nyomás abban az irányban hatott, hogy tartalmilag gyenge legyen a kollektív szerződés. A MÁV vezetői be akarták bizonyítani a vasutasoknak, hogy a vasút működik kollektív szerződés nélkül is, és a szakszervezeteknek nincs igazuk a követelésekben.

Az új kollektív szerződésben a munkavállalók számára teljes mértékben elfogadható, a munkavállalói beleszólásra garanciát jelentő feltételek megfogalmazásra kerültek. A várakozási idő kérdésében, az osztott munkaidő kérdésében, a napi, heti pihenőidő kérdésében, a végkielégítés dolgában, a műszakpótlék, túlórapótlék kérdésében vagy nem engedtünk a munkáltatói akaratnak, vagy csak olyan kompromisszumokat tettünk, amelyek nem okoznak lényeges, bizonyos rétegekben pedig semmilyen keresetveszteséget a munkavállalóknak.

A sztrájk meghirdetését a választmány múlt hónap 30-án eldöntötte. Az április 20-án éjfélkor kezdődött sztrájk meghirdetése után nagyon sok idő állt a munkáltató számára ahhoz, hogy a sztrájkdöntés ismeretében megfelelő dezinformálást folytasson és megfélemlítse munkavállalóinkat annak érdekében, hogy minél kevesebben támogassák a sztrájkot. A debreceni vasútigazgató április 19-én létszámcsökkentést jelentett be a munkaügyi központnak. A záhonyi térségben a főművezetők a sztrájkot megelőzően jutalmat kaptak. Sok helyen a nyomásgyakorlás különböző módszereivel operált a munkáltató. Ennek ellenére a sztrájk egyre keményebb lett. A tárgyalásokon a szakszervezeti pozíciók egyre erősödtek. Tanulság azonban, hogy oda kell figyelni, a sztrájk időpontjának meghatározásakor a döntés és a sztrájk megkezdésének időpontja között mennyi időt engedünk.

A vasutasság feje fölül a viharfelhők nem távoztak el. Az írásos megállapodásba mindössze annyi van belefoglalva, hogy kötelezettséget vállalnak a felek arra, hogy a tárgyalásokat a jövőben milyen irányban folytatják. A szakszervezetek azt kérték, hogy vonják be őket az állam—MÁV Rt.-szerződés alapján készülő 1996. évi üzleti terv munkavállalókra is kiható részének előkészítésébe (bér, foglalkoztatás). Szeptember 30-áig a minisztériumnak válaszolni kell arra, hogy a költségvetésben a Magyar Államvasutak támogatására az állam—MÁV-szerződésből milyen pénzeszközöket milyen feltételekkel biztosít.

A sztrájknak sok tanulsága volt, amelyekből kettőt kell kiemelni. Az egyik az, hogy a kormánynak át kell gondolnia a vasútátalakítási politikáját. A másik pedig: a nemzetközi közvélemény a magyar hivatalos politikától eltérő módon értékeli ezt a sztrájkot. Nekik megállt a vasúti közlekedés Magyarországon, mert nemzetközi vonat nem közlekedett, nemzetközi áruszállítás szintén nem volt. A munkaügyi kapcsolatokkal foglalkozó szaksajtó és a sztrájk alatt a külföldi újságírók, akik megkerestek bennünket, azt írták, hogy a munkavállalói oldal az átalakulásban megállta a helyét, a magyar gazdaság nemcsak kapitalizálódik, hanem mellette a munkavállalói oldal is példaértékűen összeszedi magát.

A magyar szakszervezeti mozgalom mélyrepülésének megálljt mondott a vasutasság! Az országba beáramló külföldi tőkének oda kell figyelni a munkaügyi kapcsolatokra. Nem akarjuk megállítani a privatizációt, de a munkaügyi kapcsolatokat kezelni kell. Az átalakuláshoz szükséges szellemiség és párbeszédkészség még hiányzik.

Megköszönöm mindannyiatoknak ezt a nagyon kemény erőpróbát. Senkinek nem volt könnyű. Köszönöm a hétvégi ügyeletet, a nélkülözést, a lemondást, és azon vasutasok felajánlásait, akik személyes okaik miatt nem tudtak részt venni a sztrájkban. Volt, aki még egynapi bérről sem tudott lemondani, de aláírásával a szakszervezeti bizottságot arról biztosította, hogy átutaltat vagy befizet a fizetéséből a sztrájkalapba, támogatva azon kollégáit, akik tevőlegesen részt vettek a sztrájkban. Tehát aki nem mert vagy nem tudott sztrájkolni, az fizetni vagy kompenzálni akart annak, aki vállalta a sztrájkban való konkrét részvételt.

Kollégák!

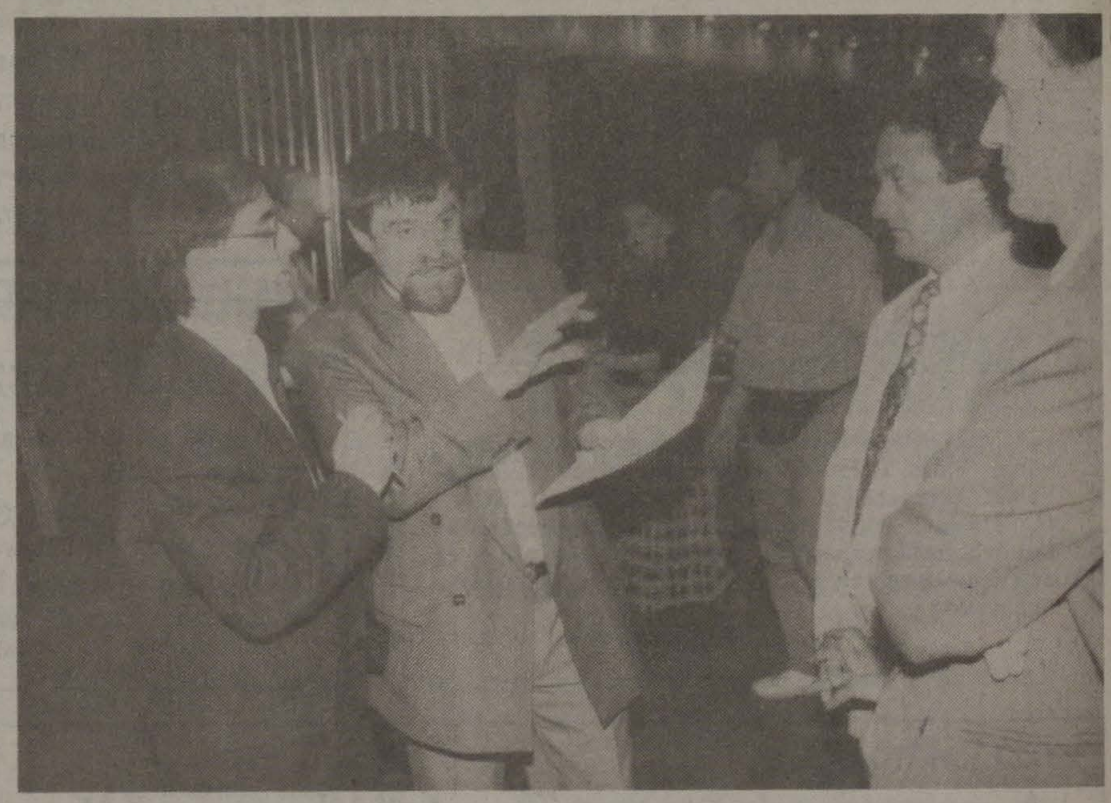
Kitartásotok, fokozódó támogatásotok meghozta a várt eredményt, van új kollektív szerződésünk!

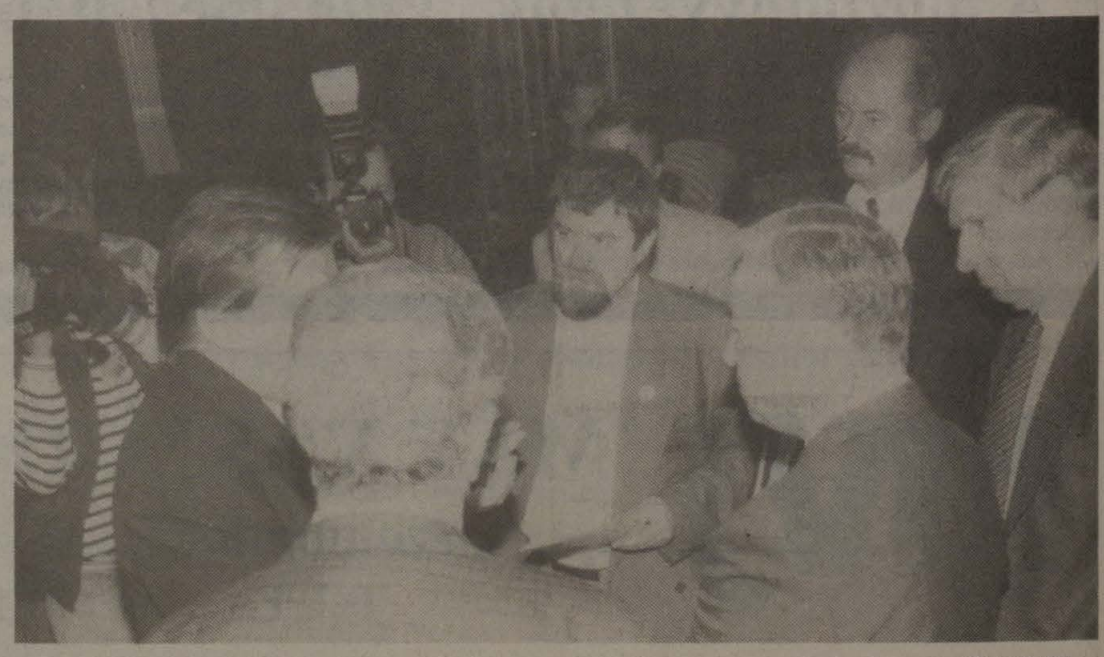
FESZÜLT PILLANATOK

Sztrájktárgyalások, '95 április









Fényképezte: Tüttő Tibor

A munkarend új szabályai

Az új kollektív szerződés megkötésével kapcsolatos tárgyalások legvitatottabb kérdése a munkarend volt. Érthető, hiszen a munkarend közvetlenül érinti a dolgozók munka- és pihenőidejét, kihat a keresetre. Ezért sokan érdeklődnek az új szabályok lényegéről.

A munkarendek elkészítésénél két szempontot kell összehangolni: a munkáltató gazdasági érdekét és a munkavállaló szempontjait. Erre való tekintettel rögzítette a Munka Törvénykönyve 119. §-a, hogy a munkarendet kollektív szerződésben kell meghatározni, kivéve, ha nincs kollektív szerződés a munkáltatónál. Ezzel kapcsolatban a munkáltató a szakszervezetek számára elfogadhatatlan álláspontra helyezkedett: azt akarta, legyen kollektív szerződés, de abba azt rögzítsék, hogy a munkarendet a munkáltató állapítja meg. Ebben a kérdésben hosszú és keserves vita után sajátos kompromisszum született. Ennek megfelelően a kollektív szerződés 28. §-a a következőket tartalmazza: „Az adott szolgálati helyen alkalmazható, az üzemidőhöz és a technológiához igazodó munkarendeket — munkaköri csoportosításban — helyi függelékben kell meghatározni."

Ez a szabály megfelel a Munka Törvénykönyve idézett szakaszának, vagyis a „megállapodáson" alapuló rendszernek. A helyi függeléket — és benne a munkarendet — a szolgálati főnök és a helyi szakszervezetek megállapodása hozza létre. A megállapodás alkalmas arra, hogy a munkáltató gazdasági érdekét — elsősorban a technológiai követelményeket — továbbá a munkavállalók érdekét egyaránt figyelembe vegyék, vagyis összehangolják. Ebben az alkuban nem kétséges, hogy a főnök van helyzeti előnyben és nem a beosztott szakszervezeti tisztségviselő. Ezért túldimenzionált volt az országos vitában az az aggodalom, hogy ez a megállapodásos rendszer nem alkalmas a munkáltató gazdasági érdekének érvényesítésére, és akadályát képezi a korszerűsítésnek.

A munkáltató átszervezéssel és ennek kapcsán a munkarend gyakori változtatásával számol, így került be új pontként a kollektív szerződésbe a következő:

„Amennyiben valamelyik fél a helyi függelékben meghatározott munkarend módosítását kezdeményezi a javaslatról... az átadástól számított 15 napon belül kell megállapodni." A munkarend módosításánál is a munkáltató és a munkavállaló érdekét kell összehangolni és természetesen törekedni kell a megegyezésre.

A munkáltató biztosítékot kért arra az esetre, ha a munkarend-módosítás nem jönne létre, ezért a kollektív szerződés a következőket rögzítette új szabályként: „Ha a határidő lejártáig megállapodás nem jön létre, a tárgyalásokba a szakmai felettes szervet, valamint a felsőbb szakszervezetet is be kell vonni, illetve a felek tőlük független személyt is igénybe vehetnek, ez esetben a határidő további 15 nappal meghosszabbodik."

Ez a szakasz csak akkor kerülne alkalmazásra, ha a munkarend-módosításban a szolgálati főnök és a helyi partner szakszervezetek nem tudnának közös nevezőre jutni. Erre az esetre a kollektív szerződés nem tartalmazott szabályt, eddig igény sem volt ilyen szabályra. A új szabály nem sérti a helyi megállapodásos rendszert, hiszen a felettes szervek és a közvetítő a helyi szervek megegyezését segítik, de nem dönthetnek helyettük. Ezzel szemben, ha döntőbírót vesznek igénybe, ő eldöntheti a vitás kérdést, de csak akkor, ha a felek előzetesen írásbeli nyilatkozatukkal alávetik magukat a döntőbíró döntésének. A közvetítő és döntőbíró a felektől független szakértő személy. A munkáltató által a munkarendre tett módosító javaslat megtételétől, ha a fenti eljárással 30 nap eltelik, a kollektív szerződés új szabálya alapján életbe lép, vagyis alkalmazni kell a munkáltatói javaslatnak megfelelő munkarendet mindaddig, míg nem jön létre megállapodás. Ez a szabály kétségtelenül sérti a megállapodásos rendszer elvét. Nyomatékosan fel kell azonban hívni a figyelmet arra, hogy az ilyen munkarend nem tartalmazhat osztott munkaidőt, mert ez törvényellenes lenne. [Lásd MT 120. §. (4) bek.]

Szakszervezeti javaslatra, ennek ellensúlyozására került felvételre a következő szabály:

„Ha az új munkarend a munkavállalók helyzetére (munkaviszony, munkakör) kihat, az új munkarend bevezetéséig előzetesen meg kell állapodni a MÁV Rt.-nél elhelyezhető munkavállalók számáról, további foglalkoztatásáról. Az erre vonatkozó megállapodást a felettes szakmai szervek, illetve szakszervezeti szervek bevonásával kell megkötni."

Az idézett garanciális szabály védi a dolgozókat attól, hogy új munkarend bevezetésénél létszámhely-megtakarítás címén utcára kerüljenek emberek. A munkarendeket illetően egyedülálló garanciális szabályról van szó. Ez egyben azt is jelenti, hogy „létszám-felszabadító" munkarend addig nem vezethető be, míg az érintett dolgozók foglalkoztatásáról nem jön létre a felek között megállapodás.

A kollektív szerződés új szabálya kitér arra is, hogy mely esetekben indokolt munkarend-módosítás. Ezek az esetek a következők: menetrendváltozás, technológia váltás, foglalkoztatást befolyásoló műszaki fejlesztés, és szervezeti intézkedés. A kollektív szerződés felsorolja a gyakorlatban alkalmazásra kerülő munkarendeket is: 5 napos, nyújtott (5 + 5, 8 + 4 stb.) többműszakos, folytonos (éjjel-nappal, szünnap nélküli üzemeltetés) folyamatos (üzemelési napokon megszakítás nélkül üzemel), egyéb, hogy melyiket alkalmazzák, helyi döntést igényel.

Mint az ismertetésből kitűnik, új kompromisszumos szabályok jöttek létre a munkarendekre vonatkozóan, amelyek elősegítik a munkáltató szervezési intézkedéseit, ugyanakkor megfelelő garanciát nyújtanak a dolgozóknak is.

Dr. Garabon Sándor

A közömbösség visszaÜT!

Miért fontos minden szavazat?

1. Mert nem mondhatunk le a sorsunkat érintő döntések befolyásolásáról!

2. Mert az üzemi tanácsokat csak a mi szavazataink hozzák létre!

3. Mert a Vasutasok Szakszervezete is csak 50%-os támogatottság felett köthet kollektív megállapodásokat!

4. Mert mindannyiunknak szüksége van érdekképviseletre és érdekvédelemre!

5. Mert így is ki kell fejeznünk összetartozásunkat, egységünket!

6. Mert minden leadott szavazat bennünket, vasutasokat erősít!

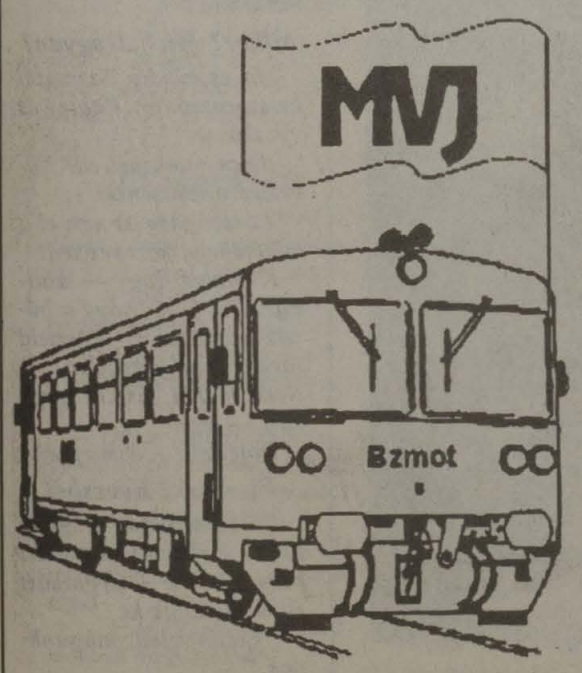
Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét !

Mi nem szolgálunk meglepetéssel.

Mi tartjuk a szavunkat, nem módosítgatunk.

MVJ

Másoktól eltérően mi így javítunk:
vállalkozói ár + legkedvezőbb határidő + egyenletes — a szabványok és előírások szerinti — minőség.



Ha bennünket is pályáztat, meggyőződhet a fentiekről.

Ha nem teszi, megbánja!
Legyen a megrendelőnk!

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94-313-310, 313-311, 313-313
Fax: 94-313-313, 313-315
Vasúti tel.: 07-28-03, 07-28-05

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT
4034 Debrecen, Faraktár u. 67.

VÁLLALKOZUNK

- vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára
- teherkocsigyártásra, átalakításra, tartálytestgyártásra,
- vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
- vasúti nosztalgiakocsik felújítására,
- daruk, tolópadok, vasszerkezetek (oszlopok, tetőszerkezetek) gyártására, javítására

FELVILÁGOSÍTÁS:

VÁLLALKOZÁSI OSZTÁLY
Tel.: 52/346-800/283
Fax: 52/ 314-725
vasúti tel.: 03/29-86

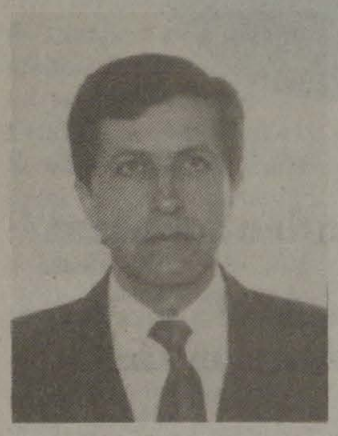
Üzemi tanácsi választások: május 23. és 25. között

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

SIMON DEZSŐ

a VSZ budapesti területi bizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Nemcsak megőrizni tudtuk, hanem az utóbbi egy évben javítani is sikerült szervezettségünket."

... „Tagjaink és tisztségviselőink hiteles, naprakész tájékoztatását tartottuk és tartjuk ezután is az egyik legfontosabb feladatunknak. A visszajelzések alapján jó úton haladunk, de tagjainkkal még élőbbé szeretnénk tenni a kapcsolatot."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

PSZOTA ÁRPÁD

a VSZ gépészeti intézőbizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Eredményeket értünk el a vontatási főnökségek fenntartási dolgozóinak helyes bérbesorolása és a kocsiszolgálati dolgozók munkakörülményeinek javítása (formaruha, lámpa stb.) terén."

... „Olyan szakági függeléken dolgozunk, mely segítséget nyújt a helyi függelékek megkötéséhez és biztosítja, hogy az ország minden gépészeti szakszolgálathoz tartozó főnökségén azonos feltételek között foglalkoztassák tagjainkat."

Kocsimester a sztrájkról

Már több mint négy órája befejeződött a sztrájk. A forgalom még nem indult meg. Lépkedek a Nyugati pályaudvar tároló vágányai között, csak a salak zizeg a talpam alatt. Itt ez szolgál ágyazatként kövek helyett. Odébb egy varjú ül a rozsdás sínkoronán, nem akar felszállni, pedig már a közvetlen közelében járok. A „bakterházban" Dancs Sándor kocsimester köszönt régi kollégaként, még nem sejti, hogy miért jöttem, de szívesen áll a rendelkezésemre. Mielőtt kérdéseimre válaszolna, pipára gyújt, és végigsimítja tiszteletet parancsoló szakállát.

— **Nem bizonytalanított el, hogy a fordában csak nyolcan sztrájkoltatok?**

— Nem, bár néha követhetetlen volt, hogy miről folynak a tárgyalások, de bíztam a szakszervezetben, hogy az én, a mi érdekeinkben tárgyal. Tudom ez most furcsán hangzik, de úgy gondolom, hogy ha nincs a szakszervezet, a munkást nem védi meg senki.

— **Mi a véleményed a többiekről, akik aláírtak?**

— Az volt a baj, hogy az ügyeletes tiszt és a rendelkező forgalmi szolgálattevő írt alá elsőként, a többieknél működött a nyájszellem. Sokan azt sem tudták, hogy mit írnak alá, mert az egyik kocsirendező örömmel újságolta, hogy aláírt, így most biztos mehet haza. Hiába beszéltem nekik, hogy többet veszíthetnek ennél a pár ezer forintnál, nem hallgattak rám. Többen mondták, hogy két gyerek nem maradhat kenyér nélkül. Én ezt megértem, pedig nekem négy van, és ezzel így van még jó néhány mozdonyvezető is, csak ők tisztában vannak azzal, hogy minden masinisztát nem lehet kirúgni.

— **Volt olyan vélemény is, hogy minek sztrájkolni, ha a mozdonyvezetők megállnak, azzal is elérjük a célunkat.**

— Ez nagy tévedés, mert azt gondolom, hogy a kisebbség nem védheti meg a többség érdekeit. Ha nem állunk mellé jük, akkor előbb-utóbb csak a saját érdekeikben állnak ki ilyen következetességgel, a többiek pedig nem lesznek képesek megvédeni magukat. Sajnos a forgalmi dolgozók közül azok voltak a megalkuvók, akiktől a legtöbbet várná az ember.

— **Kiszámoltad-e, hogy ez a két szolgálat mennyibe került neked?**

— Nem, de nem is nagyon érdekel, az a pár ezer forint már úgyis oda van. Bár jó lenne, ha az ilyen alkalmakra a szakszervezetnek volna pénze, mert sokan nem félelemből dolgoztak, hanem sajnálták a kiesett keresetet. Segélyt viszont nem szívesen kér az ember.

— **Szerinted mi szükség volt erre a négy napra?**

— Nem lett volna szükség rá, ha meghosszabbítják a régi kollektív szerződést. Amit a vasút az új kollektív szerződéssel nyert, azt elveszti a négy napi bevételkieséssel. Még olyat is hallottam, hogy itt nem a pénzről tárgyaltak, hanem presztízsről. Ha így van, akkor miért akarták csökkenteni a bérpótlékunkat? Miért akarta a MÁV a munkarendet önkényesen szabályozni? Biztos, hogy pénzkérdés, másról nem lehet szó.

— **Mit szól a családod az egészhez?**

— Meglepődtek, hogy olyan korán hazaértem, de csodálkozás nélkül tudomásul vették, hogy sztrájk van. Bár az a kétezer forint biztos hiányozni fog a családi költségvetésből. Ezt ők is megérzik majd.

— **Ha ősszel újra csak ilyen eszközökkel tudunk béremelést kiharcolni, ismét megállsz?**

— Természetesen, csak nehogy úgy járjunk, mint a decemberi megállapodással, hogy az APEH-nek sztrájkoljunk.

Tonzor Péter

EZEK UTÁN MIT VÁRJUNK ...?

Rekviem egy munkakörért

A MÁV-nál a mozdonyszemélyzet ellenőrzését és oktatását néhány évvel ezelőtt az utazó mozdonyfelvigyázók látták el. Ebbe a munkakörbe a hosszú gyakorlattal rendelkező, jól képzett és pedagógiai érzékkel is megáldott mozdonyvezetőket nevezték ki.

1993 tavaszán a Mozdonyvezetők Szakszervezete kezdeményezte a szóban forgó munkakör megszüntetését. A kezdeményezők a vontatási utazó személyzet oktatásának korszerűsítésére olyan javaslatot tettek, mellyel egy csapásra megszűntek volna az ellenőrzési feladatok. A MOSZ akkori alelnöke, Németh László által közgazdaságilag alátámasztott elképzelésbe az is beletartozott, hogy több mozdonyvezető külön pótlék mellett végezte volna az oktatást.

A MÁV vezetése fogékonyságának eredményeként a VSZ gépészeti intézőbizottsága — tagjai védelmében — csak kifogás benyújtásával tudott megfelelő tárgyalási pozíciót elérni. A közlekedési főfelügyelet szakvéleményét is felhasználva sikerült a munkakört a név és feladatkör megváltoztatásával megtartani. A változások közé tartozott az a feltétel is, hogy pályázatok útján kapták meg a megbízást az arra érdemes jelentkezők. Pályázathoz illően 1996. szeptemberéig, határozott időtartamra nevezték ki immáron a gépészeti vonalellenőröket.

Az élet csendesen folyt tovább a medrében, amikor Németh László 1995 márciusában — ekkor már a gépészeti főosztály vezetőjeként — elrendelte a gépészeti vonalellenőri munkakör teljes megszüntetését. A helyzet annyira hasonlított a két évvel ezelőttihez, hogy ismét kifogást kellett benyújtani a szakszervezeti vélemény nélkül kiadott intézkedés ellen. Az ezt követő tárgyalásokon Németh úr szóbeli ígéretet tett arra, hogy a más munkakörbe áthelyezendő munkavállalók alapbére a határozott idejű kinevezések időtartamára változatlan marad. Mire a végleges rendelet napvilágot látott, e fontos részlet a feledés homályába veszett, és egyoldalú munkaszerződések felajánlásával kívánta lezárni az ügyet. A törvényellenes passzus így szól:

Amennyiben a munkaszerződés módosításában valakivel nem sikerül megállapodni, akkor az illetőnek — április 30-ig történő kézbesítés mellett — 1996. január 1-jei hatállyal fel kell mondani.

E kitétel sérti a Munka Törvénykönyve 7. § (2) bekezdésében foglaltakat: „A megállapodást az támadhatja meg, akit a nyilatkozat megtételére jogellenes fenyegetéssel vettek rá." A harmadik bekezdés szerint: „A megtámadás határideje 30 nap, mely a jogellenes fenyegetés esetén a kényszerhelyzet megszűnésétől számít." De mikor szűnik meg a kényszer?

A főosztályvezető úr rendelete olyan kényszert tartalmaz, mely megvonja a munkavállalóktól a szabad szerződés jogát.

Úgy látszik, hogy a MÁV elismert szakszervezeti múlttal rendelkező vezetője a technológia módosítást és racionalizációt csak jogellenesen képes végrehajtani. Ezek után mit várjunk a többi vezetőtől?

Pszota Árpád

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE PROGRAMJÁBÓL

Az ifjúságról

... „A vasutas ifjúság helyzete, köszönhetően a nemzetgazdaságban és az ágazatunknál bekövetkezett változásoknak, egyre bizonytalanabbá válik. A fiatalok gondjainak, problémáinak megfogalmazása során a megértés oldaláról, a hangsúlyt a közös megoldás keresése oldalára kell helyezni, s ez önmagában is egy minőségi változás szükségességét jelenti.

A cselekvés kényszere elől kitérni egyrészt nem érdemes, másrészt érdemtelen tett lenne.

Mikor? Mit? Hogyan?

Ma és mindig. Szervezni és szerveződni. Vitatni és vitatkozni.

Nincs munkahelyed? Követeld teremtsenek!

Tartson meg és nem el a munkahelyi környezeted!

Képtelen vagy — alulképzettek bűne, vagy a bűnös képzetteké? — Követeld járassanak iskolába! — Nekik futotta, fuss Te is egy kört — érte!

Dolgozol — nem régen.

Fizetnek? Kevésbé!

Rólad szólunk, magunk baját sorjázzuk. Ez a mi programunk. A megoldást együtt találjuk ki.

Neked, veled, magunknak."

Szombathelyi sztrájkértékelés

A sztrájk lefújása után kértünk rövid értékelést Horváth Csabától, a szombathelyi területi bizottság titkárhelyettesétől.

— A számok nem jelentenek semmit, annak ellenére, hogy a területen dolgozóink 50-70 százaléka szüntette be a munkát — mondja. Dicséretet érdemelnek a zalaegerszegi fűtőháziak, a szombathelyi és a veszprémi csomópont vasutasai. Érthetetlen a számunkra a celldömölki csomópont, Tapolca és környékének alacsony részvétele, valamint a szombathelyi vontatásnál történtek.

— **Mi is történt valójában a szombathelyi vontatásnál?**

— A sztrájk első napján azokat a dolgozókat — közel ötvenet — akik nem sztrájkoltak, de még az elégséges szolgáltatásban sem vettek részt, a szolgálati vezető — a felolvasókönyv aláírása nélkül — gondolom munkáltatói jutalomként, hazaengedte. Ezek irodaiak és középvezetők voltak.

Ez annyira megosztotta a vasutasokat, hogy majdnem a munkabeszüntetés kudarcához vezetett. Sajnos, a helyi operatív bizottság írásos jegyzőkönyveit a munkáltató kedvezőtlenül, igazságtalanul és szabálytalanul vizsgálta.

Horváth Csatától még megtudtuk, hogy a nyugat-dunántúli vasutasokat nem lehetett volna kifárasztani. Végsőkig képesek lettek volna harcolni jogaikért!

Sz. J.



A telefonnál: Lódi István, a Keleti Állomásfőnökség VSZ szb-elnöke

LÁZÁR ERVIN

A lyukas zokni

Volt egyszer egy lyukas zokni. Új korában nem akárki lehetett, mert előkelő anyagból készült, és hetyke kék minták ékeskedtek rajta. De hát most már megöregedett. S mondom, volt rajta egy lyuk. Amolyan pöffeszkedő, cafrangos szegélyű. Bent laktak egy rozoga szekrény legrozogább fiókjának legalján.

— Azért én szebb vagyok nálad — mondta a lyuk a zokninak.

— Mi — csodálkozott a zokni —, még hogy szebb?! Mitől vagy szebb?

— Mert átlátni rajtam — mondta a lyuk.

— Ugyan — oktatta a zokni —, rajtam éppen az a szép, hogy nem vagyok átlátszó, s nézd meg a gyönyörűséges kék mintáimat!

— És piszkos is vagy — folytatta a lyuk, fittyet hányva az oktatásra —, én bezzeg sohasem piszkolódom be.

Ezen a zokni elgondolkodott.

— Na ugye! — hangoskodott a lyuk. — Te is belátod. Nem is méltányos, hogy én ilyen kicsi vagyok, te meg ilyen nagy.

Fogta magát, nőtt egyet. Most már alig maradt valami a zokniból. Nagyobb volt a lyuk, mint a maradék zokni.

— Teljesen tönkreteszel — siránkozott a zokni.

— Örülj, hogy ilyen gyönyörű lyukkal lakhatsz együtt — fölényeskedett a lyuk, és még nagyobbra nőtt.

— Jaj, megölsz! — kiáltotta a zokni, és akkor a lyuk nagy pöffeszkedve akkorára nőtt, hogy a zokniból nem maradt semmi... De ahogy eltűnt a zokni, úgy eltűnt a lyuk is. Mert ha zokni nincs, lyuk sincs.

Így aztán a nem létező lyuk most siránkozhat a nem létező zokni után.

KIT VÁLASSZAK?

Választani muszáj. Nem azért, mert ezt egy szakszervezeti lap írja, hanem azért, mert a dolgozók számára fontos, hogy érvényes legyen a választás. Miért? Mert a sztrájkkal megvédett kollektív szerződés csak akkor marad meg, ha a szakszervezetek jelöltjeit a választásra jogosultak több mit fele támogatja. Úgy gondolom, senki számára sem lehet kérdés, hogy meg tesz-e annyit önmagáért — jelen esetben kockázat nélkül — amennyi a szakszervezeti jogosítványok megtartásához szükséges.

Melyik szakszervezet jelöltjeit támogassa? Természetesen azt, amelyik az Ön érdekeit képviseli. Ahhoz, hogy megkönnyítsük a döntését, sorra vesszük a vasutasok kegyeiért versengő három reprezentatív szakszervezet céljait és esélyeit.

Kezdjük a **Mozdonyvezetők Szakszervezetével**. Újságukban megjelent választási programjuk szerint legfontosabb céljuk a támogatottságuk százalékos növelése. Erre minden esélyük meg van, annak ellenére, hogy szavazótáboruk — amely megegyezik tagságukkal — elég jól körbehatárolható. Az ok is egyszerű. Az 1993. évi választások óta a MÁV létszáma csökkent, így a vontatási utazók aránya nőtt. Emellett — amint azt a sztrájk alatt is bizonyították — egységesek. Nem gyengítik őket a pluralizmus hívei.

A **Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete** szintén magasabb támogatottságra törekszik. Vezetői erős tagszervezésbe fogtak. Jelöltállítási stratégiájuk is inkább mennyiségi szemléletű — tisztelet a kivételnek —, amiből az következik, hogy feltételezhetően nem a képviselet és érdekvédelem felelősségéből kívánnak osztozni, hanem a VSZ vagyonából. Sajnos a választóknak számolniuk kell azzal, hogy a VDSZSZ esélyeinek esetleges növekedésével tovább romlik a vasutasság egységes fellépésnek lehetősége.

A **Vasutasok Szakszervezete** célját kizárólag tagjai érdekei határozzák meg. A választási eredménynek tükröznie kell a vasutasság egység iránti igényét. Az elvárásoknak megfelelő eredményeket csak egységes, szakértő és sztrájkképes szakszervezet tud felmutatni. A VSZ az 1993. évi választásokon megszerezte a szavazatok nagy többségét, így a legtöbb üzemi tanács tag és megbízott jelenleg is a VSZ tagja. Természetesen szeretnénk, ha az elmúlt két évben szerzett tapasztalatainkat az elkövetkező időszakban is a vasutasok javára tudnánk fordítani. Ha minden választásra jogosult él szavazati jogával, akkor az egyéb körülmények ellenére is javul a Vasutasok Szakszervezete támogatottsága.

Döntsön saját érdekei szerint! Jó választást!

Karácsony Szilárd

Szakszervezeti tekintély

Elmondhatjuk: sikeres volt az évszázad második általános, határozatlan időtartamú vasutassztrájkja. A körülmények megítélése azonban közel nem ilyen egyértelmű. A sztrájkban a vasutasok szakmakörönként jelentősen eltérő módon vettek részt. A különböző okok közt a munkabeszüntetés céljának megítélése jelentős helyet foglalt el.

Miért is folyt ez a sztrájk?

A szakszervezeteket a kollektív szerződés hiánya kényszerítette a sztrájk meghirdetésére. Természetesen, mint mindig, most is elhangzott a vád, hogy nem a munkavállalók jobb sorsáért, hanem a saját tekintélyük — presztízsük — megőrzéséért küzdenek szakszervezetek. Igen, be kell vallani, így van! De kinek fontos a érdekképviseletek tekintélye? A szakszervezeti vezetőknek — kínálkozik a végtelenül leegyszerűsített válasz. A valóság ezzel szemben az, hogy a szakszervezetek súlya — vagy súlytalansága — sokkal inkább magukra a munkavállalókra van hatással.

A szakszervezeti vezetők feladata: adott gazdasági környezetben a tagjaik érdekeit lehető legjobban érvényesítő szerződés megkötése a munkáltatóval. Magyarországon ezek a szerződések immáron öt éve valódi alkufolyamat mentén jönnek létre. A munkáltató helyzete mindig adott, azt senki sem kérdőjelezheti meg. A szakszervezetek tárgyalási pozícióját viszont csak a támogatottságuk határozza meg. Sztrájk idején ez többszörösen igaz. A munkavállalók sorsát meghatározó kollektív szerződés minősége jelentős részben a szakszervezetek tekintélyén múlik. Ennek hiányában egyoldalú munkáltatói elképzelések érvényesülnek.

A valódi szerződések esetében kettőn áll a vásár. A végeredményt a két fél gazdasági lehetőségei és érdekei határozzák meg. A MÁV Rt.-nél valóban létezik az a bizonyos kedvezőtlen gazdasági belyzet, melynek keretén belül kénytelen a munkáltató döntéseket hozni. De nem mindegy, hogy milyeneket! Pontosan az elmúlt évek tapasztalatai bizonyították, hogy mindig létezik az eredeti elképzelésnél humánusabb megoldás. Szakszervezetek nélkül senki és semmi sem készteti a munkáltatót arra, hogy ezeket a lehetőségeket komolyan mérlegelje.

A vasutassztrájkhoz vezető folyamat során maga az érdekegyeztetés elve, ezáltal minden korábbi, a vasutasok számára kedvező eredmény került veszélybe. Meglehet, hogy vannak, akik nem érezték ennek súlyát, ezért tudott érvényesülni néhány esetben a vasutasság egységének megosztására tett kísérlet. A szakszervezeti jogok elvesztését részben vagy egészen átélők köszönetre érdemes támogatása a figyelmeztetés arra, hogy addig kell cselekedni, ameddig az élet erre lehetőséget ad, mert igaz a szlogen: a vasutat vasutasok nélkül *valóban* nem lehet megmenteni!

Az előző mondattal be is lehetett volna fejezni e gondolatsort. de egy tényről nem lehet megfeledkezni. A kormány, mint tulajdonos, a sztrájk alatt mindvégig tartotta álláspontját, miszerint nem kíván beleszólni a MÁV Rt. belügyeibe. Ítélkeznünk e magatartás felett nem áll jogunkban, mindössze azt rögzíthetjük, hogy a jelenlegi kormány nagyobbik pártja egy évvel ezelőtti kampánya során a társadalommal és azok képviselőivel való szorosabb együttműködést ígért. A volt és majdani választókkal való együttműködés pedig nem pénz kérdése.

K. Sz.

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE PROGRAMJÁBÓL

A női munkáról

... A Vasutasok Szakszervezete Női választmánya a nők sajátos érdekeinek védelmét kívánja ellátni, hozzájárulva ezzel a Vasutasok Szakszervezete által biztosított munkavállalói érdekvédelemhez. (...)

Mit akarunk?

— Az anyák szabadon dönthessenek a munkavállalás és az anyai hivatás között.

— A nők 55 éves nyugdíjkorhatárának visszaállítását, rugalmas nyugdíjrendszert.

— Családbarát törvényeket.

— Olyan foglalkoztatáspolitikát a MÁV Rt.-nél, a mely tervezhetővé teszi a vasutas nők életpályáját.

— A kollektív szerződés anyasági juttatásainak bővítését.

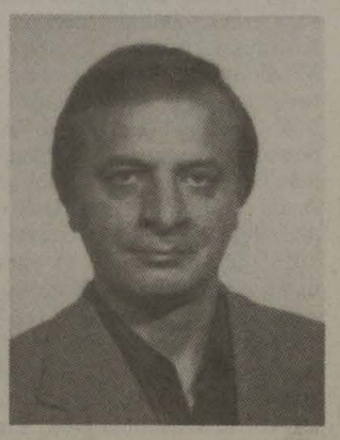
— A MÁV-gyermekintézmények megtartását."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

PÖHACKER ATTILA

a VSZ záhonyi terűleti bizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „A külső és belső megosztási kísérletek ellenére sikerült megőriznünk a szakszervezeti tagság akcióegységét, amit a legutóbbi sztrájk országosan is kiemelkedő helyi támogatottsága bizonyít."

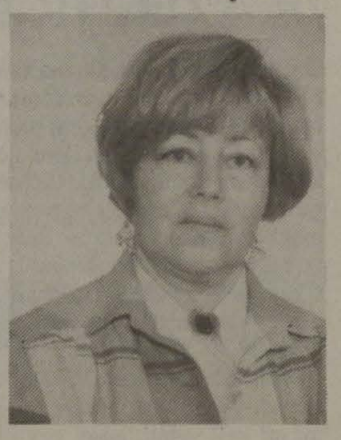
... „Hallatnunk kell a hangunkat a záhonyi átrakókörzet valamennyi hasznosítását célzó javaslattal kapcsolatban. E nemzetközi jelentőséggel bíró körzet átalakítása nem mehet a munkavállalók rovására."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

DR. IMRÉDY GYULÁNÉ

a VSZ központi hivatalok és intézmények intézőbizottságának titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „A vasút berkeiben speciális helyet elfoglaló főnökségeink és gazdasági társaságaink esetében mindig sikerült a munkavállalói érdekeket figyelembe vevő elképzeléseinket foganatosítanunk."

... „Szeretnénk megérni, hogy az alapszervezeteink tagjait nap mint nap fenyegető bizonytalanság végképp átadja helyét az alkotó munkahelyi légkörnek."

A TÉT

Mit veszíthetünk?

1. Érdekeink képviseletét

2. A kollektív szerződést

3. A vétójogot

Mit nyerünk?

1. Részvételt a vállalat vezetésében

2. A megélhetés biztonságát

3. Az üzemi tanácsi választásokat

Vasutasok Szakszervezete

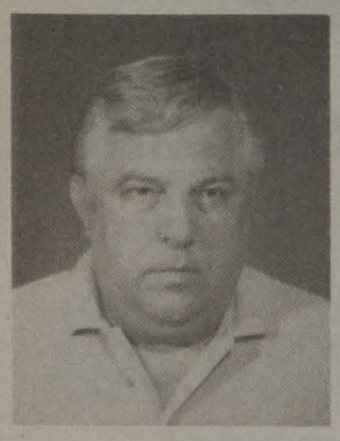
Válassza a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeit!

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

ESZENYI LÁSZLÓ

a VSZ debreceni területi bizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Sokat javult a területi bizottság munkájának színvonala azáltal, hogy valamennyi a Debreceni Üzletigazgatóság területén működő alapszervezet részt vesz a testület munkájában."

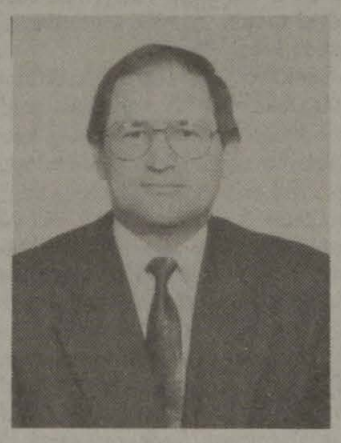
... „Fel kell készülnünk arra, hogy a MÁV Rt. mellékvonali racionalizálási terveinek helyi tárgyalása során a munkavállalók számára a lehető legjobb feltételeket sikerüljön kialkudnunk."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

BALOG LÁSZLÓ

a VSZ pályagazdálkodási intézőbizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Az elmúlt években lezajlott változások a pályafenntartás és -építés területét szinte teljes mértékben érintették. Ha nem is minden esetben, de többségében sikerült a tagjaink sorsát érintő legfontosabb kérdésekben humánus megoldásokat kikényszerítenünk."

... „Mindent el kell követnünk, hogy a MÁV Rt. előttünk álló átalakítása során megakadályozzuk a munkavállalók helyzetének további romlását. Az illetékeseknek be kell látniuk: a pályafenntartóknak nincs hová hátrálniuk."

KÜT-hírlevél

A MÁV Rt. központi üzemi tanácsa az 1995 április 11-én tartott ülésén a befektetési eszközök hasznosításának eredményeiről, a gazdasági társaságok üzletrészeinek eladását részletező elképzelésekről és a kollektív szerződés aláírására irányuló egyeztető tárgyalásokon képviselt munkáltatói pozíciókról hallgatott meg tájékoztatót a területeket felügyelő vezérigazgató-helyettesektől.

Dr. Magos György kereskedelmi vezérigazgató-helyettes először szólt a munkavállalói részesedési programra vonatkozó tervezetekről, amelyeket alapvetően befolyásol az a tény, hogy a kedvezményes hitelek igénybevételének feltétele az, hogy állami tulajdon megvásárlása történjen az elidegenítés során. A MÁV Rt. esetében már nem lehet erről beszélni. A tulajdonos ettől eltekintve nem kíván elzárkózni attól, hogy a gazdasági társaságok munkavállalói és vezetői részére kedvezményes áron, meghatározott mértékű tulajdon megvásárlását tegye lehetővé. Öt-öt százalék mértékéig a könyv szerint nyilvántartott értékben határozták meg ezt a lehetőséget.

A gazdasági társaságok üzletrészeinek eladásával kapcsolatban elmondta, hogy a GT-ket megkülönböztették aszerint, hogy

— *megmarad 100 százalékos MÁV Rt.-tulajdon,*
— többségi MÁV Rt.-tulajdon marad,
— kisebbségi tulajdonos marad a MÁV Rt.,
— teljes mértékben eladásra kerül,
— az eladhatatlan felszámolásra kerül.

Az első csoportba azok tartoznak, amelyek a zavartalan vasútüzem fenntartásában szerepet játszanak, a megrendelésállományokat a MÁV Rt. hosszú távon biztosítani tudja, és jelentős fejlesztéseket nem igényelnek.

A második csoportba az eredményesen gazdálkodók tartoznak, ahol osztalék képződik.

A harmadik csoportba a kisebbségi tulajdon mértéke 25 + 1 százalék.

A negyedik csoportba azok tartoznak, amelyeknek a MÁV Rt. nem tud megrendelést biztosítani és tevékenységük más területről pótolható.

Az ötödik csoportba a veszteséges gazdasági társaságok kerültek, ahol a MÁV Rt. nem tud megrendelést adni és az idegenfeles megrendelés sem biztosítja az eredményes működés feltételeit.

Az értékesítéseket úgy kell végrehajtani, hogy vagyonvesztés nem következhet be.

A tájékoztató részletesen kitért az ingatlanértékesítést befolyásoló tényezőkre, ezek:

— a nyomott piac,
— a telekkönyvi rendezetlenség,
— *a rendezési tervek módosításának időigénye.*

A KÜT tagjai észrevételeikben a területükön működő gazdasági társaságok további sorsáról és az értékesítések várható időpontjáról érdeklődtek.

Szentgyörgyi Tamás gazdasági vezérigazgató-helyettes a kollektív szerződés megkötésének előmozdítására irányuló munkáltatói törekvéseket és elképzeléseket ismertette.

Szólt arról, hogy a MÁV Rt. vezetői, a vasút megújhodásán túl, a munkavállalók érdekében is cselekszenek. A kollektív szerződés nélküli állapot kezelésére került kiadásra a sokat vitatott vezérigazgatói utasítás. A munkabeszüntetés, a jelentős kár mellett, fuvarpiaci pozícióromlást is eredményezett.

A központi üzemi tanács az 1/1995. számú vezérigazgatói utasítás törvényellenes kiadását nem fogadta el. Ezért egyöntetű szavazás alapján, az MT 67. §-ára hivatkozva, a bírósághoz fordult annak érvénytelenségének kimondásáért.

Végül a tanács tájékoztatót hallgatott meg az országos koordinációs bizottság legutolsó ülésén elhangzottakról és az üzemi tanácsi választások egységes rendszerben történő lebonyolítását elősegítő iratminták elfogadásáról.

Végvári Károly

A sztrájk tanulságairól

Első felindulásomban én is azt gondoltam, hogy egy ilyen — VSZ részéről — sikertelen sztrájk után le kell vonni a konzekvenciát mind a tagoknak, mind pedig a szakszervezeti vezetőknek. Feltettem a kérdést, hogy szükség van-e egyáltalán a szakszervezetre, ilyen szakszervezetre. Első pillanatban úgy tűnt, hogy a tagok nem kívánnak erőt demonstrálni, vagyis számunkra nem fontos a kollektív szerződés, illetve megfelelne a munkáltató által kínált módozat. Biztos, hogy azt akarták a tagok? Nem hiszem. Akkor hát miről van szó?

Bizonyára igaz az, hogy nem tudták a vasutasok, hogy miért kellene sztrájkolni, követhetetlen volt a tárgyalások menete. Az információ nem megfelelő módon és időben áramlott, ebben bizonyára az apparátus is vétett. Valószínű, hogy a személyes meggyőzés többet ér minden írásos infónál. Sajnos többünket megzavart a sajtó (más megint ez a fránya média) többnyire nem szándékos félretájékoztatása. Az újságírók többsége nem ért a munkajoghoz és még kevésbé a vasúthoz. Persze voltak szándékos csúsztatások is (lásd: Népszabadság címoldalán a mozdonyvezetők fizetése). Az Objektív és a TV Híradó többnyire korrekten tolmácsolta az eseményeket. Azt viszont tudomásul kell venni, hogy egy újságíró számára a sztrájktörés a legizgalmasabb téma egy meghirdetett munkabeszüntetésnél és, hogy a területi forgalmi tagozat vezetője kifejti kamerák előtt, hogy az egyik legnagyobb pályaudvar dolgozói nem kívánnak sztrájkolni, egyenesen dilettantizmusnak tűnik. Néhány tollforgató kollégám el is nevezte akciónkat operettsztrájknak. Valóban, ami kívülről nevetségesnek látszott, az véresen komoly volt a tárgyalóasztaloknál. Ilyen támogatottság esetén akár a sztrájkfelhívást is vissza lehetett volna vonni. Szerencsére elnökünk ezt nem tette meg, mert onnantól kezdve valóban rajtunk nevetett volna az egész ország. Talán a szakszervezeti mozgalmunk végét is jelentette volna, mert hiába nyernénk meg az üzemi tanács választásokat, ez mind nem ér semmit, ha egy sikeres munkabeszüntetést nem tudunk megszervezni.

Sajnos fölő, hogy ez a tavasz volt az ősz próbája, amikor konkrétan érthető százalékokról folyik majd a vita. Abban az esetben, ha ismét csak a mozdonyvezetők tesznek tanúbizonyságot egységükről, akkor a többi vasutasnak nincs is szüksége érdekvédelmi szervezetre. Könnyen, meglehet, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezetével külön ül le tárgyalni a MÁV vezetése, sőt az sem lenne meglepő, hogy megajánlanák neki egy bérkategóriával többet. A többi dolgozó béremelését ismét elintéznék, egy hatszázalék körüli összeggel, így az egész ügy a munkáltató és a kormányzat részéről el lenne intézve.

„Természetesen" a jövő évben ismét adószigorítás vár ránk, vagyis az emelt összeget ismét az APEH kasszírozná be. Erre már történt utalás a napi sajtóban, mely szerint az első 110 ezer forintra kiterjesztenék a 20 százalékos adósávot, vagyis minden munkavállaló elkönyvelhetne 22 ezer forint nettó bércsökkenést. A tét nem kicsi. Erősek ti vagytok, mi vagyunk, mert a tagok a szakszervezet. Gondoljátok meg...

T. P.

Csúsztatás

A hírközlő szervek a sztrájk ideje alatt többször közölték: „... a vasutasszakszervezetek munkáltatói jogokat követelnek". A hírt sokan értetlenül fogadták.

Miért? Azért, mert ilyen követelés a vasutas-szakszervezetek részéről soha nem hangzott el. Ez ugyanis nyilvánvalóan szereptévesztés lenne. Arról természetesen nem esett szó, hogy tulajdonképpen mit értünk munkáltatói jogkör alatt. A klasszikus munkajog értelmében e fogalomkörbe tartozik a munkaviszony létesítése, megszüntetése, a hátrányos jogkövetkezmények alkalmazása, a munkafeladatok meghatározása, a munka irányítása, a munkáltatói utasítás. E körből ki van véve a munkarend, mert itt a munkáltatói és a munkavállalói érdek összehangolásáról van szó. Felmerül azonban a kérdés, hogy a kollektív szerződésnek melyik az a sarkalatos pontja, amelynek kapcsán az említett csúsztatást fogalmazták.

Nem másról van itt szó, mint a munkaidő beosztásáról, illetve a munkarendről, amely meghatározza a munkavállaló pihenőidejét is. Ez mindig súlyponti kérdés volt. A vasútnál a munka- és pihenőidőnek — lévén veszélyes és folyamatos üzem — az általánosnál is nagyobb a jelentősége. A munkavállalók munka- és pihenőideje, amióta a MÁV létezik, mindig pontosan szabályozva volt és viszonylagos stabilitást élvezett. A kollektív szerződés bevezetésének kezdete óta a munka- és pihenőidő szabályait ebben rögzítették: az általános, főbb szabályokat maga a kollektív szerződés, míg a részletes munkarendet a főnökségeknél kötött helyi függelékek tartalmazzák. Ezzel a szabályozási móddal a gyakorlatban eddig nem volt különösebb probléma. Most azonban a munkáltató a „korszerűsítés" címén azzal állt elő, hogy a munkarendet kizárólag egyedül kívánja meghatározni, a kollektív szerződésen, illetve a helyi függeléken kívül.

A szakszervezetek miért nem járulhatnak ehhez hozzá? Ennek két fő akadálya van: az egyik törvényi, a másik pedig munkavállalói érdekvédelem.

Először vegyük a törvényi akadályt.

A Munka Törvénykönyve 119. §. (1) bekezdése előírja, hogy a „munkarendet a kollektív szerződés, ennek hiányában a munkáltató állapítja meg".

A tárgyalások során kiderült, hogy a törvényt a munkáltató sajátos módon értelmezi, melynek lényege: ha a felek a kollektív szerződésben nem szerepeltetik a munkarendet, akkor a munkáltató állapítja meg.

A szakszervezetek álláspontja: „a munkarendet akkor állapítja meg a munkáltató, ha a cégnél nincs kollektív szerződés, ha van, abban kell rendezni". A szakszervezetek értelmezése összhangban van a Munka Törvénykönyvéhez adott miniszteri indokolás szövegével, amely a következőket tartalmazza: „A teljes munkaidő teljesítését — általában a napi munkaidő kezdési és befejezési időpontjainak meghatározásával — a munkarend határozza meg. A munkarendről a javaslat alapján (az MT akkor még törvényjavaslatként szerepelt) a kollektív szerződésben kell dönteni. Amennyiben nincsenek meg a kollektív szerződés megkötésének törvényi feltételei, vagy a kollektív szerződés egyéb ok miatt még nem került megkötésre, a munkáltató jogosult a munkarend meghatározására.

A leírtakból egyértelműen megállapítható, hogy a vasutas-szakszervezetek nem „munkáltatói jogkört" akartak, hanem a törvény előírásainak kívántak érvényt szerezni, vagyis fenn kívánták tartani a hosszú idő óta folytatott és bevált gyakorlatot, hogy a munkaidő beosztása megállapodás tárgya: kollektív szerződésben és helyi függelékben.

Mint említettük a szakszervezetek álláspontját nem kevésbé motiválja a munkavállalók érdeke. A szakszervezetek abból — világszerte elfogadott — elvből indulnak ki, hogy a munkarend megállapításánál a munkáltató gazdasági érdekét és a munkavállalók érdekét egyaránt figyelembe kell venni. Nem olyan nehéz ezt összehangolni, ugyanis a munkaidő gazdaságos teljesítése nemcsak a munkáltatónak érdeke, a munkavállalók többsége is hasznos munkára kívánja fordítani a munkaidőt. A kérdés tehát rendezhető a piacgazdaságban elfogadott és meghonosodott gyakorlat szerint: megállapodásos alapon. Korszerű és gazdaságos munkarend tehát kialakítható kétoldalú megállapodással is.

A szakszervezetek szerint a gazdaságos foglalkoztatás nem a szabályok fellazításával, hanem szervezettséggel érhető el. Attól nem lesz korszerű a munkarend, ha a dolgozó jelen kell hogy legyen a munkahelyen, de ezt nem ismerik el munkaidőnek, vagy utazók esetében nem a honállomásán, illetve honos vontatási főnökségénél kezdődik, illetve végződik a szolgálat. Azt sem tartjuk korszerűnek, ha a számítógépek időszakában a végrehajtó szolgálatnál csak egy hétre előre határozzák meg a munkarendet, ettől valamivel nagyobb előrelátásra van szükség.

Végül visszatérve a sajtóközleményekre, megállapítható, hogy nem tükrözték a tényleges helyzetet, sőt ezt fordítva állították be, azt sugalmazták, hogy a szakszervezetek követelése jogellenes, alkalmas arra, hogy megtévessze a vasutas dolgozókat és a lakosságot egyaránt. A téves álláspontot kormányzati szinten is átvették, olyan vélemények láttak napvilágot, mely szerint megengedhetetlen, hogy a vasutas-szakszervezetek az ország legnagyobb vállalatánál beleszóljanak a munkarendbe. Emiatt a vasutas-szakszervezetek a miniszterelnök úrnál tiltakoztak.

A nagy nyomás hatására végül kompromisszumos megoldás született, melyet külön cikkben, részletesen ismertettünk.

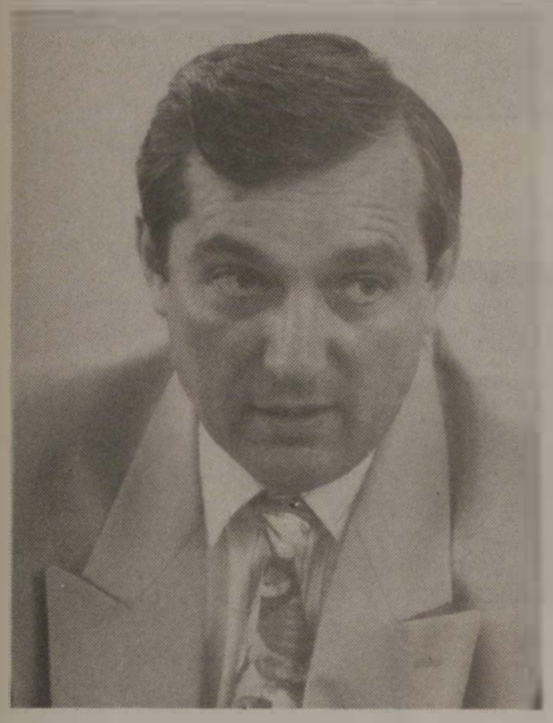
G. S.

MEGALAKULHAT

A Vasutas Egészségbiztosítási Bizottság!

Interjú dr. Sándor Lászlóval, az Egészségbiztosítási Önkormányzat elnökével

A Magyar Vasutas szerkesztősége hírét vette: a közeljövőben Területi Egészségbiztosítási Bizottságok (TEB) alakulnak. Létrejöhet a Vasutas Egészségbiztosítási Bizottság is. Felkerestük dr. Sándor Lászlót, az Egészségbiztosítási önkormányzat elnökét, hogy erősítse meg a hírt, és avassa be lapunk olvasóit a döntés hátterébe, a szükséges tudnivalókba.



— A hír igaz — kezdte a tájékoztatást az elnök. — Az év végéig létrejönnek a TEB-ek.

— Mi lesz a funkciójuk, tevékenységi körük?

— A TEB-ek az Egészségbiztosítási Önkormányzat testületei lesznek, munkájukat az önkormányzat nevében, annak megbízásából végzik. Tevékenységük elsősorban az önkormányzat határozatai végrehajtásának segítése, a biztosítottak igényeinek jelzésére irányul. Összegyűjtik az egészségügyi intézmények működésével kapcsolatos tapasztalatokat és ezek alapján — a regionális érdekeket is szem előtt tartva — véleményezik a szerződéskötéseket. A TEB-ek önállóan alakítják kapcsolataikat, együttműködésüket a területen működő szervezetekkel és szakmai érdekképviseletekkel.

— Ezek szerint a TEB-eknek ellenőrzési jogkörük és feladatuk is lesz?

— Igen. A törvény által meghatározott alapvető feladatuk az igazgatási szervek tevékenységének az ellenőrzése. Jogosítványaik részletes szabályait a szervezeti-működési szabályzat tartalmazza majd.

— Jelenleg mondhatnak-e már erről valamit?

— Az ellenőrzés elsődleges módja az igazgatási szervek vezetőinek beszámoltatása, a külső ellenőrző szervek és az igazgatási szervek által készített értékelő dokumentumok feldolgozása, a biztosítottak és a járulékfizetők tapasztalatainak egybevetése az igazgatási szervek értékelésével.

— Mire terjednek ki javaslattételi és véleményezési jogaik?

— Az Egészségbiztosítási Önkormányzat közgyűlése elé kerülő valamennyi kérdésre, különösen a területi, regionális ellátás fejlesztésére. Az általános eljárási szabályok keretében pedig a méltányossági ügyek elbírálása, a járulékfizetési megállapodásokra, az egészségügyi szakellátás intézményeivel kötendő szolgáltatási szerződések megkötésére, illetve megszüntetésére. A helyi eljárási rend kialakításában az igazgatási szerv vezetője kinevezésére és felmentésére.

— Hány ilyen TEB lesz?

— Húsz. Valamennyi megyében létrehozzák. A Fővárosi és Pest Megyei Egészségbiztosítási Bizottság — mint a nevéből is kitűnik — közös lesz, budapesti székhellyel. A Vasutas Egészségbiztosítási Bizottság (VEB) tehát a húsz közül az egyik lesz.

— Hány személlyel működnek majd ezek a bizottságok?

— Létszámuk 11 fő lesz, ezek közül hatan a munkavállalók és öten pedig a munkaadók biztosítási képviselői. A TEB-ek képviselőit az önkormányzat közgyűlésében képviselettel rendelkező szervezetek — az 1993. május 21-i önkormányzati választások eredményei alapján — delegálják. A munkaadók képviselőit az önkormányzatba delegáló szervezetek jelölik ki.

— Köszönjük a tájékoztatást.

Kárpáti Sándor

LAPZÁRTA UTÁN

LÉTREJÖHET

Vasutas Nyugdíjbiztosítási Bizottság

A Nyugdíjas Önkormányzat elnöksége 1995. május 9-i ülésén hozott határozatában javasolja a közgyűlésnek, hogy — a MÁV Rt. speciális helyzetére való tekintettel — levélben keresse meg a MÁV Rt. vezetését azzal, hogy a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatósága mellett, a megyei testületek mintájára hozza létre a testületet.

Vas megyében elsőnek

Vas megyében elsőnek, nyugdíjpénztár alakult a szombathelyi MÁV Vasjármű Kft.-ben. A szervezetet 23 pénztártag és a munkáltató közösen alapította. A háromtagú igazgatótanács elnöke Krizmanics Tibor főkönyvelő lett. Az önkéntes nyugdíjbiztosítási pénztárról dr. Kádár Györgyöt, a cég titkárságvezető-jogtanácsosát, a pénztár igazgatótanácsának tagját kérdeztük.

— A gazdasági helyzet, a társadalombiztosítás anyagi gondjai miatt a törvény az elmúlt év elejétől teszi lehetővé biztosítási pénztárak létrehozását. Ezek közül a szombathelyi járműjavítósok a nyugdíjbiztosítási formát tartották legcélszerűbbnek. Minden dolgozó pénztártag lehet. A MÁV Vasjármű Kft. maga is tagja lett a társaságnak. A munkavállalókat segítve, ebben az esztendőben átvállalta az alapító dolgozók tagdíjainak a megfizetését. A munkáltató kezdetben ingyenes helyiséghasználatot biztosít, és vállalja a működés költéseit is.

Dr. Kádár György még elmondotta, hogy az alakuló közgyűlésen olyan alapszabályt alkottak, hogy a nyugdíjpénztárhoz csatlakozhatnak a Vas, Győr-Moson-Sopron, Veszprém és Zala megyékben működő civil és vasutas intézmények, üzemek és társaságok dolgozói is. Ezeket részletes, írásos ajánlataikkal keresik meg. A bővítés célja, hogy a működés költségei viszonyítottan minél kisebbek legyenek. Így magasabb összegeket tudnak majd tagjainak visszajuttatni.

A kívülállók alapbérük 7 százalékának befizetésével lehetnek pénztártagok. Az ő esetükben 1995-ben ennek felét, a befizetés hónapjában, a munkáltatójuk a személyi jövedelemadójukból, adó-visszatérítés céljából levonhatja.

Sz. J. I.

Csak az ne jöjjön el az üzemi tanácsi választásokra

szavazni

aki úgy érzi, hogyha megszűnne a kollektív szerződés, egyéni munkaszerződésében legalább ugyanolyan jó feltételeket tudna magának kialkudni.

A többieket várjuk!

Vasutasok Szakszervezete

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE PROGRAMJÁBÓL

A nyugdíjas tagságról

... „A Vasutasok Szakszervezete vezető testületei, alapszervezetei az Országos Nyugdíjas Szervezete útján végzi tagsága érdekvédelmét, javítja a nyugdíjasok közösségi életének anyagi és személyi feltételeit. (...)

Ennek érdekében a VSZ nyugdíjas szervezete:

— határozottan fellép a nettó bérkiáramlással arányos, a nyugdíjak évenkénti emeléséhez; (...)

— szorgalmazza az értékvesztett nyugdíjak 1992-ben elkezdett korrekciójának folytatását; (...)

— határozottan képviseli a nyugdíjasok számára nyújtott eddigi szociális támogatások csorbítás nélküli megjelenítését; (...)

— támogatja a tényleges dolgozók egységes fellépését a vasút hatékonyabb működéséért, a munkabérek fejlesztéséért és a munkahelyek védelméért folytatott küzdelmében; (...)

— fellép azért, hogy a kormány tartsa tiszteletben a demokratikus választással létrehozott társadalombiztosítási önkormányzatok önállóságát és döntéseit; (...)

— ragaszkodik az önálló vasút-egészségügyi szolgáltatások, valamint az önálló vasúti nyugdíj ügyintézés fennmaradásához; (...)

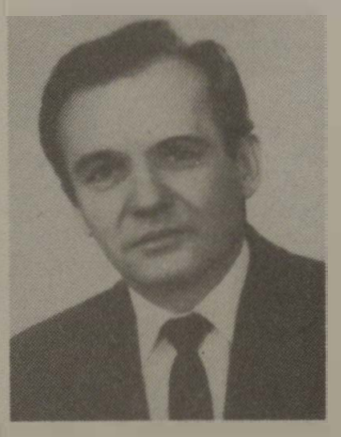
— biztosítja — a Vasutasok Szakszervezete választott testületeiben — a nyugdíjas tagság szerepének megfelelő képviseletet."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

KARÁDI LÁSZLÓ

a VSZ szombathelyi területi bizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Sikeresek a szolgálati helyek vezetői és a VSZ tisztségviselői részvételével szervezett közös fórumaink, melyeket az üzletigazgatóság vezetése is támogat. Ezzel az európainak mondható módszerrel az első pillanattól kezdve befolyásolni tudjuk a tagjainkat érintő munkáltatói elképzeléseket."

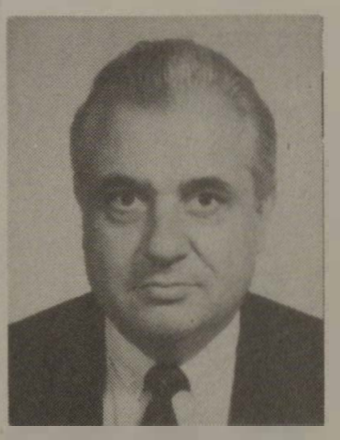
... „Biztosítanunk kell tagjaink és tisztségviselőink védelmét, hogy állandóan érezhessék: a Vasutasok Szakszervezetében támaszra találnak."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

KIS TAMÁS

a VSZ járműjavító kft.-k intézőbizottságának titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Az intézőbizottsághoz tartozó járműjavító üzemek önálló gazdasági társasággá való átalakulása során sikerült a munkavállalók számára megőriznünk néhány alapvető vasúti kedvezményt, többek között tagjaink és családtagjaik utazási kedvezményét."

... „A MÁV Rt.-től mint tulajdonostól szeretnénk követelni azt a megrendelési szintet, melyre a Vasutasok Szakszervezete felé korábban ígéretet tett, hisz csak ez biztosíthatja megnyugtatóan tagjaink sorsát."

VASUTASOK
SZAKSZERVEZETE

1995. május 23. és 25. között választani hívjuk a

MINDEN DOLGOZÓJÁT!

**Az üzemi tanács tagokra
és munkavédelmi képviselőkre szavazatukat**

helyiségben elhelyezett urnákba dobhatják be

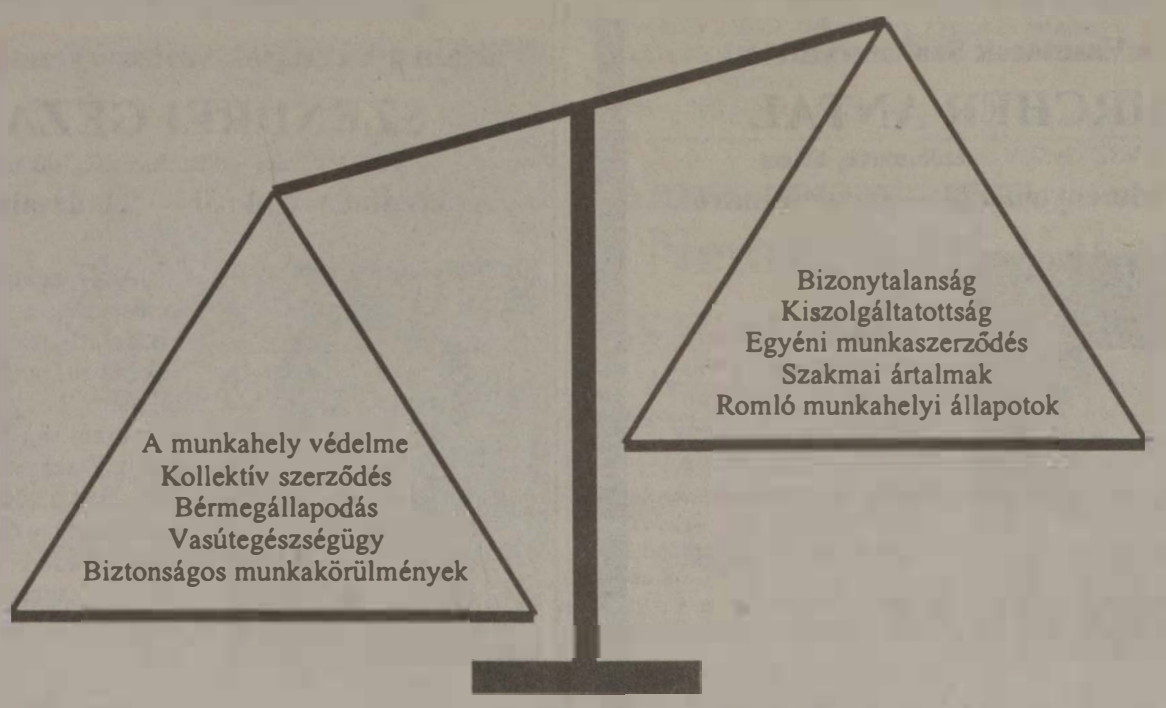
23-án		**órától**		**óráig**
24-én		**órától**		**óráig**
25-én		**órától**		**óráig.**

Válassza a Vasutasok Szakszervezete helyi jelöltjeit:

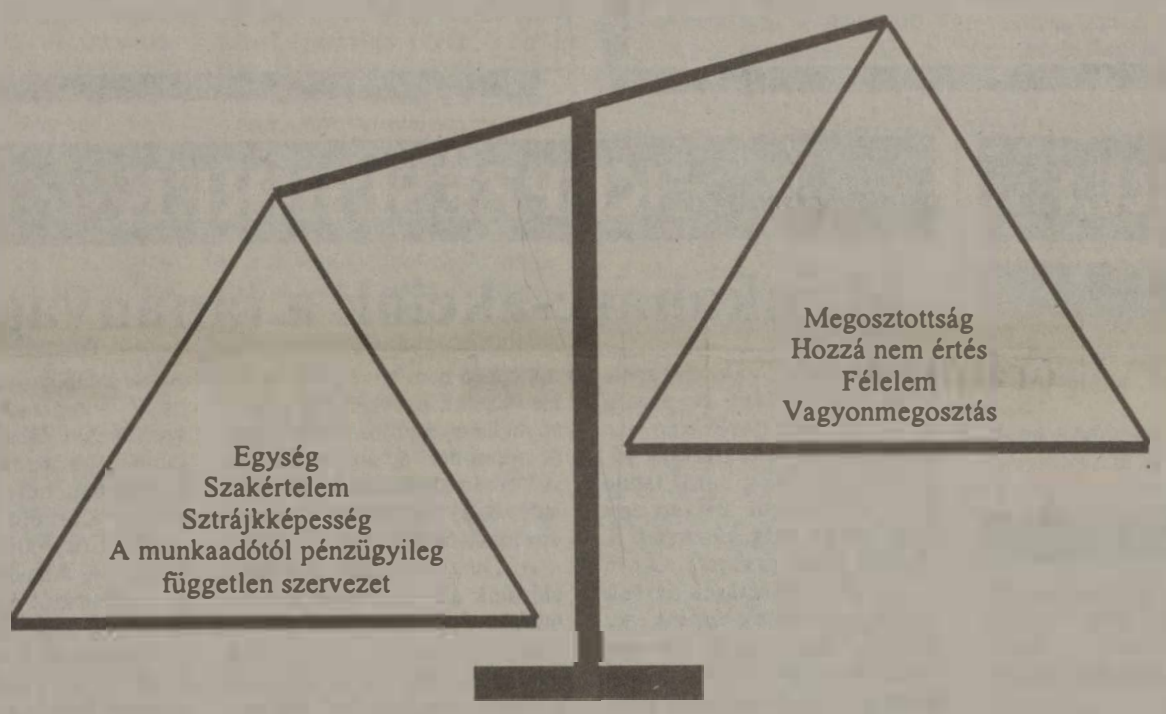
Mérlegelj és szavazz!

A mérleg ezen oldalán a Vasutasok Szakszervezete értékei és törekvései szerepelnek.

Ebbe a serpenyőbe tettük mindazt, ami ellen a szavazatoddal védekezhetsz.



Válaszd a VSZ jelöltjeit!



Csak a vasutasság



biztosíthatja mindazt, amire valamennyiünknek szüksége van:

– védelmet a munkáltatóval szemben,
– erőt a gyengébbeknek,
– támaszt a bajban,
– valódi érdekvédelmet,
– igazságosabb közteherviselést,
– javuló munkakörülményeket!

A megbontott egység visszaállítható, csak Önön múlik!

Válassza a VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉT!

Válassza az EGYSÉGET!

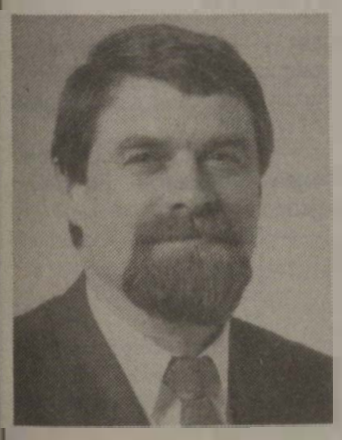
5 perc a munkaidőből? Megéri!

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

DR. MÁRKUS IMRE

a VSZ elnöke

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „A vasutasoknak sikerült megvédeniük alapvető jogaikat. A MÁV kollektív szerződéséért vívott eredményes küzdelmünk valamennyi magyar munkavállaló sorsára kihatható jelentőségű, történelmi esemény volt."

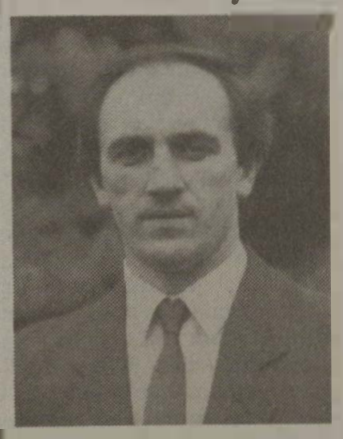
... „Csak teljes körű összefogással érhetjük el azt a hatékonyságot, melyre mindannyian vágyunk. Az üzemi tanácsi választások arra adnak lehetőséget, hogy ismét bebizonyítsuk partnereinknek: komolyan vesszük magunkat."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

DR. PÉTER MIHÁLY

a VSZ alelnöke,
a MÁV Rt. központi üzemi tanács elnöke

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „A VSZ alelnökeként és a központi üzemi tanács elnökeként is a kollektív szerződés ismételt megkötését és a szociális juttatások további biztosítását tartom a legfontosabb eredménynek, hiszen az üzemi tanácsok jogosítványai így megerősödtek."

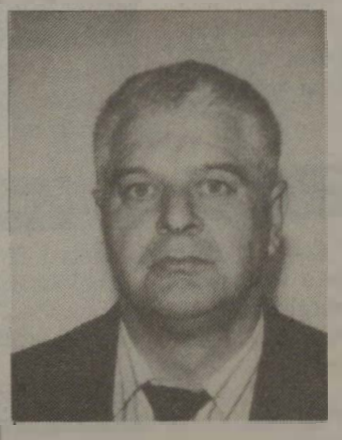
... „A választások sikerre vitelét és azt követően az új üzemi tanácsok megalakulását tartom a legégetőbb feladatnak, azért, hogy a jövőben is működjön a részvétel intézménye a MÁV Rt.-nél és a gazdasági társaságoknál."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

GYŐRI ISTVÁN

a VSZ alelnöke

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Kizárólag a Vasutasok Szakszervezete vett rész azokon a tárgyalásokon, melyek eredményeként visszaállt a régi rend a menetkedvezmények tekintetében. Örülünk, hogy valamennyi vasutas kollégánk számára fontos eredményt tudtunk elkönyvelni."

... „Mint a nyugdíjbiztosítási önkormányzat képviselője, mindent meg kívánok tenni, hogy a vasút területén is önálló társadalombiztosítási önkormányzat alakulhasson."

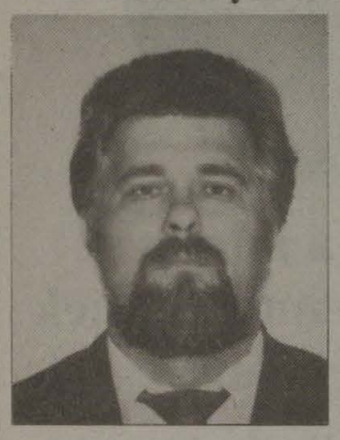
Üzemi tanácsi választások: május 23. és 25. között

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

PINTÉR JÁNOS

a VSZ forgalmi és értékesítési intézőbizottságának helyettes titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Mindenképpen a kollektív szerződés megőrzését tekintem az utóbbi időszak legkiemelkedőbb eredményének, mert az általunk képviselt üzemviteli dolgozók munkafeltételeit alapvetően meghatározza."

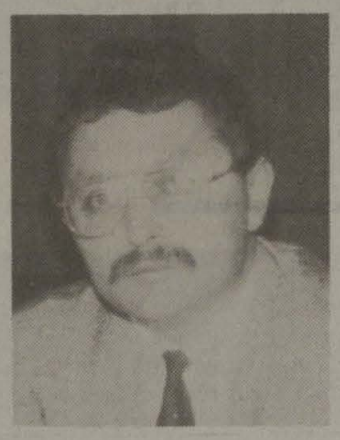
... „El kell ismertetni tagozataink sajátos helyzetben foglalkoztatott tagjainak munkáját. Hatással akarunk lenni az ország és a MÁV Rt. vezetői által rólunk kialakított véleményére, és bennünket érintő döntéseire."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

BIRCHER ANTAL

a VSZ GySEV-intézőbizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Több évi csipkerózsika-álom után a Vasutasok Szakszervezetének ismét van egy olyan középszerve, mely kizárólag a GySEV-dolgozók érdekvédelmét szolgálja."

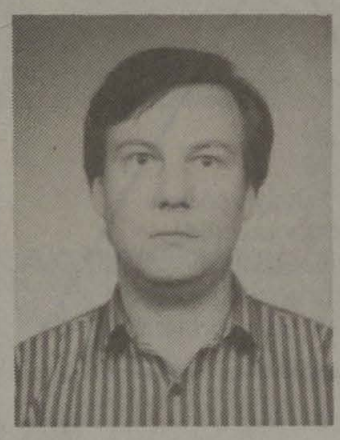
... „Vissza kell állítani, jobban mondva ki kell érdemelni a munkáltató irányába azt a partnerviszonyt, melynek birtokában tovább javulhat tagjaink érdekvédelme."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

SZENDREI GÉZA

a VSZ Miskolci területi bizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Az igazgatóság vezetésével az együttműködés tartalmas és naprakész maradt annak ellenére, hogy a területi bizottság székhelyét a Tiszai pályaudvarra helyeztük át. Így a pályaudvar dolgozóival sokkal közvetlenebb a kapcsolatunk, ami segíti munkánkat."

... „A térség vasúthálózatának jelenlegi színvonalon való megőrzése létkérdés az itt élő lakosság és a vasutasok számára."

A SZERVEZETI ÉLET HÍREI

Érdekvédelmi tárgyalások

1995. április 17—19.

Április 17-én a még elégséges szolgáltatásokról szóló tárgyalássorozat ZÁRÓ JEGYZŐKÖNYVVEL fejeződött be, melyet a három reprezentatív szakszervezet és a munkáltató írt alá.

Ezt követően tovább folytatódtak a sztrájk előtti egyeztető tárgyalások. Közben megkezdődött a Fővárosi Munkaügyi Bíróságon az a peres eljárás, amelyet a MÁV Rt. kezdeményezett a sztrájk jogszerűtlenségének megállapításáért. A bíróság a munkáltató keresetét elutasította és megállapította, hogy a sztrájk az előírásoknak megfelelően került meghirdetésre.

Mivel a tárgyalások április 19-én 12.00 óráig nem jártak eredménnyel, a szakszervezetek a további tárgyalást sztrájk alattinak tekintették, melyet a munkáltató tudomásul vett.

Az 1995. április 17-től 19-ig folytatott tárgyalásokról a 39, 40, 41, 42. sz. GYORS INFO-ban tájékoztattuk a területi és intézőbizottságokon keresztül tagságunkat.

Április 20-án 0.00 órakor — mivel a KSZ vitatott pontjaiban nem született megállapodás — a három reprezentatív szakszervezet a meghirdetett sztrájk gyakorlati végrehajtását megkezdte.

A sztrájkról, valamint a sztrájk alatt folytatott tárgyalások eseményeiről tagságunkat folyamatosan tájékoztattuk. Az írásos anyagokat, GYORS INFO-kat, tájékoztatókat, felhívásokat faxon rendelkezésükre bocsátottuk.

1995. április 23.

A három reprezentatív szakszervezet tárgyalódelegációjának munkája, valamint a vasutasok megalapozott, kitartó harca végül meghozta gyümölcsét, 14.00 órakor megszületett az új kollektív szerződés, a sztrájk lefújásra került.

Központi rendezvények, VSZ középirányító szervezeteinek eseményei

1995. április 24.

Pécs területi bzottság rendezésében az ÜT-választással kapcsolatos csomóponti értekezlet.

Részt vett: dr. Márkus Imre

1995. április 25.

10.00 órakor az elnökség, 10.30 órakor a Választmány tartotta soros ülését.

Napirend: — sztrájk,

— MSZOSZ-kongresszussal kapcsolatos kérdések.

1995. április 26.

Debrecen területi bizottság rendezésében csomóponti értekezletek az ÜT-választások jegyében.

Budapest területi bizottság területén az Utaselátó szb kampánygyűlése, valamint Nyugati szb munkásgyűlése.

1995. április 27.

Miskolc TB csomóponti rendezvények, munkásgyűlések.

1995. május 1.

Az idén is — hagyományokhoz híven — megrendeztük a Városligetben a VSZ MAJÁLIST. Több száz VSZ-tag töltött el kellemes órákat a VSZ-udvarban.

1995. május 2.

Miskolc TB csomóponti rendezvénye.

(Gyöngyös Hosszúsíngyártó, Eger és Füzesabony Állomás)

1995. május 3.

Szeged TB csomóponti rendezvénye.

(Lökösháza, Mezőhegyes és Makó Állomás)

Budapest TB — Ferencváros Pft.- és VF-tagjaival való találkozás — FÓRUM.

1995. május 4.

Pécs TB csomóponti rendezvénye — Fonyód Állomás, Nagykanizsa Állomás és Vontatási Főnökség.

1995. május 5.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége kongresszusa, melyen a VSZ-t 42 fő küldött képviselte.

KÉPZÉSI HÍREK

Munkaharc-akciók a tananyagban

A Vasutasok Szakszervezete 1994 őszétől 1995 tavaszáig tartó tisztségviselő-képzése szorgalmi időszaka május végén lezárul. Még korai lenne leltárt készíteni, hiszen egy nagy vizsga még hátravan. A képzési célok gerincét alkotó csomóponti oktatások tartalmát igyekezetünk szerint úgy állítottuk össze, hogy tisztségviselőink az idei esztendő egyik legnagyobb jelentőségű megmérettetésének —az üzemi tanácsi választásoknak — felkészülten tudjanak eleget tenni.

Valójában a képzés nem állt — nem is állhatott — másból, mint tapasztalatátadásból, hiszen például az üzemi tanácsi választások kapcsán hiába próbáltunk volna elméleteket gyártani, legfeljebb korábban más szolgálati helyeken előfordult esetekből okulhattunk valamennyien.

Az ország harminc vasúti csomópontját megjárva állíthatom, hogy nincs két olyan főnökség vagy gazdasági társaság, ahol egyforma feltételekkel rendelkeznének. Ezért a Vasutasok Szakszervezete nem gyártott sablonokat és nem akart ilyeneket alapszervezeteire ráerőltetni. A vasutas érdekvédelem létének és súlyának megőrzése céljából és a függetlenséget biztosító vagyon egybentartása érdekében minden szakszervezeti bizottságnak saját tagjai szája íze szerint kellett jelölteket állítania az üzemi tanácsokba, és a szavazásban való részvételre buzdítania. Az előkészületek érdekessége, hogy a több mint háromszáz szolgálati helyen más és más alapanyagból, többféle receptből és közel azonos fűszerekből kellett főzni, de a végén valamennyien egy tányérból fogunk enni.

Az elmúlt félév végeredményébe az is beleszámít, hogy az élet által megkövetelt, de semmiképpen nem tervezett munkaharc-akciók is bekerültek a tananyagba és a próbatételek közé. A decemberi és áprilisi sztrájkok eredményei alapján elmondható, hogy tagjaink és tisztségviselőink megállták a helyüket.

Azt, hogy a lezajlott akciók és előttünk álló üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselői választások remélt sikeréhez mennyiben járult és járul hozzá a képzés, azoknak kell elbírálniuk, akik vették a fáradságot, és részt vettek az előadásokon. Mindenesetre reménykeltő volt a március végén megrendezett vetélkedő, melynek kapcsán két fontos információt szeretnénk ezúttal pontosítani. A Magyar Vasutas 1995. évi 7. számában Szellemi önvédelem című írásunkból a döntőben szereplő csapatok sorából — technikai okok miatt — kimaradt a második helyezést elért Záhony csapata, valamint pontatlanul jelentek meg a zsűriben helyet foglaló dr. Bobay Kornélia adatai, aki a MÁV Központi Rendelőintézet klinikai és munkapszichológusa. A érintettektől és az olvasóktól ezúton kérünk elnézést.

Természetesen a választási eredmények tükrében részletesen értékelni fogjuk e hat hónap történéseit, és az ősszel a tisztségviselőink igényeihez igazodó képzési tartalommal és formában igyekszünk eleget tenni valamennyi érdeklődő elvárásának. Ahhoz, hogy képzési terveinket valóra válthassuk, számítunk a vasutasok támogatására.

Jöjjenek el szavazni!

ksz

Strucctojások

Az összefogásról, illetve annak szükségességéről és előnyéről nagyon sok mindent el lehetne mondani, de mindennél többet mond az a rövid kis jelenet, melyet nemrég a Miért éppen Alaszka? című filmben láthattunk. Akik rendszeresen nézték a sorozatot, talán emlékeznek arra részre, amikor az orvos indián származású asszisztense struccokat kezdett tenyészteni. A kezes jószágok a szeretetteljes gondoskodást hatalmas strucctojásokkal hálálták meg mindaddig, amíg a madarakban nagyszerű üzletet látó volt űrhajós vállalkozó — Morris — el nem kezdte rendszeresen látogatni a telepet. Egy szép napon meglepő változás történt:

— Mi történt, tyúkokat is tart? — kérdezte Morris, a hatalmas strucctojásokra méretezett tartóból egy apró tojást felemelve.

— Nem, a struccok nem tojnak rendesen — jött a higgadt válasz.

— Miért?

— Idegesek.

— Idegesek? Mitől?

— Magától.

— Tőlem? Melyik az? — faggatózott magából kikelve a hiúságában vérig sértett veterán űrhajós.

— Mind.

A végtelen egyszerű, de annál hatásosabb válasz lezárta a vitát. Nem nehéz kitalálni, hogy mi lett volna, ha a hölgy feladja az apróka tojás gazdáját, vagy ha mondjuk, több karám lett volna, és az egyikre rámutat?

Nem maradnak munka nélkül

A VSZ tárgyalást kezdeményezett a GySEV elnök-vezérigazgatójával



A tárgyalóasztalnál: dr. Márkus Imre, Berényi János, Balogh László és Bircher Antal

Mint ismeretes, a GySEV a jövőben a pályafelügyeletet önállóan, saját létszámmal kívánja ellátni. Ebhez a győri pályafenntartási főnökség soproni kirendeltségének a létszámából mintegy hetven dolgozót terveznek átvenni. A többiek a MÁV Rt. keretén belül dolgozhatnak tovább. Bár a tárgyalások már korábban megkezdődtek, megegyezés azonban még eddig nem jött létre.

A Vasutasok Szakszervezetének vezetői, érzékelve a soproni kirendeltség szakszervezeti bizottságának és VSZ tagjainak a tárgyalások elhúzódása miatti aggodalmát, tárgyalást kezdeményeztek Berényi Jánossal, a GySEV elnök-vezérigazgatójával. Ennek célja az volt, hogy a legilletékesebb vezetőtől, közvetlenül szerezzenek információt a tárgyalások állásáról. Erre a megbeszélésre — melyen a szakszervezetünket dr. Márkus Imre elnök, Bircher Antal, a VSZ GySEV területi bizottságának titkára és Balogh László, a VSZ pályagazdálkodási intézőbizottság titkára képviselte — május 3-án, a GySEV vezérigazgatóságának budapesti székházában került sor.

Berényi János ígéretet tett arra, hogy május végén, ha elkészülnek a döntés előkészítéséhez szükséges számítások, szakszervezetünk vezetőivel is konzultál.

A Vasutasok Szakszervezete egyébként folyamatosan tájékozódik a tárgyalások alakulásáról, és a fejleményekről tájékoztatja majd az érdekelteket. Kinyilvánította azt a szándékát is, hogy az átszervezésekkel kapcsolatban igényli: az érdemi tárgyalásokba vonják be a Vasutasok Szakszervezetének a szakértőit.

Minden jel arra utal, hogy nem maradnak munka nélkül a győri pályafenntartási főnökség soproni kirendeltségének a dolgozói.

Cukorbeteg gyerekek nyári üdültetése

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete, az egri és a nyírségi diabétesz egyesületekkel közösen, június 12–18-ig, majd augusztus 1–8-ig — korlátozott számban —, csekély térítés ellenében, üdülést szervez vasutas szülők cukorbeteg gyerekei részére, 6–12 éves korig. Az üdülés helye: Nyíregyháza Sóstó. Jelentkezés írásban Pásku Jenő ügyvezető elnöknél.

Cím: 1068 Budapest, Benczúr u. 41.

MÁJUS 20–26-IG PÉCSETT

Nemzetközi Vasutas Eszperantó kongresszus

A Vasutas Eszperantisták Nemzetközi Szövetségének (IFEF) 24 országban van helyi szervezete. A magyar vasutas eszperantisták közel négy évtizede, 1957 óta vesznek aktívan részt a szervezet munkájában. Tevékenységüket, mindenekelőtt közreműködésüket a szakirodalom és a szakszótár szerkesztésében, mindenütt nagyra értékelik.

A nemzetközi szövetség az idén tartja 47. kongresszusát, melyet május 20–26-ig Magyarországon, Pécsett rendeznek. A házigazda magyar vasutas eszperantisták gazdag és színvonalas szakmai és kulturális programokkal várják a kongresszus részvevőit.

A szolnoki példa követendő

A Szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézetben az elmúlt két hét alatt 120-an csatlakoztak a Vasutasok Szakszervezete tagságához. A változásban döntő szerepe van a vasútegészségügy jelenlegi helyzetének. A tulajdonosi viszony nincs rendezve. Az itt dolgozók félnek attól, hogy az államegészségügyben tervezett változások (például kórházi ágyak megszüntetése, közalkalmazottak létszámleépítése, szanatóriumok privatizálása, betegek önköltséges gyógykezelése) kihatnak a vasútegészségügy munkavállalóira is.

A vasút-egészségügyi dolgozók többsége a MÁV-hoz tartozást látná biztosabbnak, többek között a kedvezmények megmaradása miatt, például ingyenes arcképes igazolvány, kamatmentes kölcsön, szolgálati lakás stb. E kedvezmények kiharcolásában a Vasutasok Szakszervezetének döntő szerepe volt. A kedvezmények megőrzése, a munkahelyek megtartása csak erős szakszervezettel lehetséges. A jelenlegi bizonytalan helyzet tehát elgondolkodásra késztette a vasút-egészségügyi dolgozók egy részét. Mutatja ezt a Szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet, valamint a zalakarosi MÁV Gyógyház 96 százalékos szervezettsége is.

A vasútegészségügy területén az elmúlt egy hónap alatt az ifjúsági tagozat ismét megkezdte működését. Jelentősen részt vesznek a tagszervezésben és a helyi szb-titkár munkáját segítik, szem előtt tartva a közelgő közalkalmazotti tanácsi választásokat.

Nem titkolt cél a Vasutasok Szakszervezete minél nagyobb számú jelöltjeinek a megválasztása. Kérjük a vasút-egészségügyi intézmények dolgozóit, hogy minél nagyobb számban kövessék a Szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet, valamint a zalakarosi MÁV Gyógyház példáját, belépésükkel és szavazatukkal erősítsék a Vasutasok Szakszervezetét.

Locsodi-Nagy Imre,
ifjúsági tagozat
vasútegészségügy

Azért szavazok a VSZ jelöltjeire, hogy:

- ✓ tovább erősödjön a vasutasság egysége,
- ✓ megőrizzük kollektívszerződéskötési képességünket,
- ✓ ne legyen hézag a munkavállalók érdekképviseletében,
- ✓ támogathassuk a nyugdíjasokat,
- ✓ elismertessük a nők sajátos helyzetét,
- ✓ segíthessük a fiatalokat!

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

KÖZLEMÉNY

1. A Vasutasok Szakszervezete választmánya üdvözöli, hogy a vasutasságot képviselő három reprezentatív szakszervezet által közösen meghirdetett és végrehajtott 1995. április 20-tól, 86 órán át tartó általános vasutassztrájk eredményeképpen létrejött a kollektív szerződést.

2. Elismerésünket fejezzük ki valamennyi sztrájkban tevőlegesen részt vevő, illetve más módon támogató VSZ-tagnak és vasutas kollégánknak a munkavállalók alapvető jogai megvédésében kinyilvánított példamutató magatartásáért.

3. Köszönjük a magyar társadalom, különösen az utazóközönség és fuvaroztatók megértő hozzáállását és türelmét, mellyel megkönnyítették a feszültségektől és kellemetlenségektől sem mentes időszak mielőbbi lezárását.

4. Köszönetünket fejezzük ki a törekvéseinkkel szolidaritást vállaló valamennyi szakszervezeti szövetségeknek és tagszervezeteiknek.

5. Megköszönjük a megállapodás megkötésében közvetlenül és közvetve részt vevő személyek és szervezetek békéltető szándékú segítségét.

6. Köszönet a társadalmat objektíven tájékoztató írott és elektronikus sajtó munkatársainak, akik hozzájárultak az események tényszerű megismertetéséhez.

7. Köszönjük a sztrájk törvényes és fegyelmezett lebonyolítását biztosító operatív bizottságok tagjainak szakszerű és higgadt együttműködését.

+1 Végül, de nem utolsósorban bízunk abban, hogy a tulajdonosi jogokat gyakorló kormány és a MÁV Rt. vezetése a jövőben a munkavállalók jogainak és érdekeinek tiszteletben tartásával elkerülhetővé teszi hasonló konfliktusok kialakulását.

Budapest, 1995. április 25.

Vasutasok Szakszervezete
választmánya

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

PRÓKAY SÁNDORNÉ

a VSZ vasút-egészségügyi intézőbizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „A legfontosabb eredmény az, hogy ma még — ha minden részletében nem is rendezetten —, de létezik önálló vasútegészségügy."

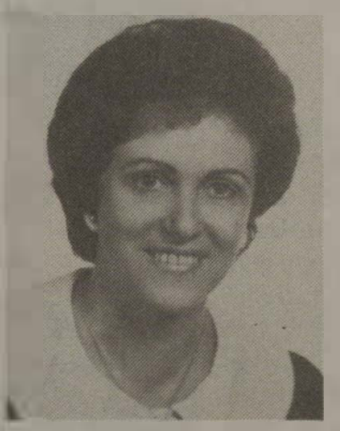
... „Nemcsak a vasútegészségügyben dolgozók, hanem az egész vasutasság érdeke, hogy a jövőben biztosnak tudhassuk a MÁV egészségügyi intézmények vasúthoz kötődését, és azt, hogy ezekben a vasutasok mindig a megfelelő ellátást kaphassanak."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

EGYED FERENCNÉ

a VSZ anyaggazdálkodási intézőbizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Az elmúlt években szakszolgálatunkat nagyon sok támadás érte, ennek ellenére sikerült megőriznünk tagjaink foglalkoztatásbiztonságát."

... „Az anyaggazdálkodás átszervezése során minden egyes tagunk sorsát megnyugtatóan kell rendezni."

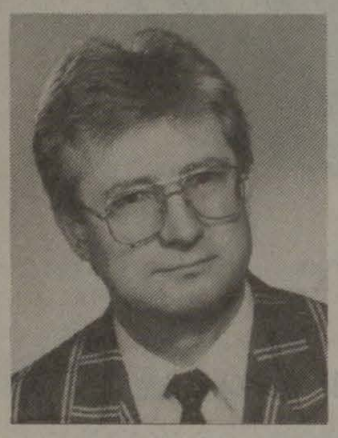
Válassza a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeit!

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

MÁRI GÁBOR

a VSZ szegedi területi bizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „Az ország egyik legnagyobb munkanélküliséggel küszködő térségében sikerült meggátolnunk a vasútvonalak felszámolására irányuló szándékokat."

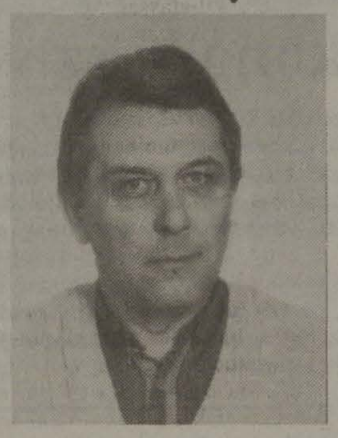
... „Meg kell őriznünk a munkahelyeket. Készenlétben kell tartanunk a személyi, műszaki és technológiai feltételeket a Jugoszlávia elleni embargó feloldását követő vasúti szállítási igények teljesítése érdekében."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

MOLNÁR ÁKOS

a VSZ távközlési, erősáramú és biztosítóberendezési intézőbizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „A MÁV rendkívül leromlott műszaki állapota mellett még mindig működik. Ennek záloga egyedül a vasutasok hozzáértése, mely sok helyen a legalapvetőbb anyagokat és alkatrészeket is pótolja."

... „Az előbbiből következik: csökkentenünk kell a kétkezi munkásokra terhelődött túlzott felelősséget, mellyel a jelenlegi bérek messze nincsenek arányban."

Megduplázódott a létminimum alatt élők száma

A piacgazdaságra való — általunk választott — fokozatos áttérés a várthoz és a lehetőségekhez képest lassabban zajlott, és az elkerülhetetlennél mélyebb gazdasági visszaesésekkel járt — állapítja meg a koppenhágai szociális konferenciára készített magyar jelentés, amely szerint 1990 és 1993 között 1,3 millióval csökkent a foglalkoztatottak száma Magyarországon.

Az elmúlt négy év alatt a reáljövedelmek csökkenése mellett tovább differenciálódtak a jövedelmek. Míg például a nyolcvanas években a legmagasabb jövedelmű egymillió állampolgár egy főre eső jövedelme 3,9-szer volt magasabb a legalacsonyabb jövedelmű egymillió emberénél, 1993-ban ez a különbség már 5,9 volt.

Megállapítja a dokumentum: a létminimumnál kisebb jövedelemből élők száma ebben az időszakban egymillióról mintegy 2-2,2 millióra emelkedett. Az aktív háztartásban élők 17, az inaktív háztartásban élők közül pedig 12 százaléknak a jövedelme nem haladta meg a létminimumot. A létminimum alatt élőkön belül a 15 éven aluliak aránya a legmagasabb. A jelentés leszögezi, hogy az átmenet során felgyorsult az elszegényedés.

Ki tekinthető rászorulónak?

Az egyenértékű családi jövedelem alapján számítva a családok alsó 30, 40, esetleg 50 százaléka a létminimum alatt vagy a körül van. További 30-40 százalék e fölött él, de — az általában alacsony bérek és egyre újabb áremelések mellett — éppen hogy tisztesen kijön a jövedelméből. Ettől a 80-85 százalékos óriási többségtől messze elkülönül a legfelső 10-15 százalék. Az ő jövedelmük tekinthető „igazán" magasnak.

Nemzetközileg a szegénységi küszöb — ami alatt segélyt adnak vagy adhatnak — sokféle lehet. (Lehet a bér vagy inkább a családi jövedelem átlagának 40, 50, 60 százaléka, de végezhetnek tételes számításokat is valamilyen fogyasztói kosár alapján.) Ugyanakkor a nemzetközi tudományos kutatások nem a hivatalos létminimumot, hanem annak 130, 140, 150 százalékát tekintik a szegény vagy szegénység által veszélyeztetett zóna határának, hiszen az elfogadható állampolgári léthez több kell, mint a legszűkösebb minimum. Ezért is érthetetlem, hogy miért sújtják újabb diszkriminációval az 55–60 év közötti nyugdíjas nőket, akiknek a készülő kormányrendelet szerint fizetniük kellene fogászati ellátásuk teljes összegét.

A feketemunka nyomában

Tavaly mintegy 13 millió forint járadékot fizettek vissza a szolidaritási alapba azok a munkanélküliek, akiket feketemunkán „kaptak", és több mint 105 millió forint volt a foglalkoztatási alap bevétele azokból a büntetésekből, amelyeket külföldiek engedély nélküli foglalkoztatása miatt fizettek a munkáltatók.

A munkaerő-piaci szervezetben 200-an foglalkoznak ellenőrzéssel, ők tavaly — bejelentésre — 7400 esetben folytattak vizsgálatot munkanélküliek foglalkoztatása miatt, ez összesen 22 ezer munkavállalót érintett. 1150 alkalommal volt szükség intézkedésre. Nyolc szabálysértési eljárást és két büntetőeljárást kezdeményeztek. 400 esetben pedig, további intézkedésre, átadták az ügyiratokat a társadalombiztosításnak és az adóhivatalnak.

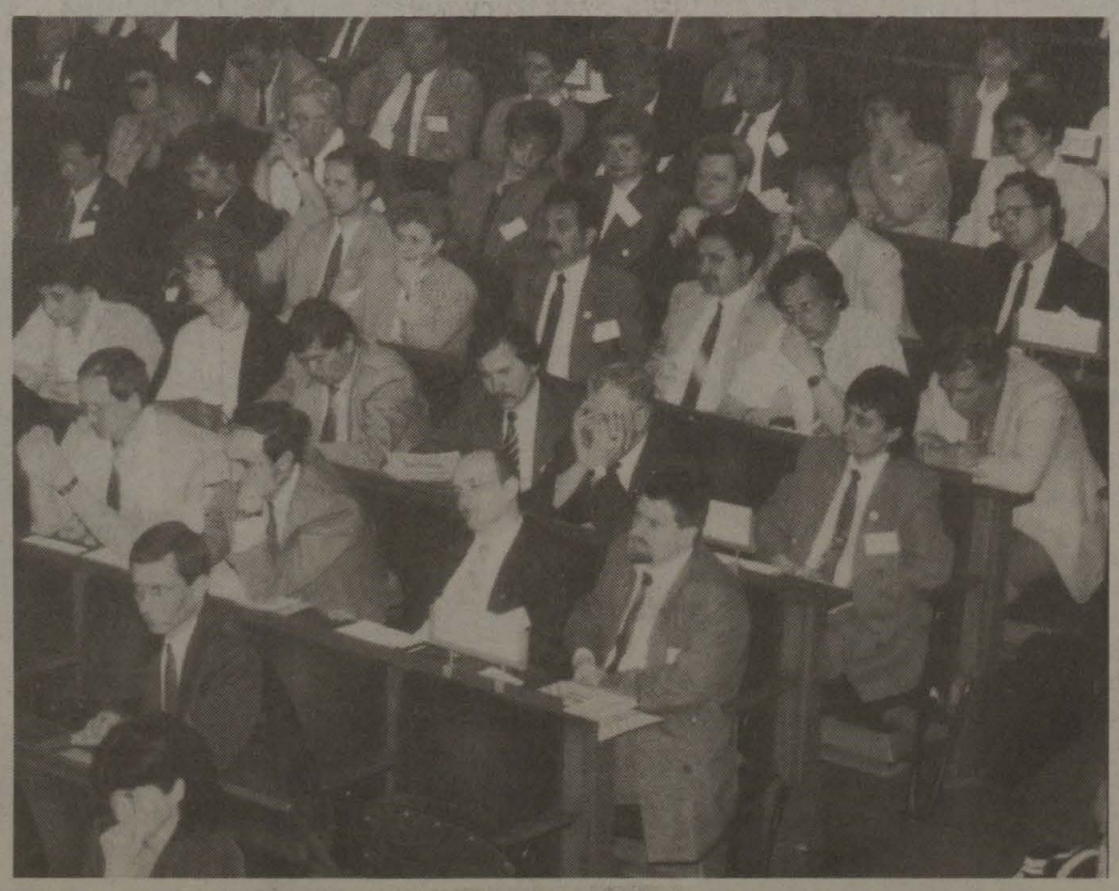
Külföldiek engedély nélküli munkavállalása miatt 198 ezer alkalommal kezdődött vizsgálat, ebből 570 eset végződött intézkedéssel, ami 2200 embert érintett. A társadalombiztosítást és az idegenrendészetet 300 esetben értesítették.

Az MSZOSZ III. kongresszusáról

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) 1995. május 5-én és 6-án tartotta III. kongresszusát. A küldöttek az első napon zárt ülésen az elmúlt négy év gazdálkodásáról szóló beszámolót vitatták meg. A Vasutasok Szakszervezete javaslatára a kongresszus a szövetség vagyona hasznosítására és pénzügyi tevékenységére vonatkozó határozatot fogadott el, amelyet most mi is nyilvánosságra hozunk. A meghívottak előtt nyilvános vita folyt a szövetség érdekvédelmi beszámolójáról, amit több módosítással fogadott el a kongresszus. Az alapokmány módosítása jelentős változtatásokat hoz a szövetség életében. A jövőben az egyes tagszervezetek létszáma és ez által súlya is kifejeződik a döntéshozatal során. Szigorodtak a vagyonhasznosítás szabályai. Az MSZOSZ és tagszervezetei ezentúl például kölcsönösen betekinthetnek egymás pénzügyi könyveibe. Ez várhatóan bizalomerősítő hatással lesz a gazdálkodásra. A kongresszus döntése alapján ismételten Nagy Sándor lett az MSZOSZ elnöke. A két alelnöki tisztséget pedig továbbra is Sándor László és Vágó János tölti be. A kongresszusról — amelyen a Vasutasok Szakszervezete nevében többen is kiemelkedő aktivitást fejtettek ki — a következő lapszámunkban részletesen beszámolunk. A második munkanapon a kongresszus a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége érdekvédelmi és szervezetpolitikai programjának vitájával folytatta munkáját. Számos, kemény hangvételű hozzászólás közül lapunkban — a vita hangulatát érzékeltetve — azt a beszédet elevenítjük fel, amelyet a szakszervezeti ifjúsági szövetség nevében Hernádvölgyi Andrea mondott el.

Tisztelt küldött társak!

... „Minél kevesebb eredményt lehet felmutatni, annál hosszabbak a helyzetjelentések, mondja az aforizma, ezért szeretnék rövid lenni. Mondanék egy szakszervezeti műszót, nyomásgyakorlás. Mit gondolnak, mi jut eszébe ma erről egy fiatalnak. Jobb esetben a fizika óra, még jobb esetben a barátnője. De csak elvétve a demonstráció, a sztrájk és a szakszervezet. Bajban vagyunk, amikor tizenéves fiataloknak kell elmagyarázni, mire szolgál a szakszervezet. Ők azok, akik közül minden harmadik közterületen, az utcán kezd, és ha valaki mégis munkába állhat közülük, ezt többnyire szakszervezetmentes övezetben teszi. Oda kell hát menni legalább a szakmunkásképző intézményekbe, hogy a nemzeti, újabban liberálisnak nevezett alaptanterv helyett mi magyarázzuk el, hogy kapitalizmust építünk. A mai inasokkal nem a vezető osztály, hanem a kiszolgáltatott vagy alávetett osztály létszáma nő. Gondolkodtak-e azon, hogy miért nem ül minden személyzeti, bocsánat, humánpolitikai osztályon szakszervezeti aktivista, aki felvilágosít, útbaigazít és beléptet. Szerintünk azért, mert akiből aktivista lehetne még életében, nem látott közelről szakszervezetet. Pedig látásból ismernie kellene a szakmai, ágazati szakszervezet területfelelősét. A területfelelőst már akkor leépítették az ágazatnál, amikor egy szakmából tizensok független autonóm lett, tizensokkal bővült a választókörzetek száma és a területfelelősre már nem telik. Pedig pénz kellene a képzésre, az utánpótlásra is. Mi sem képzünk az ifjúság nyelvén értő fiatal vezetőket. De remélem, hogy fogunk és elmegyünk néhányan osztályfőnöki órákra, legalább a szakmunkásképző intézményekbe. Előbb magyarázkodni, később magyarázni. Nem fognak bennünket megkeresni a fiatalok. Le kell számolni ezzel az illúzióval, nekünk kell őket keresni..."



Vasutas-küldöttek az MSZOSZ kongresszusán

HATÁROZAT

Az MSZOSZ pénzügyeiről

A kongresszus megállapítja, hogy az előző kongresszus óta eltelt időszakban az MSZOSZ pénzügyi-gazdasági célkitűzései a szövetség működését meghatározó legfontosabb tényezők: a tagdíjbefizetés elégtelensége és a gazdálkodás személyi, tárgyi és formai feltételeinek részbeni hiánya miatt nem teljesültek.

A kongresszus kötelezi a szövetségi tanácsot, hogy 1995. június 30-ig dolgozza ki az MSZOSZ gazdasági stratégiáját, határozza meg a végrehajtásért felelős személyeket, és rögzítse az ellenőrzési határidőket is. A szövetségi tanács a gazdasági feladatok meghatározásánál vegye figyelembe:

— az MSZOSZ III. kongresszusa előtt szereplő pénzügyi jelentést,
— a GEB beszámolóját,
— a szóbeli kiegészítést,
— és az elhangzott hozzászólásokat.

Amennyiben a hatékony gazdálkodás érdekében szükségesnek mutatkozik, a szövetségi tanács hozzon létre az MSZOSZ meghatározó irányítása alatt működő gazdasági társaságot, vagy más, arra alkalmas formát, amely biztosítja a meglévő vagyon biztonságos, eredményes kezelését.

TERÜLETI PROFITCENTRUMOK

A MÁV Rt.-nél előtérbe került a decentralizált gazdálkodás

A MÁV Rt. gyakorlatilag már az év elejétől egy új belső gazdálkodási módszert alkalmaz, amelyet controlling tervezési és beszámolási rendszernek is neveznek. Az új gazdálkodási módszer fő vonásaiban annak ellenére működik, hogy alkalmazását utasításokban eddig még nem szabályozták. Azt tervezik, hogy május végéig a szükséges intézkedések (utasítások) valamennyi szinten elkészülnek.

Az új gazdálkodási rendszer bevezetésének alapvető célja a MÁV Rt. működésének gazdaságosabbá tétele, a 2117/1994. sz. kormányhatározatban előírt eredménypozíció javítása. Nem kisebb célkitűzésről van szó, mint arról, hogy a 13 milliárd forintot kell „kigazdálkodni" a tervezetten felüli veszteségek elkerüléséhez. Ezen belül kezelni kell az előirányzatot meghaladó infláció miatt jelentkező többletköltségeket. Mindezek teljesítése után a fennmaradó eredmény lehetőséget ad az érdekeltségi (motivációs) rendszerben meghatározott személyi juttatások fizetésére. Nagy a várakozás az új gazdálkodási rend iránt, amelynek teljesülését az egyidejűleg bevezetésre kerülő érdekeltségi rendszerrel kívánják elősegíteni.

Az új gazdálkodási rendszert alapvetően négy alapelv határozza meg:

— a feladatok és a felelősség nagyfokú decentralizálása,

— a gazdálkodó szervezetek önállósága a feladatok végrehajtásában,

— a gazdálkodás mutatóinak pénzbeli mérése, ahol a meghatározó elem az évi eredmény (nyereség),

— a vezetők és a munkavállalók anyagi érdekeltsége az eredmények elérésében.

A fenti alapelvek érvényesítése érdekében profitcentrumokat alakítottak ki, egyrészt szakáganként, másrészt területenként. Szakáganként összesen 14 profitcentrum működik, míg a területi profitcentrumok az üzletigazgatóságok, illetve a Záhonyi Üzemigazgatóság. A profitcentrumokon belül al-profitcentrumokat alakítanak ki. Ezek a szakszolgálatok üzletigazgatósági, szervezeti és egyéb egységei.

A profitcentrumok részére bevételi, költség- és eredményterveket határoznak meg. Ezek két részből tevődnek össze:

— a elsődlegesen elszámolt bevételekre és ráfordításokra (saját bevétel, illetve költség),

— a közvetett, controlling rendszerben rájuk osztott bevételekre és költségekre.

Természetesen a kétféle bevétel és költség összesítése után lehet számítani az eredményt. Az ily módon számított bevétel-ráfordítás-eredmény már figyelembe veszi a felelősségmegosztás elvét, illetve a ráhatás mértékét. A profitcentrumok és al-profitcentrumok eredmény-alakulásának ellenőrzését és értékelését havonta két lépcsőben végzik el:

— először az elsődleges elszámolt bevételek és költségek tervhez viszonyított elmozdulását értékelik,

— másodszor a közvetetten számított, ún. osztott bevételek és ráfordítások változását veszik számba.

Az így számított eredmény — a módosító tényezők figyelembevétele mellett — egyúttal a motivációs rendszerbe alkalmazható eredményt is jelenti.

Külön figyelmet és körültekintő döntést igényelnek azok az év közbeni intézkedések, amelyek több szakszolgálatot, eltérő területeket érintenek. Ugyanis a közös felelősségi elv alapján egy-egy profitcentrum döntései kihatnak a társ-szakszolgálatokra és esetenként a többi terület eredményalakulására. Emiatt szükséges, hogy gazdasági döntések, illetve akciók esetén a kezdeményező profitcentrum, al-profitcentrum az érdekelt főosztályokkal egyeztető tárgyalást hívjon össze. Itt kell megállapodást kötni a bevételszerző akció költségvonzatainak ellentételezéséről. Minden akció előtt a kezdeményező elsőrendű feladata meggyőződni arról, hogy az intézkedés a MÁV Rt. szempontjából eredményjavító-e. Alapvető, hogy nem indítható olyan akció, amely a szolgáltatási színvonal romlását eredményezi és hasonlóan nem lehet a MÁV eszközállománya műszaki romlását előidéző akciót tervezni.

A gazdálkodást folyamatosan ellenőrizni és elemezni kell, mert csak így biztosítható az eredményalakulás érdemi befolyásolása. Nem elégséges az elsődleges tervek alapján végzett kontroll, hanem az osztott és átszámított bevételeket és ráfordításokat is folyamatosan figyelemmel kell kísérni.

A MÁV Rt. új belső gazdálkodási rendszerének bevezetése elsősorban gazdasági feladat, de néhány kérdésben érinti, befolyásolja a munkavállalók élet- és munkakörülményeit, sőt kihatással van a foglalkoztatott létszámra, ezért érdekvédelmi szempontból is figyelmet, beleszólási lehetőséget igényel.

A költségek közül a bérköltséget kell olyannak tekinteni, amely kihatással van a foglalkoztatottak számára. Így van ez most is, hiszen olyan bérköltségek kerültek meghatározásra, amely a szükségesnél is kevesebb létszám alkalmazását teszi lehetővé. Ezért szükség van olyan bérköltségek meghatározását szorgalmazni, amelynek nincs számottevő létszámcsökkentési vonzata.

A bérköltség nagysága befolyásolja a különböző címeken kifizethető bérek nagyságát (például készenléti díj, túlóra, műszakpótlék stb.). Így ha az ilyen címen kifizetett összegek csökkennek, ez mérsékli a munkavállalók keresetét, és a szolgálati vezetőket a dolgozók számára kedvezőtlen munkaidő-beosztások bevezetésére készteti.

Az új gazdálkodási módszerhez kapcsolódó érdekeltségi (motivációs) rendszer pozitív irányba befolyásolhatja a munkavállalók keresetét, ha az tényleges eredményeket produkál. Nem mindegy viszont, hogy a munkavállalók között felosztható anyagi juttatásokat milyen formában és arányban kapják meg az érintettek. Az érdekképviseleti szerveknek az igazságos és lehetőleg minél szélesebb kört érintő elosztást kell szorgalmazni.

A Vasutasok Szakszervezete részt kíván venni a különböző szabályok kialakításában. Az új rendszer működését figyelemmel kíséri, és rendszeres tájékoztatást igényel az eredmények alakulásáról, illetve a motivációs rendszer működéséről. A MÁV Rt. vezetői eddig szóban olyan tájékoztatást adtak, mely szerint az új belső gazdálkodási rendszer eddigi tapasztalatai kedvezőek, javult a gazdálkodás hatékonysága.

Dr. Simon József

A Vasutasok Szakszervezete

tagjai

— a munkahelyek biztonságáért,
— tisztességes megélhetést biztosító fizetésekért,
— foglalkoztatási és szociális biztonságot nyújtó kollektív szerződésért,
— önálló vasútegészségügyért,
— biztonságos munkakörülményekért

fogtak össze!

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

Csatlakozzon hozzánk és válassza a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeit!

Huszonöt éves a VKDSBE balatonfüredi üdülője

A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete (VKDSBE) az elmúlt év októberében Budapesten ünnepelte megalakulásának 100 éves évfordulóját. Fél évvel később, április 18-án, az egyesület balatonfüredi üdülőjében rendeztek meghitt, családias ünnepséget. Ez is évfordulóhoz kötődött. Füreden ugyanis 25 évvel ezelőtt, 1970. május 1-jén nyílt meg és fogadta első vendégeit a szép környezetben, az Állami Kórház szomszédságában épült üdülő.

A jubileumi ünnepséget — melyen az egyesület vezetőin, a választmány több tagján kívül megjelent *dr. Szalai László*, Balatonfüred polgármestere és *Nagy Jenő*, a város országgyűlési képviselője —, *Birkás Gyula* üdülővezető nyitotta meg. A házigazda köszöntője után *Márton András*, az egyesület ügyvezető elnöke ismertette az üdülő negyedszázados történetét. Mint mondotta: egy reprezentatív számítás szerint, *a nyitástól napjainkig mintegy 65 ezren vették igénybe az üdülő átlagon felüli szolgáltatásait.* Ebbe az egyesület tagjain kívül a korábbi évek vasutas-szakszervezeti beutaltjai és az ÖTA szociális gondozottai is beleértendők. Az első években egy-két hetes SZOT-beutalóért 216, az egyesületi tag napi 36 forintot fizetett. Ma, előszezonban 1300, főszezonban 1450 forint, plusz áfa a napi ellátás díja, amihez az egyesület személyenként napi 250 forint térítéssel járul hozzá.

Az eltelt negyedszázad alatt nemcsak az árak emelkedtek, az üdülő arculata is sokat változott. Az időközben megújult választmány soron kívül hozzájárult az épület felújításához. 1992. őszén az Állami Kórházból addig „vásárolt" gőzt saját kazán megépítésével váltották ki. A következő év első negyedévében pedig megtörtént a belső korszerűsítés. Elkészültek a fürdőszobák, az új beépített szekrények, megjavították a nyílászárókat, a szobák pedig új padlószőnyeget kaptak. A múlt nyári főszezon után — a korszerűsítés második ütemében — kezdtek hozzá a konyha átalakításához, a bejárat és a terasz-presszó építéséhez. Ez a nagyszabású átalakítás, amely hotel rangra emelte az épületet, *50 millió forintjába került az egyesületnek.*

A fejlesztés azonban ezzel még nem ért véget. Az ügyvezető elnök a jövőről szólva ugyanis elmondotta, hogy amint a pénzügyi fedezet meg lesz, hozzáfognak a tetőtér-beépítéshez. Ezzel 10-12 apartmannal gyarapodna és új külsőt kapna ez a patinás egyesületi üdülő.

Márton András befejezésül köszöntötte az üdülő dolgozóit, köztük *Birkás Gyulát, Sárdi Józsefet, Egyed Antalnét* és *Nagy Istvánnét*, akik a megnyitás óta, megszakítás nélkül dolgoznak Füreden.

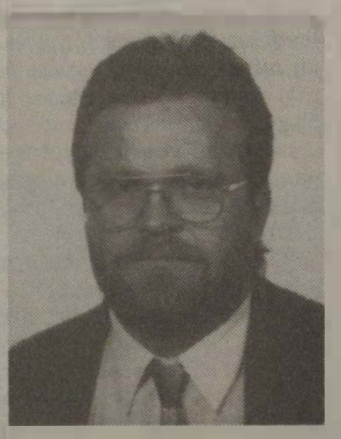
visi

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

LEPESI ZOLTÁN

a VSZ pécsi területi bizottság titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „A legutóbbi választások alkalmával sikerült megerősíteni az tisztségviselői gárdánkat. Tagjaink jobb tájékoztatására rendszeresen megjelentetjük a Dunántúli Vasutast."

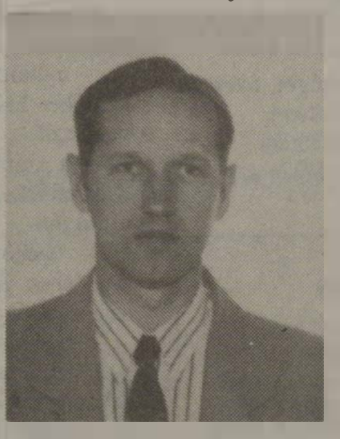
... „Tovább kell javítanunk a vasutasság egységét és akcióképességét, ami azért is kíván sok energiát, mert a második legnagyobb területű üzletigazgatóságon fejtjük ki tevékenységünket."

Válaszd a Vasutasok Szakszervezetét!

VALET LÁSZLÓ

a VSZ területi irányítási központok intézőbizottságának titkára

Az eredményeinkről — feladatainkról



... „A VSZ 1994. évi kongresszusát követően létrejött intézőbizottság titkáraként a legnagyobb eredménynek azt tartom, hogy végre létezik egy olyan testület, mely a középirányítói és védelmi feladatokat ellátók gondjait közvetlenül és hatékonyan feltárja."

... „Sajnos a MÁV Rt. átalakítása tagjainkat is érinteni fogja. Mindent el kell követnünk, hogy egyetlen emberi sors se maradjon rendezetlen e nehéz feladat elvégzése során."

Üzemi tanácsi választások: május 23. és 25. között

AZ EGÉSZSÉGES MUNKAKÖRNYEZETÉRT!

Munkavédelmi érdekképviselet

Az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés alapvető szabályait az Országgyűlés fogadta el. Az 1994. január 1-jével hatályba lépett törvény részletesen szabályozza az állam munkavédelmi feladatait, az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés követelményeit, a munkáltatók és munkavállalók jogait és kötelességeit, a munkabalesetek és foglalkozási megbetegedések bejelentésére, kivizsgálására vonatkozó előírásokat, továbbá a munkavédelemmel összefüggő érdekképviseleti-érdekegyeztetési mechanizmus főbb elveit.

A törvény hatálya minden szervezetben munkát végzőre kiterjed, így alapvetően közvetlenül érinti a vasutas munkavállalókat is. Nem lehetünk tehát közömbösek munkavállalóink munkakörülményeinek, munkavédelmi ismereteinek alakítása tekintetében. Írásunkban a teljesség igénye nélkül, tájékoztatóként szeretnénk néhány fontosabb rendelkezést kiragadni a törvényből, mely a vasutasok egészségét és biztonságos munkavégzését közvetlenül is érinti.

Munkáltató kötelességei:

(részletek a IV. fejezetből)

— követelményeknek megfelelő munkakörülményei biztosítása,

— munkakörülményekhez igazodó, a fellépő veszélyeket is figyelembe vevő munkaeszközök biztosítása,

— új technológiák bevezetése alatt a munkáltató köteles megtárgyalni a munkavállalókkal, illetőleg képviselőikkel az egészségre és biztonságra kiható következményeket,

— közvetlen veszély esetén a munkavégzést leállítani,

— biztosítani a védőeszközök rendeltetésszerű használatát,

— a munkáltatónak oktatás keretében gondoskodnia kell, hogy a munkavállaló

a) munkába állásakor,

b) munkahely vagy munkakör megváltozásakor,

c) munkaeszköz átalakításakor, új munkaeszköz üzembe helyezésekor,

d) új technológia bevezetésekor

elsajátítsa az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés elméleti és gyakorlati ismereteket, megismerje a szükséges szabályokat és utasításokat.

A munkavállaló kötelességei:

— a munkavállaló csak biztonságos munkavégzésre alkalmas állapotban, a munkavédelmi szabályok megtartásával végezhet munkát,

— a rendelkezésére bocsátott munkaeszközt a munkavédelmi előírásoknak a betartásával köteles használni,

— egyéni védőeszközét rendeltetésszerűen használja, és köteles tisztántartásáról is gondoskodni,

— munkavégzéshez az egészséget és testi épséget nem veszélyeztető, de azt megvédő ruházatot viselni,

— a biztonságos munkavégzés érdekében a szükséges ismereteket elsajátítani,

— előírt pályaalkalmassági, illetőleg ismétlődő orvosi vizsgálaton részt venni,

— veszélyt jelentő rendellenességet, üzemzavart tőle elvárható módon megszüntetni,

— balesetet, sérülést azonnal jelenteni.

Fentieken túlmenően a munkavállaló jogosult megkövetelni munkáltatójától:

— az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés feltételeit,

— a veszélyes tevékenységhez kapcsolódó védőintézkedések megvalósítását,

— a munkavégzéshez szükséges ismeretek rendelkezésre bocsátását, a betanuláshoz szükséges feltételek biztosítását,

— a munkavédelmi szempontból szükséges felszerelések, munka-, és védőeszközök, védőital, valamint tisztálkodóeszközök és tisztálkodási lehetőségek biztosítását,

— munkavállalót nem érheti hátrány az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés követelményeinek megvalósítása érdekében tett fellépéséért, az irányú bejelentéséért. (Ezért javasoljuk, hogy munkahelyeteken nézzetek szét, valóban egészséges körülmények között dolgoztok-e, vagy a munkahelyi ártalmak nem lépik-e át a megengedett határokat.

Ha egészségre ártalmas munkahelyen dolgoztok, rendelkezésre állnak-e védőeszközök, védőfelszerelések, védőruhák.)

— a munkavállaló jogosult megtagadni a munkavégzést, ha azzal életét, egészségét vagy testi épségét közvetlenül és súlyosan veszélyeztetné.

Munkavédelmi érdekképviselet, érdekegyeztetés

(részletek a VI. fejezetből)

a) A munkavállalók az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzéssel összefüggő jogaik és érdekeik képviseletére jogosultak maguk közül képviselőt, vagy képviselőket választani.

(Ösztönözzétek a munkavédelmi képviselők megválasztását, ebben szakmai szakszervezetetek, vagy alapszervezetek nyújtanak segítséget.

Vállaljatok bátran ilyen tisztséget.)

b) A munkavédelmi képviselőnek és a munkáltatónak az egészséget nem veszélyeztető és a biztonságos munkavégzés érdekében a jogok gyakorlása és a kötelezettségek teljesítése során együtt kell működniük.

c) A munkavédelmi képviselő jogosult meggyőződni:

— a munkahelyek, munkaeszközök és egyéni védőfelszerelések biztonságos állapotáról,

— az egészség megóvására és a munkabalesetek megelőzésére tett intézkedések végrehajtásáról,

— a munkavállalók munkavédelmi felkészítéséről, és felkészültségéről.

d) Fentieken túl a munkavédelmi képviselő jogosult:

— működési területén a munkahelyekre munkaidőben belépni, valamint tájékozódni az ott dolgozóktól,

— a munkáltató döntés-előkészítésében nagy hatással lehet a munkavállalók egészségére és biztonságára,

— tájékoztatást kérhet a munkáltatótól minden kérdésben, amely érinti az egészséges és biztonságos munkavégzést,

— munkavédelmi kérdésekben véleményt nyilváníthat, kezdeményezheti a szükséges intézkedések megtételét,

— részt vehet a munkabalesetek kivizsgálásában.

e) A munkavédelmi képviselő munkajogi védelmére a választott szakszervezeti tisztségviselőkre vonatkozó szabályokat kell megfelelően alkalmazni.

(Azaz munkajogi védelem illeti meg a munkavédelmi képviselőket is, például ahhoz, hogy felmondjanak nekik, a szakszervezet egyetértése is szükséges.)

Helyreigazítás

A Magyar Vasutas március 30-i, 6. lapszámában megjelent „Gondolatok az esélyegyenlőségről" című írásra reagálva Halász Andor osztályvezető helyreigazítást kért szerkesztőségünktől.

Az alábbi mondat megjelenését kifogásolta: *„Persze ez nem nehéz, hisz tagszervezőjük egyben a munkaügyi, bérgazdálkodási és oktatási osztályvezető is."* Állításunkat Halász úr megcáfolta: *„a hivatkozott osztályvezető nem tagszervezője egyik szakszervezetnek sem."* A helyreigazítási kérelemnek eleget téve kérünk elnézést olvasóinktól, valamint az érintettől, aki a Vasutas Szakszervezetnek egykoron kiváló szakszervezeti bizottsági titkára volt, viszont ma már egyetlen szakszervezetnek sem tagja.

Tapasztalt szakembereket a munkavédelmi képviseletekbe

A munkavédelmi képviselők munkahelyi megválasztására a május 23, 24, 25-i üzemi tanács választásokkal egy időben kerül sor a MÁV Rt.-nél és a Vasutasok Szakszervezetének működési körébe tartozó közintézményeknél, gazdasági társulásoknál.

A választások megszervezésére és sikeres lebonyolítása érdekében a MÁV Rt.-nél létrehozták az országos koordinációs bizottságot. Ebben részt vesznek a választásban érdekelt szakszervezetek, a központi üzemi tanács és a munkaadó képviselői.

A koordinációs tanács ajánlást fogadott el önálló egységenként a megválasztandó munkavédelmi érdekképviselők számáról. Javasolt létszám a szakszolgálati tevékenység jellegétől, a munkavégzés veszélyességi tényezőitől, a létszám és a területi tagoltságtól függően 1-5 fő.

A választásokat az üzemi tanács tagjaira, illetve az üzemi megbízottakra vonatkozó rendelkezések szerint kell a helyi viszonyoknak megfelelően alkalmazni. Nagy figyelmet kell fordítani a jelöltállításra. Kizárt annak a személynek a megválasztása, aki teljesen, vagy részben munkáltatói jogokat gyakorol, illetve a munkáltató vezetőjének közeli hozzátartozója. Nem jelölhetők azok sem, akik a választások lebonyolításában közvetlenül részt vesznek. Nem választható meg a munkáltató munkavédelmi szakapparátusának tagja sem. Ez érthető, mivel tevékenységük kapcsolódik a munkáltatói jogok gyakorlásához és összeférhetetlen a munkavédelmi érdekképviselet céljával, függetlenségével.

A munkavédelmi képviselői választásoknál sok, a helyi viszonyokhoz igazodó egyszerűsítésekre kerül sor a könnyebb eljárás érdekében. Ezekről részletes tájékoztatást kaptak a választási bizottságok. A választás akkor lesz sikeres, ha olyan jelölteket állítanak, akik elkötelezetten érvényesítik a munkavállalók munkavédelmi érdekeit. Ez a munkaügyi kapcsolatokban olyan lehetőségeket biztosíthat, amelyek hatékonyabb munkabiztonsági érdekeket szolgálhatnak.

Hogy ennek az elvárásnak a munkavédelmi képviselők eleget tudjanak tenni a munkahelyeken, több feltételnek kell megfelelniük. Ezek közül a legfontosabbak a következők:

— olyan jelölteket állítsunk, akik rendelkeznek valamilyen fokú munkavédelmi képesítéssel, vagy

— a szakszervezetben végzett munkavédelmi tapasztalatokkal.

A munkavédelmi képviselő sok olyan jogosítvánnyal rendelkezik, amelyeket, ha megfelelően érvényesít, képes befolyásolni a munkabiztonság alakulását, például új munkahelyek létesítésénél, új technológiák bevezetésénél. Felkészültségétől függ, hogyan tud bekapcsolódni a döntés-előkészítő folyamatokba. A munkavédelmi képviselő(k) egyetértésére lesz szükség a munkáltató által kiadásra kerülő munkavédelmi szabályzathoz. Ebben rögzíthetők a veszélyforrások elleni védekezés helyi módjai.

A munkavédelmi képviselők az MT 28. §-ának és a munkavédelmi törvény 62. és 76. §-ainak előírásai szerint munkajogi védelmet élveznek.

Természetesen a jogosítványok és felhatalmazások mellett képviselői működésük alapvető etikai és jogi követelményeit is be kell tartaniuk a rendeltetésszerű jogok gyakorlásánál.

Ma még nem lehet megítélni, hogyan fognak élni a választók, a megválasztásra kerülő munkavédelmi képviselők a rájuk ruházott jogokkal. Feltételezzük, hogy a vasút területén, ahol nagy hagyományai vannak az érdekvédelemnek, és a foglalkoztatás biztonsága meghatározó eleme az alkalmazott technológiáknak, a választások sikeresek lesznek. A jogalkotók az ő érdekükben, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet több egyezményével összhangban fogalmazták meg a munkavédelmi törvényt, amely lehetőséget biztosít ennek az új érdekvédelmi formának.

Pásku Jenő

Országomat egy motorvonatért?

Vésztőről Békéscsabára költözik a „fűtőház"

Vésztő harminc éven belül immár másodszor éli át a vasútmegszüntetés traumáit. A nagyközséget a hatvanas évek végéig keskeny nyomközű vonal kötötte össze Békésen át Békéscsabával. Forgalmára jellemző, hogy a pályát teljes egészében fölújították, járműparkját az akkori utaselvárásoknak megfelelő szinten korszerűsítették. Amikor aztán a kisvasút népszerűsége elérte a csúcsot, egy tollvonással sztornírozták az egészet.

Huszár János vésztői állomásfőnök szerint a térségben eleve hiányoznak a forgalomátterelés feltételei, elmaradott a közúthálózat, és a tömegközlekedés nívója is hagy maga után kívánalmakat. Az utak kiépítése, elegendő autóbusz beszerzése milliárdokat emésztene föl, a vasúti infrastruktúra fejlesztése ennek csupán töredékét tenné ki. Nagyobb beruházást mindössze a szeghalmi vonalrész igényelne, ahol a Berettyó-híd állapota miatt 12 tonnás tengelynyomáskorlátozás van érvényben.

Az állomásfőnök hosszan sorolja vasút melletti érveit. A vidék mezőgazdasága föllendülőben van, tömegárut pedig csak vagonokban lehet gazdaságosan elszállítani. Egy dízelmozdony akár 1500 tonnás vonatot is képes „megmozgatni", számoljunk, hány teherautó, sofőr kell ennyi elegy közúton való továbbításához?

A személyszállításban is behozhatatlanok a vasút előnyei — véli Huszár János. — A vonat minden tekintetben komfortosabb az autóbusznál, gyakorlatilag elképzelhetetlen, hogy egy járat kimaradjon. Vannak olyan falvak, amelyeknek nincs is más közlekedési lehetősége, mint a vasút.

Vésztő 8500 lakosából mintegy 3600 a munkaképes korúak száma, ám ezek több mint 25 százaléka munkanélküli. Félő, hogy az arány a közeljövőben tovább romlik, sőt az állami segélyezés keretéből egyre többen kerülnek át az önkormányzati támogatás szférájába. A mellékvonalak fölszámolása a legfrissebb adatok szerint 386 vasutast érintene, családtagokkal együtt 1500-1700 ember sínylené meg az újabb „közlekedéspolitikai koncepciót" — derült ki Kaszai János polgármester szavaiból.

— Meglátásom szerint az érintett települések önkormányzatai nincsenek abban a helyzetben, hogy részt vállaljanak a vasútvonalak további üzemeltetésében. Sok esetben arra sincs pénz, hogy normatív kötelezettségeiket teljesítsék, gondolok itt az alsó fokú oktatásra, az egészségügyi és szociális ellátásra, és tulajdonképpen az adott község „működtetésére". A vasúti személyszállítás olyan alapellátás, amelyet az államnak akkor is biztosítania kell, ha az számára nem hoz nyereséget.

A legbizonytalanabb időszakot a vontatási kirendeltség műhelyének mintegy ötven dolgozója éli át, hiszen „bontják fejük fölül a tetőt". Egy határozat értelmében ugyanis a javítóbázist május végéig Békéscsabára kell áttelepíteni.

— Velünk már csak a megváltoztathatatlan döntést ismertették, a véleményünket senki nem kérte, az intézkedés indokait sem közölték — háborog az üzemeltetési reszortos, a fenntartási művezető, a mozdonyvezető... Egy nyomós érv azonban mégiscsak akadt: magasak a rezsiköltségek.

— Hogyne lennének magasak! — jön indulatba Hunyadi György mozdonyvezető. — Én már tavaly októberben beszóltam Csabára, hogy a fűtőgépre hozzanak porszenet, a darabos szénből forintra átszámolva másfél, kétmillióval kell többet fölhasználni. De annyi porszenet sem küldtek, amennyi a szemembe hullva viszketést okozhatott volna.

Senki nem meri őszintén megmondani, hogy mire megy a játék, mi viszont tudunk olvasni a sorok között — jegyezte meg az egyik kolléga. Békéscsabán nagy teljesítményű mozdonyok futnak három-négy személykocsival — és óriási ráfizetéssel. A Bz-motorvonatok viszont még felső vezeték alatt is gazdaságosan üzemeltethetők.

Senki ne értsen félre bennünket, mi nem az ésszerűsítés ellen hadakozunk — mondják a nyilatkozók — ám, ami itt folyik, az nem racionalizáció, hanem előre kitervelt, tudatos pusztítás!

Thorday Zoltán

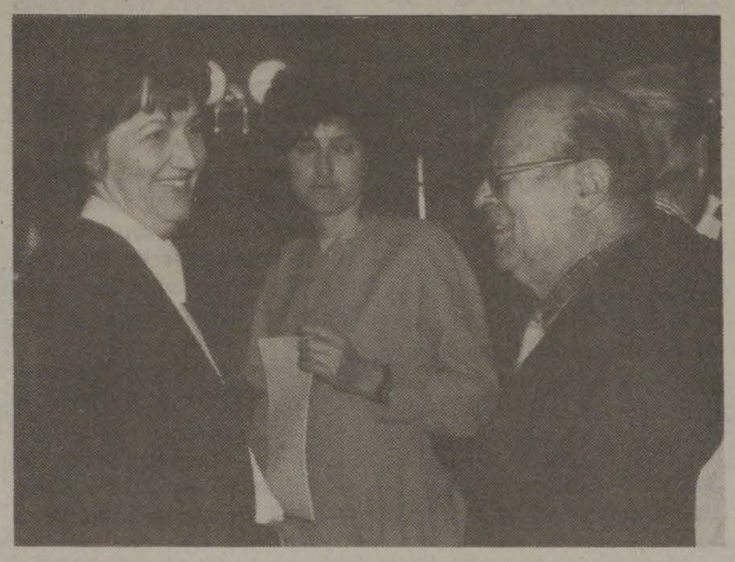
Lapzártát követő értesülésünk szerint döntés született arról, hogy 1995. év végéig a cikkben szereplő átszervezésekre nem kerül sor.

(a szerk.)

MÁJUS ELSEJE ELŐTT

Átadták a szakszervezeti művészeti-kulturális díjakat

Az MSZOSZ 1995. évi Szakszervezeti Művészeti-Kulturális Díjait április 27-én, ünnepélyes külsőségek között adták át Budapesten, a Hotel Benczúrban. Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke kedves szavakkal, helyenként mosolyt fakasztó idézetekkel fűszerezve, méltatta a hagyományos rendezvény jelentőségét, a kitüntetésben részesülőknek a sajtóban, a kultúrában és a művészetekben szerzett elévülhetetlen érdemeit. Az MSZOSZ elnöke beszéde után, hét kategóriában, tizennégy díjat adott át. A díjazottak között volt Toldi Mária, a Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola zenepedagógusa és a MÁV Szolnoki Járműjavító Kft. férfikara.



Toldi Mária mosolyogva fogadja a gratulációkat
(Fotó: Veégh Ádám)

Toldi Mária nevét táncdalénekesként ismerte meg az ország. Sikerei csúcsán egyszer csak eltűnt a színpadról. Mint mondja, első gyermeke születése után talán ösztönösen döntött úgy, hogy pedagógusként folytatja, de ma már tudja: *jól tette, hogy ezt választotta.*

Serdülő lányként is az énektanári és nem az énekesnői pályát álmodta magának. Már akkor maga kitalálta koreográfiával tanított táncot társainak. Énektanára azonban váltig állította: ilyen szép hanggal énekesnőnek kell menni. Így került a színpadra, és ma úgy érzi, amit ott csinált, abban több volt a ráérzés, mint a tudatosság. Csak később jött rá, mi mindent kell tudnia egy énekesnek, és azóta egyfolytában arra törekszik, hogy mindezt átadja a tanítványainak.

Ma a legtehetségesebbek már nem 18, hanem akár 14-15 éves korban elkezdik tanulni az éneklést. Toldi Máriához persze csak a legjobbak kerülhetnek. Közülük is sokan *„sorban állnak"*, hogy bejuthassanak hozzá. Akinek van valamilyen hangszeres előképzettsége, az könnyebben és gyorsabban boldogul énekesként. Ezért a tehetséges gyerekek szülei jól teszik, ha már kisiskolás korban beíratják zongorára, esetleg gitárra vagy hegedűre a gyereket.

Ő maga nemcsak zenére tanítja, hanem az életre is neveli növendékeit. A fiatalok hálásak minden megszívlelendő tanácsért, amit tőle kapnak. Hogy ki mindenkit tanított, akik ma már sikeres énekesek? Neveket ugyan nem említ, de annyi bizonyos: *a Rockszínház társulatából nagyon sokan az ő „kezei" közül kerültek ki.* Színészekkel is foglalkozik. Egyfajta missziónak tekinti, hogy a jó színészek jó énekesekké is váljanak. Nála tanul *Kiss Mari, Kovács Adél, Götz Anna.* Fiatal tanítványai közül *Bíró Eszter* nemrégiben a *Miss Saigon* főszereplőjeként vált ismertté.

A táncdaloktatásról a musical (zenés játék) tanítására akkor tért át Toldi Mária, amikor a Jézus Krisztus Szupersztár Magyarországra jött. Ebbe annak idején lányával, *Andreával* — mondanivalója, szövege, dallama miatt — valósággal beleszerettek. Ma is a Webber-musicalek a kedvencei. — Szeretném, ha ez a műfaj még népszerűbb lenne nálunk. A musical hasonlít a magyarok által oly kedvelt operetthez, de reálisabb alapokon nyugszik, és inkább a földön jár.

Toldi Mária minden szavából érezni: *hivatásának tekinti a tanítást.*

— Mindig szívesen jövök be a „Vasutasba". Itt jó a légkör, érzem, hogy az igazgató megbízik bennem, azt taníthatom, és úgy, ahogyan szeretném.

Délelőtt 11 és este 8 óra között szünet nélkül jönnek a tanítványok. Nincs közben lazítás, kávézás, trécselés. Mindenkinek a maximálisat kell adni, azt, amire egy héten át várt. Ez kemény fizikai és szellemi munka, amely egész embert kíván. Azért kellenek a szünnapok, hogy legyen lehetőség a feltöltődésre. Ilyenkor általában úszás, torna és főzés a program, a középpontban pedig a család áll. Belefér még egy kis kerti munka a pestújhelyi házban, ahol született és ahol ma is él.

Az egész lényéből sugárzó kiegyensúlyozottság és elégedettség bizonyára annak is köszönhető: *örömét leli a hivatásában és a családjában.* Nagy büszkesége Andrea leánya, akiből — ahogy mondja — sikerült kihoznia mindazt, ami belőle annak idején hiányzott. Nyári szabadságát, ahogy minden évben, most is utazással szeretné tölteni. Az idei úticél Róma, az örök város, ahol eddig még nem járt.

Csop Veronika

A társai és saját sorsa az

Ön

kezében van!

Az Ön szavazata nélkül a sztrájkkal megvédett munkavállalói jogok kerülhetnek ismét VESZÉLYBE!

„A választás akkor érvényes, ha azon a választásra jogosultak több mint fele részt vett."

[MT 51. § (5.) bekezdés]

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

Ne kockáztasson!

Jöjjön el szavazni és válassza a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeit.

MÁV EIFFEL FÉMSZERKEZET-GYÁRTÓ KFT.
H—9823 PÁCSONY,
Kossuth u. 1.
Tel./Fax:
(36)94/373-038

Vállalkozunk:

Mindenféle acélszerkezet gyártására:
— villamos felsővezeték-tartó oszlop, gerenda,
— világító- és egyéb tartóoszlopok, tornyok,
— épületvázak, csarnokok, röptetők,
— különféle konténerek és tárolók,
— kombinált szállításhoz cserefelépítmény,
— vasúti személy- és teherkocsi-alkatrészek, lépcsők, ajtók, hamutartók stb.

Vasúti gépészeti berendezések javítására és vizsgálatára:

— fordítók, kerékpársüllyesztők, bakdaruk,
— különféle járműemelők, emelőcsoportok.

Emelőgép Biztonsági Szabályzat előírásai szerinti vizsgálatokra:

— daruk, emelőberendezések, targoncák,
— üzembehelyezést megelőző vizsgálatok,
— időszakos biztonsági felülvizsgálatok IKM 33/1994. (XI. 10.) rendelet szerint.

Százhúsz éves férfikórus

Emlékezetem szerint 18-20 éves lehettem, amikor édesapámmal kapcsolatban rádöbbentem a szelektív — szétválasztó — hatás milyenségére. Ez nagyjából úgy zajlott, hogyha némi pénzecskét kértem, olyan süket volt, mint egy elem nélküli hallókészülék, de ha éppen ügyeletes szerelmeimről beszéltem, még azt is hallotta: ők mit mondanak.

Eme emlék akkor jutott eszembe, amikor *Rigó Évától,* a MÁV Szolnoki Járműjavító Férfikarának karnagyától a díj átvétele után azt kérdeztem: nő létére, hogyan tud együttdolgozni 35-40, nyilván sokat morgolódó férfiemberrel.

Egyszerű — válaszolta — szelektív a hallásom. Morogni mindenkinek szabad, de azt én döntöm el, hogy mit hallok meg...

Egy biztos: Rigó Évának jó hallása lehet, mert az általa vezetett kórus nem akármilyen eredményekkel büszkélkedhet. Ilyen például ez év áprilisában elnyert Nemzetközi Kórusverseny bronz diplomája, s a mostani elismerés.



Nagy Sándor átadja a díjat Rigó Éva karnagynak

Azt pedig már *Fügedi Andrásnétól,* a szolnoki Vasutas Művelődési Központ igazgatónőjétől tudtam meg, hogy a kórus március 31-én ünnepelte 120 (!) éves évfordulóját, s mindezt egy a városházán adott nagy sikerű hangversennyel tette emlékezetessé!

Továbbá azt, hogy nagy izgalommal készülnek az immár hagyományos szolnoki országos vasutas énekkari találkozóra, melyet június 17—18-án rendeznek meg 10 kórus részvételével.

A találkozó színpadán nyilván elhelyezik majd azt a zászlót is, melyre 100 évvel ezelőtt a következő szavakat hímezték aranyfonálból: „Ezer ének dicsősége edzze elmét és a kart, dalfohászunk égig zengjen, isten áldd meg a magyart."

— Veégh —

Juhász Gyula-díjat kapott a VSZ szegedi tb-titkára

A Szakszervezetek Csongrád Megyei Tanácsa 1972-ben alapította a Juhász Gyula-díjat a művészeti, kulturális, sport- és a szakszervezeti mozgalomban legjobban dolgozó aktivisták részére.

Idén, május 1-jén, az Újszegedi Szabadtéri Színpadon rendezett ünnepségen hárman, köztük Mári Gábor, a VSz szegedi területi bizottság titkára, részesültek e megtiszteltetésben. A kitüntetést Tóth József, az MSZOSZ megyei képviseletének vezetője adta át.

Kérdésünkre Tóth József elmondta, a vasutasok szakszervezetének szegedi titkára hosszú évek óta segíti az MSZOSZ munkáját, nemcsak Csongrád megyében, hanem Dél-Alföld más megyéiben is. Mári Gábor rendszeresen, aktívan részt vesz az MSZOSZ kampánymunkáiban, annak sikeréért jelentős társadalmi munkát végez. Legutóbb a vasutassztrájk idején, annak helyzetéről is rendszeresen tájékoztatta az MSZOSZ megyei képviseletét, ezzel is segítette a megyei szolidaritás szervezését.

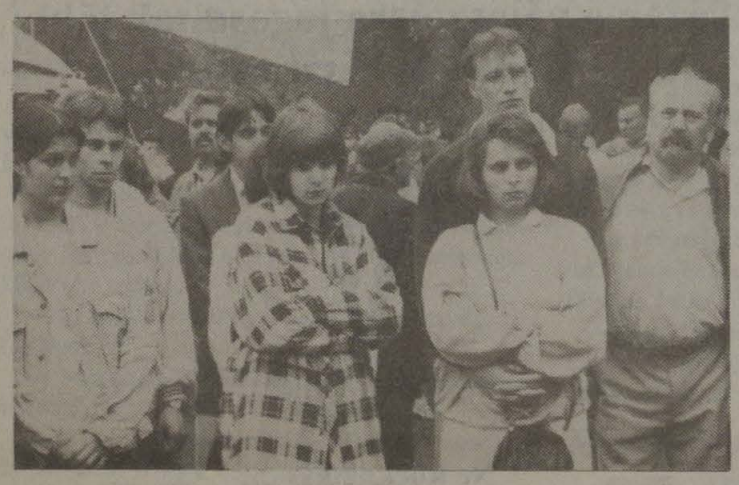
— g —

Majális a Városligetben

Horn Gyula és Nagy Sándor látogatása a „VSZ-udvarban"

A május elsején hullott aranyat érő égi áldás is csak rövid időre zavarta meg a városligeti majálist. Amint elvonultak az esőfelhők és kisütött a nap, folytatódott a vidámság. A Vasutasok Szakszervezete három sátorának előterében is nagy volt a forgalom. Délben dr. Márkus Imre elnök mondott rövid, az alkalomhoz illő beszédet. Nem sokkal ezután, neves személyiségek látogattak el a „VSZ-udvarba". Előbb Sándor László, az MSZOSZ alelnöke, majd Nagy Sándor elnök és Horn Gyula miniszterelnök érkezett. Dr. Márkus Imre a miniszterelnökkel folytatott beszélgetés során kifejtette, hogy milyen feltételek teljesülése esetén kerülhetők el a további vasutassztrájkok. Képriportunk a „VSZ-udvar" legjelentősebb eseményeit mutatja be.







Fotók: Veégh Ádám

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Főszerkesztő-helyettes: **Visi Ferenc**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 Ft
Nyomás: Szikra Lanyomda Rt., Budapest
Elnök-vezérigazgató: **dr. Csöndes Zoltán**
ISSN 0460 6000

Resti kínálat

Zónapörkölt helyett játékautomaták

A vasúti személyszállítás színvonalának évtizedeken át „fekete báránya" volt az Utasellátó Vállalat. Mi tagadás, a helyenként előforduló kulturálatlanság, az árak manipulálása nem növelte sem a vállalat, sem a MÁV ázsióját. Szerencsére az utasellátást nem ez jellemezte.

Mi jellemzi napjainkban?

A „cég" privatizációja idején, 1992 végén, az elhangzott ígéretek szimpatikusak voltak. Az országos írott és elektronikus sajtó szép tervekről, elképzelésektől tudósított. Megteremtik a régi hagyományos restik világát. A névadás a Resti Kft., majd Resti Rt. is ezt sugallta. Lesznek hangulatos, régi vendéglők. A kockás abroszokkal megterített asztalok mellett udvarias vendéglősök, pincérek kínálják a zónapörköltet nokedlivel, hozzá a kisfröccsöt, vagy frissen csapolt sört kaphat a kedves vendég.

Az ígéretekből semmi sem lett. Az elmúlt két és fél évben megszüntették a győri, a zalaegerszegi, a Keleti pályaudvari éttermet, hogy csak néhány példát említsek. Létrehoztak vagy kissé átalakítottak tucatnyi állóbüfét, rossz kiszolgálással, szegényes választékkal és magas árakkal.

A legnagyobb negatív csúcsot Győrben állították fel. Az egykori hagyományos, patinás közkedvelt étteremben játéktermet alakítottak ki. A feketébe „öltöztetett" teremben több tucat játékautomatából dől a forint, no meg a szenny, a mocsok. Nem kell különösen magyarázni az ilyen létesítmények közönségét. Az utasoknak, a bejáró diákoknak még napközben sem ajánlatos arra sétálni...

Azok, akik valaha az Utasellátónál dolgoztak, saját bőrükön tapasztalják a sok-sok negatív változást, a hosszú törvénytelen munkaidőt, a könyörtelen bánásmódot, a vad-kapitalista kiszolgáltatottságot — természetesen szocialista színvonalú bérekért...

Egyre azért kíváncsi lennék. A kiszolgáltatott utasokon és alkalmazottakon kívül mit szólnak mindehhez a Magyar Államvasutak Rt. vezetői?

Sz. Jakab István

Tudja-e?

Tudja-e, hogy a KST működéséhez szükséges forgóalapot egyedül a Vasutasok Szakszervezete biztosítja. Íme, még egy ok a KST kedvezményes szolgáltatásait igénybe vevő tagjainknak és minden vasutasnak, amiért a VSZ jelöltjeire érdemes szavazni az üzemi tanácsi választásokon.

LAKÁS-CSERE

Elcserélném Budapest I. ker., Kuny Domonkos u. 19. I. emeleti, 82 négyzetméter alapterületű, két szoba összkomfortos, telefonos, gázfűtéses, parabola antennával felszerelt, tehermentes öröklakásomat. Cserébe kérek hasonló nívójú budai 50-55 négyzetméter alapterületű lakást. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet üzemi telefonon a 22-09-en, vagy az 156-8067 városi számon, este a hétvégén.

Elcserélném biatorbágyi MÁV-lakóépületben levő összkomfortos 2 és fél szobás MÁV bérlakásomat MÁV-dolgozóval budapesti önkormányzati vagy saját tulajdonú kisebb lakásra, ráfizetés nélkül. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: 06/20-347-068 telefonszámon 8-12-ig Mészáros Attila.

Eladó vagy budai, budaörsi egyszobás lakásra cserélhető Tata mellett, Bajon hegyoldali panorámás, 1 holdas szőlő, gyümölcsös, 2 szintes, télen is lakható házzal (50 négyzetméteres lakás + gazdasági helyiségek). Busztól 5 perc, telefon 1995-ben. Irányár: 2,2 millió forint. Érdeklődni lehet: a 32-99-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném érdi 2 szoba komfortos, 65 négyzetméteres kertes lakásomat 1 szobásra hegyeshalmi vonal mentén, Biatorbágyig, vagy a budai oldalra. Érdeklődni lehet: a 32-99-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném: Budapest, Hungária körút 1-3. MÁV-telepi másfélszobás MÁV-lakásomat (37 négyzetméteres, kertes, telefonos) nagyobb lakásra Budapesten vagy környékén. Érdeklődni lehet: egész nap 261-6341-es telefonon, vagy levélben: 1101 Budapest, MÁV-telep 37. 1/6. Ujszászi Katalin.

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE JELÖLTJEIT AZ ÜZEMI TANÁCSOKBA!



MIÉRT?

Ez a szakszervezet következetesen képviseli a dolgozók érdekeit.

Eddig is jól együttműködött az üzemi tanácsokkal.

Vallja, hogy a szakszervezet és az üzemi tanácsi jogok együttes alkalmazása a hatásos.

Képes arra, hogy a munkavállalók számára előnyös kollektív szerződést kössön.

Megőrzi és hatékonyan használja fel a szakszervezeti vagyont.

EZÉRT:

KÖNNYŰ A VÁLASZTÁS!

SZAVAZZON A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE JELÖLTJEIRE!

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és -felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útjáró elemek forgalmazása.

Köszönjük a támogatást!

Kollégáink többsége az 1995. évi üzemi tanácsi választásokon a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeit választotta.

Köszönjük a bizalmat!

Vasutasok Szakszervezete

ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 11. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. JÚNIUS 8.

MEGKEZDŐDÖTT A SZAVAZATOK ÖSSZESÍTÉSE

A vasutasok bizonyítottak

Bár még nincs hivatalos végeredmény, nyugodtan kijelenthetjük: a MÁV Rt.-nél az 1995. évi üzemi tanácsi választások sikeresen lezajlottak. *A munkavállalók több mint nyolcvan százaléka vett részt a választásokon és nagy többségük a szakszervezeti jelölteket támogatta.* Az is biztosnak látszik, hogy nem változik a reprezentatív szakszervezetek száma sem, sőt a jelenlegiek stabilan megőrzik korábbi támogatottságukat. Úgy gondolom, teljesült a Vasutasok Szakszervezete legfontosabb célkitűzése: a vasutasság többsége bebizonyította ragaszkodását a törvény adta érdekvédelmi és érdekképviseleti jogosítványai gyakorlásához és az azt megtestesítő formákhoz.

Az urnák lezárását követően, minden szakszervezet begyűjtötte „saját csatornáin" a nem hivatalos eredményeket. A hozzánk beérkezett információk alapján a legtöbben a VSZ jelöltjeit támogatták (60 százalék körül), míg a VDSZSZ előreláthatólag 20-24százalék között fog végezni. A Mozdonyvezetők Szakszervezete a szavazatok tíz százalékára biztosan számíthat. A többi szavazaton a függetlenek és néhány kisebb szakszervezet osztoznak. 1995. május 30-án hivatalosan is megkezdődött a szavazatok értékelése. A végleges eredményeket a MÁV Rt.-nél működő szavazatösszesítő és a 14. számú Ágazati választási bizottság előreláthatólag június 15-én hozza nyilvánosságra.

Gratulálunk a megválasztott üzemi és közalkalmazotti tanácstagoknak és megbízottaknak, valamint a munkavédelmi képviselőknek.

Sok sikert munkájukhoz, mert a neheze még hátra van!

k.



A választásra jogosultak több mint 80%-a vett részt a választásokon.



A választók 95%-a a szakszervezetek jelöltjeire adta le voksát.

A VASUTASSZTRÁJK EREDMÉNYE

Bérpótlékok a kollektív szerződésben

A MÁV Rt. az összes bérköltségének mintegy 15-20 százalékát fizeti ki pótlékként. Az áprilisi vasutassztrájk egyik nagy eredménye: a pótlékok mértékében a korábbi helyzethez képest visszalépés nem történt, annak ellenére, hogy a munkáltató a legtöbb pótléknál csak a törvényben előírt mértékű pótlékok fizetését tervezte.

(Írásunk lapunk 2. oldalán található.)

ROMLÓ MUNKAKÖRÜLMÉNYEK

Több a munkabaleset!

Három halálos baleset történt a vasútnál az első negyedévben. Az 1000 főre eső balesetek száma 14,3 százalékkal nőtt, a kiesett munkanapok pedig 13 százalékkal emelkedtek. A balesetek okát elemezve megállapítható, hogy az esetek 60 százaléka környezeti hatás, anyag, gép, berendezés, eszköz hibájára vezethető vissza. „Újabb visszalépésnek, közönynek helye nincs, erre figyelmeztetnek bennünket az első negyedév munkabaleseti adatai" — írja a

(Írásuk a 3. oldalon olvasható.)

A VASÚTRÓL, A VASUTASOKRÓL

Találkozó a miniszterelnökkel

Figyelmet keltett, hogy május közepén Horn Gyula a miniszterelnöki dolgozószobájában fogadta a Magyar Államvasutak Rt. ügyeiben illetékes állami és szakszervezeti vezetőket, és megbeszélést folytatott velük a MÁV helyzetéről, átalakításának és fejlesztésének lehetőségeiről. Szerkesztőségünk nevében megkértük dr. Márkus Imrét, a VSZ elnökét, hogy tájékoztassa lapunk olvasóit a találkozó létrejöttének körülményeiről, a miniszterelnökkel folytatott konzultáció témaköreiről, azokról a kérdésekről, amelyek az olvasóinkat, illetve a szakszervezeti tagságunkat leginkább érdeklik.

(Folytatás a 3. oldalon)

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely elevenen érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Nem mindennapi körülmények között, nem mindennapi tét forgott kockán, amikor üzemi tanácsokat és munkavédelmi képviselőket választottunk a MÁV Rt.-nél és a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságoknál, intézményeknél. A nem mindennapi körülményt az jelentette, hogy a választásokat megelőző idő alatt a vasutas szakszervezeteket a munkaadó sztrájkba kényszerítette. Ugyanakkor a legtöbb szolgálati helyen az üzemi tanácsi választásokkal egy időben kötötték meg a megállapodásokat a kollektív szerződés helyi függelékéről. A tét tehát nem volt szokásos: a választások eredményeként a munkavállalók arról adtak tanúbizonyságot, hogy igenis be lehet vonni őket a sorsukat érintő kérdések megválaszolásába.

Természetesen, mint minden választást, a mostani üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választásokat is „kampány" előzte meg. A hírverés most sem állt másból, mint hogy: a tagság és a szakszervezet vezetői sűrűbben találkoztak egymással. Ennek pedig legfontosabb tapasztalata az volt: az emberek igénylik a személyes kapcsolatokat, szívesen mondanak véleményt, ha megkérdezik őket. Nekünk, tisztségviselőknek pedig kötelességünk minden olyan véleményre odafigyelni, ami közvetlenül vagy közvetve érinti a munkavállalók sorsát.

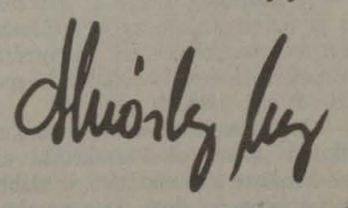
Éppen ezért a Vasutasok Szakszervezete tisztségviselői nem hagyhatják abba a „kampányt", ha a fogalom alatt a tagsággal való folyamatos párbeszédet, törődést, őszinte véleménycserét és a hitelt érdemlő pontos és gyors tájékoztatást értjük. Márpedig ez soha sem korlátozódhat az éppen esedékes „kampányhónapokra".

A tagságunkkal való találkozás másik tanulsága pedig az volt, hogy mindig van miről beszélnünk és nagyon is jól szót tudunk érteni egymással. Legtöbbször csak az alkalom hiányzott eddig erre. Most azonban szereztünk olyan tapasztalatot is, hogy egyes információk — amelyekről úgy gondoltuk, a munkavállalók előtt közismertek — a szervezet egyes szintjein bizony-bizony elakadnak. Ennek részint tárgyi, részint személyi okai lehetnek. A tárgyi feltételek hiánya — ha nem is egyik napról a másikra —, de közös elhatározással orvosolható. A személyi feltételek pedig javíthatók, ha a szakszervezeti tisztségviselőkkel folyamatos munkakapcsolatot tartunk, oktatjuk, képezzük őket.

A Vasutasok Szakszervezete nevében még szorosabb együttműködésre kérem fel tagságunkat és tisztségviselőinket, hisz e tekintetben mindig is „kettőn állt a vásár".

Erősítsük az egységünket és erőnket, szaporítsuk tagságunk létszámát, hogy a VSZ olyan szakszervezet legyen, amely kikerülhetetlen tényezőként lesz jelen a jövőben is a vasutas érdekvédelem színterein.

Szeretnék köszönetet mondani azoknak, akik a mi jelöltjeinkre adták voksaikat. Köszönjük a bizalmat! Ígérjük: jól fogunk sáfárkodni a megelőlegezett bizalommal! (Akik viszont nem a VSZ jelöltjeire szavaztak, azoknak pedig talán azért tartozunk hálával, mert rávilágítottak arra, hogy szakszervezetünk is teheti jobban a dolgát.) Végezetül — de nem utolsósorban — szeretném kifejezni elismerésemet azoknak a kollégáimnak, akik tevékeny szerepet vállaltak a választások előkészítésében és lefolytatásában.



MÁV VASJÁRMŰ KFT.

Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313

A 16/1995. Kg. F. F. utasítás alapján pályáztassa az MVJ-t is!

Megéri!

OLVASÓINK KÉRDEZTÉK

A helyettesítés szabályairól

Több olvasónk fordult hozzánk panasszal, hogy helyettesítést végzett és vagy egyáltalán nem, vagy csak részben, illetve hosszas vita után részesült helyettesítési díjban. Olvasóink kérdezték című rovatunkban most megismertetjük a helyettesítésre vonatkozó szabályokat.

A helyettesítés szabályait a Munka Törvénykönyve 105. §-a és ehhez kapcsolódóan a kollektív szerződés 61. §-a tartalmazza. A helyettesítésnek két formája alakult ki: egyik esetben a *munkavállaló nem látja el eredeti munkakörét*, mást helyettesít, a másik esetben *saját munkakörének ellátása mellett* ellát részben vagy egészben egy másik munkakört is. A MÁV Rt.-nél mindkét eset meglehetősen gyakran előfordul.

Helyettesítésre mindkét esetben a *munkáltató utasítására* kerül sor. A kollektív szerződés 61. §-a előírja, hogy a helyettesítést *írásban* kell elrendelni, ebben meg kell jelölni a helyettesítés *várható időtartamát* és a *helyettesítési díjat*. A munkavállaló győződjék meg arról, hogy az elrendelés megfelel-e a formai és tartami követelményeknek.

Ha munkakörébe nem tartozó munkát végez

A helyettesítés díjazása tehát eltérő attól függően, hogy a munkavállaló ellátja-e saját munkakörét vagy nem. Amikor a dolgozó saját munkakörét nem látja el, vagyis teljes munkaideje alatt *munkakörébe nem tartozó munkát* végez, ez történhet szolgálati főnökségén, vagy másik szolgálati főnökségnél. A Munka Törvénykönyve 105. §-a értelmében a munkavállaló — különösen indokolt esetben — *munkakörébe nem tartozó munkát is köteles ellátni*, illetve *állandó munkahelyén kívüli munkavégzésre is kötelezhető*. Ilyen esetekben a munkavállaló a következő díjazásra jogosult:

A fő szabály szerint a ténylegesen ellátott munkakörnek megfelelő bérezésre (alapbérre, bérpótlékra) jogosult. Létezik azonban egy garanciális szabály, az előbbiek szerinti díjazás *nem lehet kevesebb* a munkavállaló átlagkereseténél. Az átlagkeresetet a Munka Törvénykönyve 152. §-ában meghatározottak szerint kell kiszámítani, vagyis az átlagkereset-számítás alapjául az *utolsó négy naptári negyedévben* kifizetett munkabérek szolgálnak. Az egy órára vagy egy munkanapra eső átlagkeresetet úgy kell kiszámítani, hogy a munkavállalónak az irányadó időszakban kifizetett *valamennyi munkabér* címén kifizetett összeget (személyi alapbér + pótlék, túlóradíjazás, készenlét, ügyelet díjazása stb.) osztani kell a törvényes munkaidővel (tehát a túlmunka, készenlét, ügyelet idejét figyelmen kívül kell hagyni). Fentieken kívül *kiküldetési költségtérítés* is jár, ha a dolgozót állandó munkahelyén kívüli helyettesítésre kötelezték.

Ha saját munkakörének ellátása mellett helyettesít

A díjazás tekintetében más szabályok vonatkoznak a munkavállalóra, ha *saját munkakörének ellátása mellett* távollévő dolgozót helyettesít. A helyettesítésnek ez a módja a dolog természeténél fogva csak a munkavállaló *eredeti szolgálati főnökségénél lehetséges*. Lényeges kérdés, hogy a Munka Törvénykönyve 105. § (3) bekezdése értelmében a munkavállalót *helyettesítési díj illeti meg*, mégpedig az *első naptól kezdve*. Az új kollektív szerződés 61. §-a megállapította az erre vonatkozó részletes szabályokat (e lapszám részletes ismertetése a bérpótlékokról szóló írásban található).

Munkavállalói szempontból esetenként a helyettesítés terhes lehet, ezért a Munka Törvénykönyve *garanciális szabályokat* állapított meg. Ezek a következők:

— A helyettesítés a munkavállaló eredeti beosztására, képzettségére, életkorára, egészségi állapotára vagy egyéb körülményeire *aránytalan sérelemmel nem járhat*. Helyettesítésre a munkavállalót naptári *évenként kettő hónapra* (a részlethelyettesítéseket összevontan kell számítani) lehet kötelezni, eltérő megállapodás azonban lehetséges, vagyis a munkavállaló *beleegyezése esetén* a helyettesítés az előbbiekben említett időtartamot *meghaladhatja*.

— Fontos szabály, hogy a *női munkavállaló beleegyezése nélkül* nem kötelezhető más helységben végzendő munkára *terhességének* negyedik hónapjától kezdődően *gyermeke hároméves koráig*.

A szakszervezeti tisztségviselőknek ügyelniük kell a fenti szabályok betartására, és sérelem esetén pedig *nyújtsanak érdekvédelmet* az érintett munkavállalóknak.

Dr. Garabon Sándor

A VASUTASSZTRÁJK EREDMÉNYE

Bérpótlékok a kollektív szerződésben

A MÁV Rt. az összes bérköltségének mintegy 15-20 százalékát fizeti ki pótlékként. Az áprilisi vasutassztrájk egyik nagy eredménye: a pótlékok mértékében a korábbi helyzethez képest visszalépés nem történt, annak ellenére, hogy a munkáltató a legtöbb pótléknál csak a törvényben előírt mértékű pótlékok fizetését tervezte.

A bérpótlékok rendeltetése, hogy anyagilag elismerje azokat a munkakörülményeket, amelyek az általánostól eltérnek, de az alapbérek megállapításánál nem vették figyelembe. Pótlék megállapításával lehet elismerni azt a különleges szakismeretet, tudást is, amelyet a munkavállaló a munkában részben vagy egészben hasznosíthat (például nyelvtudási pótlék). A bérpótlékok a kereset részét képezik, és így figyelembe kell venni az átlagbér számításnál, de a táppénz, a nyugdíj megállapításánál is. Mivel a kereset részét képezi, így személyi jövedelemadó, társadalombiztosítási járulék stb. terheli. Van azonban néhány olyan pótléknak nevezett juttatás, amely nem bérpótlék, nem képezi az átlagkereset részét, nincs utána adókötelezettség. Ilyen például a különélési pótlék, amely ebből a szempontból azonos elbírálás alá esik a kiküldetési díjjal.

A Munka Törvénykönyve többféle pótlék fizetését írja elő (túlóra, műszakpótlék stb.). A pótlékok mértékét általában az alapbér százalékában (esetleg „tól-ig" határok között) határozzák meg. Az MT-ben rögzített mértéktől kevesebbet fizetni nem lehet, de a kollektív szerződésben vagy egyéni munkaszerződésben a törvényben rögzítettnél több is megállapítható. A kollektív szerződés — figyelembe véve a törvény előírásait — a pótlékokra vonatkozóan háromféle szabályozást tartalmazhat:

— részletesen leírhatja a *bérpótlékra jogosultak körét*, a pótlék *fizetésének feltételeit*,

— az MT-ben előírtnál *magasabb pótlékot* állapíthat meg,

— olyan pótlék fizetését is *bevezetheti, amelyre az MT nem rendelkezik*.

A MÁV Rt. kollektív szerződése mindhárom szabályozást tartalmazza. A vasúti munka sajátosságaiból adódóan viszonylag sok munkavállaló kap különböző címen pótlékot, vannak olyanok is, akik egyszerre többféle pótlékra is jogosultak. A MÁV Rt. *az összes bérköltségének mintegy 15-20 százalékát fizeti ki pótlékként*. A munkavállalók kb. egyharmadánál az összkereseten belül a pótlékok mértéke a 20-40 százalékot is eléri.

A jelenleg hatályos kollektív szerződés az alábbi pótlékok (pótlék jellegű juttatások) fizetését írja elő:

— Műszakpótlék a legjellemzőbb, mértéke magasabb a törvényben előírtnál. Négyféle műszakpótlékot állapít meg a kollektív szerződés:

a) a *délutáni műszakban* (14-22 óra között) végzett munka után a törzsbér 20 százaléka a pótlék;

b) az *éjszakai műszakban* (22-06 óra között) végzett munka után a törzsbér 40 százaléka a pótlék;

c) a *folytonos munkarendben* foglalkoztatott munkavállalók a teljes havi törzsbér 30 százalékát kapják pótlékként;

d) a havi törzsbér 10 százalékát kapják, akik *12/36-os fordulóban* dolgoznak, vagy más munkarendben, de a napi munkaidejük a 12 órát eléri.

— *Éjszakai pótlékra* azok jogosultak, akik műszakpótlékot nem kapnak, de éjjel (22—06 óra között) munkát végeznek. Mértéke azonos az éjszakai műszakpótlékkal (40 százalék). Általában azok kapják, akik nem rendszeresen végeznek éjszaka munkát, vagy munkavégzésük csak az éjszaka egy részében van (például pályamunkások, ellenőrzést végzők stb)

— Túlórapótlék mértéke most változott, de *továbbra is magasabb a törvényben előírt mértéknél*. A túlórákat éves szinten kell számolni és az első 20 órára 50 százalékos, a 21—144 óráig 75 százalék és a 145—200 óráig 100 százalék a pótlék mértéke. Kedvező változás, hogy míg korábban a törvényben előírt szintnél magasabb túlórapótlék csak a forduló és utazó szolgálatot ellátókat illette meg, most ez a szabály *valamennyi munkavállalóra* vonatkozik.

— *Nyelvtudási pótlék* olyan pótlék, amelyre előírást a Munka Törvénykönyve nem tartalmaz, de a kollektív szerződés részletesen szabályozza a jogosultak körét és a pótlék mértékét. A jogosultak két csoportba tartoznak. Az egyik csoportba azok, akinek munkája ellátásához *nélkülözhetetlen* a nyelvtudás, a másikba pedig, akiknek a munkájához *hasznos* a nyelvismeret. Az első csoportba tartozóknál európai nyelv után, középfokú nyelvvizsga esetén 4-8 százalék, felsőfokú nyelvvizsga esetén pedig 8-15 százalék a pótlék. Nem európai nyelv után középfokú vizsga esetén 8-15 százalék, felsőfokú vizsga esetén pedig 10-30 százalék. Azok, akiknél csak hasznos a nyelvismeret a felsorolt pótlékok 60 százalékát kaphatják.

Betanítást végzők, felügyeletet ellátók pótlékára azok jogosultak, akik írásbeli megbízás alapján kezdő munkavállalók betanítását végzik. Mértéke a betanítás idejére járó személyi alapbér 10 százaléka. *Szakmunkások* külön pótléka a szakmunkástanuló oktatásáért jár. A nevelő-oktató tevékenységért a szakmunkát 15 százalék pótlék illeti meg. *Gépjárművezetői pótlékot* azok kapnak, akik munkakörük ellátása mellett gépjárművezetési feladatot is ellátnak. Mértéke a vezetett gépjármű típusától függ: 1,30—1,60 forint/km-ig terjed. Havi átalányként is megállapítható, ekkor a gépjármű típusától függően 2600 forinttól 3400 forintig terjedhet. *Különélési pótlék* az a pótlék féleség, amely nem bérjellegű juttatás. Azokat illeti meg, akik építési, fenntartási tevékenységet ellátó főnökségeknél dolgoznak, és a munkahelyükre, lakóhelyükről naponta bejárni nem tudnak. Mértéke 80 forint/nap. *Jegyeladási és utánfizetési pótlék* bár nem igazán pótlék, inkább egyfajta teljesítménybér, de a kollektív szerződés a bérpótlékok között sorolja fel. A jutalékot a személyforgalom bevételeiben szerepet játszó munkavállalók kapják (pénztárosok, jegyvizsgálók stb.). Munkakörönkénti mértékét az elszámolás részletes szabályait a kollektív szerződés 5. számú melléklete tartalmazza. Új szabály, hogy a szakági függelékben a jutalékban részesülők köre kiterjeszthető és a jutalék mértékétől *csak fölfelé lehet eltérni*. A szakági függelék jelenleg a kollektív szerződéstől eltérő szabályt nem állapított meg.

A *helyettesítési díj* ugyancsak a pótlékok között szerepel. Azok kapják, akik saját munkakörii feladataik ellátása mellett *átmenetileg részben vagy egészben egyéb munkát is elvégeznek*, helyettesítve a távollévő munkavállalót. Alsó mértéke a helyettesített munkavállaló személyi alapbérének 10 százaléka. Ettől magasabb mértékű is megállapítható a helyi függelékben, vagy a szolgálati főnök döntése alapján. Ha egy munkakört több munkavállaló helyettesít, közöttük a helyettesítési díjat a végzett munka arányában meg kell osztani.

A tavaszi tárgyalási sorozat és kényszerítő eszköz (sztrájk) igénybevételének egyik nagy eredménye, hogy a pótlékok mértékében a korábbi helyzethez képest *visszalépés nem történt*, annak ellenére, hogy a munkáltató a legtöbb pótléknál csak a törvényben előírt mértékű pótlékok fizetését tervezte.

Dr. Simon József

A SZAKSZERVEZETI ÉLET HÍREI

Érdekvédelmi tárgyalások

1995. május 19.

A VSZ képviselői dr. Herczogh László államtitkár-helyettes megbeszélésen vettek részt, ahol a Munka Törvénykönyvének néhány sarkalatos pontja volt a téma. A tárgyaló delegációt *dr. Vágó János* az MSZOSZ alelnöke vezette. Szakszervezetünk részéről az alábbi normaszöveg-módosítás hangzott el: az *átlagkereset-számítás szabályai, különös tekintettel a távolléti időre fizetett bér* tárgyában. (A távolléti időn a szabadságot és betegszabadságot értjük.)

— Az MT 117. § (4) bekezdésének kiegészítését indítványoztuk a vasúti közlekedés törvényi szövegbe történő felvételével.

— Az MM részéről dr. Herczog László államtitkár-helyettes a fenti kérdések szabályozásától nem zárkózott el.

— A VSZ a normaszöveg-módosítás törvényi szövegének elkészítésére, annak indoklására és parlament elé terjesztésére a szükséges lépéseket megtette.

1995. május 22.

Ülésezett a VÉT. Napirend előtt a VSZ kifogásolta az alábbiakat:

— A központi igazgatás területén, de különösen az üzletigazgatóságok területén *megkezdődtek a létszámcsökkentési, szervezési intézkedések*. A munkáltató erre vonatkozó központi utasítások kiadását nem ismeri.

— A *gyermekintézmények munkavállalóira* vonatkozó szabályok kialakításával kapcsolatos VSZ-kérdésre a munkáltató az alábbi választ adta: a kuratórium feladata, de a munkaviszonyra vonatkozó szabályokhoz az érdekképviseletek véleményét ki kell kérni.

— Szob állomáson *az egyes munkavállalók bérének csökkentés* miatt a VSZ vizsgálatot tart szükségesnek, a munkáltató a vizsgálat elvégzését megígérte.

A Keleti gépészeti főnökség *átszervezésének* részletes megvitatására egy későbbi időpontban kerül sor.

A VÉT-en napirendek keretében két kérdés szerepelt:

1. A *mellékvonalak racionalizálásának* eddigi eredményei. Az idén nem kerül sor mellékvonal bezárásra, és a jövőben is a cél az, hogy ezt elkerüljék. Megindult viszont a vonatkereszteződések számának csökkentése, amelynek keretében lényeges költségcsökkentés érhető el.

2. Megkezdődött a *KSZ-szel kapcsolatos* — VSZ által korábban átadott — *kifogásolt szabályok vitája*.

Mindezekről a GYORS INFO 58. számában tájékoztattuk a TB- és IB-ken keresztül tagságunkat.

1995. május 24.

Szakértői megbeszélés volt a MÁV Rt. *ruházati szabályzatáról*, melyről a 60. sz. INFO-n keresztül tájékoztattuk a tagjainkat.

VSZ vezető testületek, közép- és alapszervezetek rendezvényei

1995. május 18.

A VSZ elnöksége soros ülés keretében a következőket tárgyalta:

— Tájékoztatót az ÜT választás kampányáról.

— Tájékoztató jelentés a:
  - *Záhonyi TB*, a
  - *Szegedi TB*, a
  - *Járműjavító IB*, valamint
  - a *TEB IB* választás óta végzett munkájáról.

1995. május 19.

Kampányprogram keretében Győr csomópont, Vác Állomás, Vác Pft., Vontatási Főnökség és Szertárfőnökség VSZ-tagjai kaptak értékes információkat a választással kapcsolatos tudnivalókról.

1995. május 22.

ÜT-kampány keretében Józsefváros és Kőbánya-Felső Állomáson hangzott el tájékoztató — szakszervezetünk vezetői részvételével — az ÜT-választással kapcsolatban.

1995. május 23-24-25.

Megkezdődött az ÜT- és közalkalmazotti tanács, valamint a munkavédelmi képviselő választás. Folyik az adatok begyűjtése, összesítése, ezeknek a központ felé való továbbítása.

TAGSÁGI KEZDEMÉNYEZÉSRE

Javaslat a Munka Törvénykönyve módosítására

Az új Munka Törvénykönyve hatályba lépése óta a napi munkaidő felső határának tizenkét órában való meghatározása gondot okoz a fordulószolgálatot ellátó vasutasok számára. A menetrend egyenetlen beosztása miatt az utazószemélyzet egyes szolgálatainak időtartama között alkalmasint túlzottan nagy eltérések szerepelnek, ami megnöveli a havi szolgálatok számát, illetve az egyéb fordulószolgálatot ellátóknál az utasításokban rögzített előkészítő és befejező munkára fordítandó idő teljesítése és elszámolása okoz gondot. Az évek óta tartó feszültség oldására a *Vasutasok Szakszervezete módosító indítványt nyújtott be a Munka törvénykönyve 117. szakasza negyedik bekezdéséhez*. E javaslat lényege: az egyes *szolgálatok hossza* — kollektív szerződésben szabályozott módon — *meghaladhassa a tizenkét órát*. Természetesen szakszervezetünk kezdeményezése csak a munkavállalók ésszerűbb foglalkoztatását célozza, úgy, hogy az ne adjon lehetőséget a létszámleépítésekre.

*

Lapzárta után megtudtuk: a szóban forgó javaslatról megszületett a minisztériumi döntés. *Elutasították a VSZ kezdeményezését*. Ennek okát és indoklását igyekszünk a következő lapszám megjelenéséig megtudni. Felvetődik bennünk azonban a kérdés, hogy *vajon kinek állt az érdekében* e javaslat elutasíttatása akkor, amikor a közúti gépkocsivezetők esetében engedélyezték a napi munkaidő meghosszabbítását?

A TGM-RŐL

A kiszámíthatóság biztonsága

Egy éve, hogy a szocialista többségű kormány megalakult. A bérből és fizetésből élő munkavállalók ekkor még nagy reményekkel tekintettek az új kabinet tevékenysége elé. A szakszervezetek javasolták a kormánynak, hogy az Érdekegyeztető Tanácsban kerüljön sor egy átfogó társadalmi megállapodás megkötésére. A megállapodás tervezet egyre bővült: a háromoldalú testület lelkes nyilatkozatokat tett a remélt dokumentum előnyeiről.

1994 őszén az újságok a társadalmi gazdasági megállapodás (TGM) részleteivel foglalkoztak. A munkavállalói (szakszervezeti) oldal elsőként tette le az asztalra az elképzeléseit, majd hamarosan a munkáltatók is elkészültek. A két tervezet között nem volt ellentét, mindkét fél a kormányzati oldaltól várt nagy ígéreteket. A nagyon nehezen megszülető TGM kormánytervezet kézhezvételekor jött a csalódás. A remélt tartalomnak csak nyomai voltak. Nem kötünk megállapodást, mondták a szociális partnerek: remélve, hogy a kormány ettől jobb belátásra tér. Nem ez történt. A kormány elsőként mondott le a TGM tető alá hozásáról. Egy darabig döbbent csend volt, nem volt magyarázat rá, hogy a történelmi paktum miért marad el és miért nem fájlalja a kormány. A válasz megérkezett 1995. március 12-én. Ekkor tették közzé a kormány megszorító intézkedéseinek csokorját, mely „Bokros-csomagként" készült el.

A kormány következetesen hajtogatja, hogy mennyire kellemetlen neki, hogy ilyen megszorító intézkedéseket kell hoznia, de sajnos az ország helyzete ezt kívánja.

Az, hogy az ország helyzete milyen, higgyük el, hogy nagyon-nagyon rossz. Elhisszük. Azt azonban hiányoljuk, hogy az elmúlt 5 évben *nem sikerült egy nemzeti mérleget összehozni*, hogy láthatnánk évről évre a társadalmi átalakulás költségeit, ami miatt szerényebben kell élni.

Nem értjük, hogy a privatizációs bevételek mellett, miért növekedik az államadósság, akkor, amikor beruházások nincsenek, az adók csak felfelé mozognak és már minden *költség elérte a nemzetközi piac színvonalát, kivéve a munkabér költségét.*

Az 1995. évi adójogszabályok hatása, az energia árának drasztikus emelése, az *elszabadult infláció* igen nagyon nehéz helyzetbe hozta a bérből és fizetésből élő családokat és nyugdíjasokat. Az életszínvonal további azonnali csökkenésére immár garancia a parlament által megszavazott „csomagterv". A középosztály is (ha volt egyáltalán) *a reményvesztettek* táborába került.

Ebben az elkeseredett légkörben hozakodott elő a kormány egy *háromoldalú politikai nyilatkozattervezettel*. Veszett fejsze nyele. Nézzük, mi van benne, talán még remélhetünk. *„A szociális partnerek vállalják a kialakult súlyos helyzetben a folyamatos párbeszéd fenntartását, a jelen nyilatkozatban elfogadott kötelezettségek teljesítését, a MÉRTÉKLETESSÉGET és az ÖNKORLÁTOZÁST."* Ha valaki eddig is korlátozta magát, azok a magyar szakszervezetek voltak. Úgy tűnik, hogy ez olyan jól sikerült, hogy *a kormány vérszemet kapott*, 20 százalékos reálbércsökkenés után még önkorlátozást kérni.

Ez a nyilatkozattervezet:

— a munkavállalóknak eső után köpönyeg;

— a szakszervezetek, ha aláírják, legitimálják a „Bokros-csomagot";

— a kormánynak társadalmi feloldozást jelentene, ha sikerülne megkötni.

A munkavállalói oldal ezt a Nyilatkozattervezetet nem írhatja alá! Ahhoz, hogy egy hasonló tartalmú megállapodás aláírásra kerüljön, a kormánynak az érdekegyeztetés tartalmában és formájában, az együttműködés megvalósításában bizonyítania kell. Ennek első lépése lehetne *a Munka Törvénykönyvr módosítástervezetének visszavonása*, mely az ÉT támogatása nélkül került beterjesztésre a parlament elé. Az, hogy nem lett társadalmi gazdasági megállapodás (TGM) valamennyiünk kára. A magyar társadalomnak, ezen belül a munkavállalóknak a *kiszámíthatóság biztonságát* és a társadalmi béke kereteit adhatta volna.

A „Nyilatkozat" aláírását az időhiány vitte el, hiszen erre hivatkozva nem volt hajlandó a kormány érdemben tárgyalni az Érdekegyeztető Tanácsban. Kár!

Varga Gyuláné

TALÁLKOZÓ A MINISZTERELNÖKKEL

A vasútról, a vasutasokról

(Folytatás az 1. oldalról)

— Elnök úr, kérjük, mondja el, hogy jött létre a találkozó Horn Gyula miniszterelnökkel?

— A Vasutasok Szakszervezetének kezdeményezésére jött létre a kormányfővel folytatott megbeszélés — kezdte a tájékoztatást a VSZ elnöke. Az előzmény az volt, hogy május elején *Horn Gyula* felkereste a Városligetben a Vasutasok Szakszervezete sátrát, s ott beszélgettünk a vasút aktuális problémáiról. A miniszterelnök úr felvetette annak lehetőségét, hogy a vasút átalakítása sztrájkok nélkül folyjék.

— És mit válaszolt Ön erre a kezdeményezésre, kérésre?

— Azt, hogy ennek feltételi vannak. Tisztázni kell néhány sarokpontot. A legfontosabb, hogy a tulajdonos, a kormány, valamint a területileg illetékes önkormányzatok egyezségre jussanak. Erről kellene beszélnünk, lehetőleg még az előtt a kormányülés előtt, amikor a vasút átfogó ügyei napirendre kerülnek. A miniszterelnök úr jelezte, hogy kész ilyen megbeszélésre. Így alakult ki a május 17-i időpont, amikor délután 14 órakor leültünk tárgyalni a parlamenti irodában.

— Milyen összetételben?

— A miniszterelnök mellett jelen volt *Kiss Elemér* államtitkár, *Lotz Károly* miniszter, *Kálnoki Kis Sándor*, a MÁV Rt. elnöke, *Rigó Zoltán* vezérigazgató és a három reprezentatív vasutas-szakszervezet vezetője, *Borsik János*, *Gaskó István* és jómagam. A meghívottak körére — Horn Gyula kérésére — a VSZ tett javaslatot.

— Voltak-e konkrét témakörök, vagy kötetlen beszélgetés folyt?

— Az alábbi napirendekről cseréltünk véleményt: 1. *A közlekedéspolitikai koncepció*, mint a MÁV átalakításának hosszú távú meghatározója. 2. *Az állam—MÁV-szerződés* tartalmi elemzése, különös tekintettel a személyi szállítás finanszírozására. 3. A *vasút-átalakítás humánpolitikai* kérdései és időbeli ütemezése.

— Vegyük sorra ezeket a kérdésköröket.

— Lotz Károly miniszter szeretné, ha a közlekedéspolitikai koncepció minél előbb a kormány elé, majd ezt követően a törvényhozás napirendjére kerülne. Az állam—MÁV-szerződés 1996-tól kezd működni. Nem mindegy, hogy az állam hogyan fogja finanszírozni saját vasútját. Ezzel kapcsolatban szóba került a mellékvonalakon és a fővonalakon képződő veszteség. Mi felhívtuk a figyelmét arra, hogy a mellékvonalak megszüntetése bizonyos térségekben a közlekedési lehetőséget is felszámolja. Például Kecskemét—Bugac között nincs út. A vasút itt az életet jelenti. Hasonló a helyzet a Nyírségben is.

Beszéltünk a MÁV járműállagának katasztrofális állapotáról. Emlékeztettünk a MÁV-nak a saját kft.-i irányába fennálló 1,2 milliárd forintos tartozására, amely miatt a második félévben nem tudják megjavítani a szükséges vontató- és vontatott járműveket. Javaslatot tettünk a Bz-járművek átalakításának finanszírozására a környezetkímélés és az energiatakarékosság érdekében. Jeleztük, hogy a MÁV jelenleg már nem tudja kiállítani a teherszállításhoz szükséges kocsikat, mert olyan rossz állapotban vannak. Sürgettük a vasúti pálya rekonstrukcióját, hangsúlyoztuk a záhonyi térség gazdasági fontosságát.

— Szó esett a munkahelyek megőrzéséről?

— Sok szó esett a létszámcsökkentés lehetséges módjairól. Például a korengedményes nyugdíjazásról. Ajánlottam a korengedményes nyugdíj speciális vasutas formáját. Ennek lényege: a kormány által létrehozott alap biztosítaná a jogszabály-változás miatt esedékes társadalombiztosítási járulékot a korengedményes nyugdíj igénybevételéhez. Erre az alapra a MÁV továbbra is félévenként fizethetné az esedékes összegeket.

Ebben az évben minden erőltetés nélkül 2322 fővel csökken a létszám az első négy hónapban. A MÁV-nak oda kell figyelni, mert az ilyen „önkéntes" csökkenés a jó szakembereket viheti el a munkahelyek bizonytalansága miatt. Természetes, hogy nem hagytuk szó nélkül az átképzések szükségességének témakörét sem, hiszen több szakmáról van szó a vasúton belül.

— Hogyan tapasztalta: egyetértés alakult ki a jelenlévők között a létszámcsökkentés kérdésében?

— Erről nem beszélhetünk. Különböznek a vélemények. Ezért a miniszterelnök úgy döntött, hogy a *KHVM rövid időn belül hozzon létre négyoldalú konzultációt*, amelynek feladata lesz az álláspontok közelítése, a *konszenzus* kialakítása a *foglalkoztatáspolitika* legsürgősebb tennivalóiban. Horn Gyula kifejezte: amennyiben nem születik konszenzus a megbeszélésen, akkor látni akarja a tárgyaló felek véleményét külön-külön.

— Ezek biztató előjelek. Úgy tűnik, *a kormány sem akarja a konfliktusokat, a munkaharcot, és a szakszervezetek is hajlanak a békés átalakításra.* Ez ösztönző példa lehet a többi szakma és ágazati szakszervezet számára is. Közös értékké válhat az a gyakorlat, hogy megalkuvás nélkül, kiszámíthatóan, a foglalkoztatás biztonságának megfelelően történjék az érdekek egyeztetése, a munkabéke fenntartása. Igazolódni látszik a vasút dolgaiban az is, hogy a rövid távú, a mindenáron pénzt megtakarító politika nem vezethet eredményre, mert magába rejti az állandó konfliktusveszélyt — *fejezte be nyilatkozatát dr. Márkus Imre.*

Kárpáti Sándor

SIKERES BEMUTATKOZÁS

Vásári nagydíjat kapott a debreceniek RoLa kocsija

A közel százéves ipari múlttal rendelkező MÁV Debreceni Járműjavító Kft.-nek, miként korábban, ma is fő tevékenysége a vontatott járművek javítása, felújítása, vasúti laprugók, kerékpárok, szerszámgép- és darujavítás, valamint különböző alkatrészek gyártása. A MÁV-megrendelések mellett hazai és külföldi rendeléseket is vállalnak. Javítanak gáz és egyéb veszélyes anyagok szállítására alkalmas tartálykocsikat, cseppfolyós és por alakú ömlesztett áruszállító kocsikat, s személygépkocsikat szállító vagonokat.

A felsoroltakon kívül részt vesznek muzeális értékű vasúti járművek felújításában is. A saját tulajdonú tartálykocsi parkjuk 200 darabból áll.

A debreceniek egyedül rendelkeznek olyan tartálykocsi belső mosóval, melyekhez a szigorú környezetvédelmi előírások betarthatóságát biztosító szennyvízkezelő műtárgyak csatlakoznak.

A ma 800 főt foglalkoztató üzem vezetői, a különleges vasúti kocsik gyártásában szerzett tapasztalataikat, a vasúti járműfejlesztésre, kiírásra kerülő tenderekben való részvételre is fel kívánják használni. Ilyen megfontolásból jutottak arra az elhatározásra, hogy új profillal a kamionszállító — RoLa — kocsigyártással próbálkoznak. A kft. 1994-ben a német ABB HENSCHEL cégtől megvásárolta a 10 tengelyes RoLa kocsi licencét területi és gyártási darabszám-korlátozás nélkül. Ebből a típusból a licencadó 3 prototípust készített, melyek az osztrák vasutak vonalain futnak. A debreceniek a gyártásnál már az ÖBB-nél szerzett tapasztalatokat is felhasználták.

Az első magyar gyártású, 10 tengelyes kamionszállító kocsi elkészült. Bemutatóját nagyszámú érdeklődő — vasúti és közúti fuvarozási szakember — jelenlétében május 10-én, az üzem területén tartották. A bemutatót az üzem művelődési házának színháztermében rendezett ünnepség előzte meg.

A vendégeket, köztük *Horváth Lajost*, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium vasúti főosztály vezetőjét és *Rigó Zoltánt*, a MÁV Rt. vezérigazgatóját, és a licencadó cég képviselőit *Kerékgyártó Imre*, a kft. ügyvezető igazgatója köszöntötte, majd rátért az üzem történetének, illetve a kft. tevékenységének az ismertetésére. Ezután a debreceni környezetgazdász kör vezetője, *„Átmenő gondjaink a kamionkárok"* címmel tartott előadást. A fejlesztés háttereit *Hanns Sommer*, az ABB HENSCHEL képviselője ismertette. *Kövessy István* műszaki igazgatóhelyettes pedig diavetítés kíséretében bemutatta: *hogyan készült a RoLa.*

A MÁV Debreceni Kft. Járműjavító kollektívája kiváló terméket állított elő. Erről Hanns Sommer úr is elismeréssel beszélt, majd a bemutatónk, az „újszülött" láttán, több szakember is elismerte. Az alkotók, a gyártásban részt vett mérnökök, technikusok és munkások, elismerését fémjelzi az *Industria '95* kiállításon odaítélt vásári nagydíj is, amire joggal büszkék a debreceniek.

V. F.



Fotó: Tüttő Tibor

ROMLÓ MUNKAKÖRÜLMÉNYEK

Több a munkabaleset

A MÁV Rt.-nél 1995. I. negyedévében a munkabalesetek száma és ezzel összefüggő statisztikai adatok a múlt év azonos időszakához viszonyítva a legtöbb mutatóban kedvezőtlenül alakultak. Több évre visszamenőleg csökkenő tendencia megállt. Az összefüggéseket vizsgálva a munkabalesetek növekedtek, a kiesett munkanapok 13 százalékkal emelkedtek.

A veszélyességi tényezőre jellemző mutató, az *1000 főre eső balesetek száma 14,3 százalékkal* növekedett. *Három halálos munkabaleset* következett be ebben a negyedévben, kettővel több, mint a múlt év azonos időszakában, például március 6-án egy időben két halálos baleset történt. Súlyos csonkulásos baleset azonban nem fordult elő.

Kisebb mértékben *csökkent az egy baleseti sérültre eső táppénzes napok száma.*

Területenként vizsgálva az összehasonlító adatokat, a következők állapíthatók meg: *kevesebb baleset* történt a *debreceni*, a *miskolci* és a *szegedi* üzletigazgatóságok területén. A *pécsi* és a *szombathelyi* területeken viszont a *táppénzes napok száma* alakult kedvezőbben.

Jelentősen *több baleset* fordult elő *budapesti* üzletigazgatóság és a *záhonyi* üzletigazgatóságnál mint a bázis időszakban. Halálos munkabaleset *Budafok-Háros*, *Dombóvár* és *Miskolc* állomásokon következett be.

A munkabalesetek adatai *szakszolgálatonként eltérően* alakultak. Csökkent az esetek száma az anyaggazdálkodás és az átrakási és raktározási igazgatóság területén. A balesetek több mint *40 százaléka a forgalmi, 30 százaléka gépészeti szakszolgálatnál* fordult elő. Mindkét területen nőtt a balesetek száma. Mindhárom halálos kimenetelű eset a forgalmi szakszolgálatnál következett be.

A munkabalesetek közvetlen okát elemezve megállapítható, hogy az esetek 60 százaléka *környezeti hatás, anyag, gép, berendezés, eszköz hibájára* vezethető vissza. Ez összefüggésbe hozható *a munkabiztonsági feltételek, berendezések és eszközök műszaki állapotával*. Ezt támasztja alá az olyan statisztikai összefüggés is, mint az, hogy e kategóriában a múlt év azonos időszakához viszonyítva a *romlás 25 százalékos* volt.

Kedvezően alakult a személyeknek felróható okból, mint a szakképzetlenség, figyelmetlenség, fegyelmezetlenség, előírásellenes tevékenység, ittasságra visszavezethető sérülések.

A vasúti járművek *kapcsolási műveleteinél*, vasúti járművekről történő *le- vagy felszállásnál*, szabad téren történő közlekedés során elesésből és a *kézi és gépi anyagmozgatási* műveleteknél az esetek száma *nagymértékben nőtt*. Ez is igazolja, hogy a vasutasok *munkakörülményei romlottak*, ki vannak téve olyan környezeti hatásoknak, amelyek testi épségüket fokozottabban veszélyeztetik.

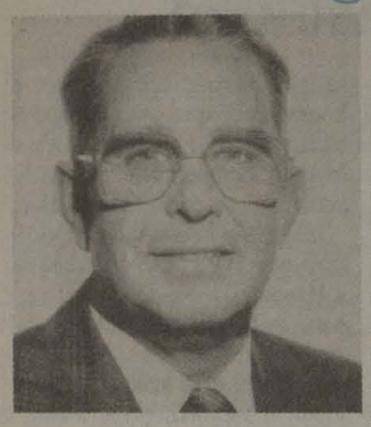
Az I. negyedévben a munkabiztonsági helyzet alakulása arra figyelmezteti a VSZ testületeit, hogy *nagyobb figyelmet* fordítsanak a vasútnál a munkakörülmények, a biztonságos munkafeltételek alakulására. Eddigieknél *határozottabban lépjenek* fel minden olyan jelenséggel szemben, amely a munkabiztonság romlására utal. A munkavédelmi képviselői választások várhatólag erősíteni fogják a munkavállalók és munkáltatók érdekazonosságát a biztonságos munkáltatás feltételeinek megítélésében és folyamatos kialakításában.

Újabb *visszalépésnek, közönynek* helye nincs, erre figyelmeztetnek bennünket az első negyedév munkabaleseti adatai.

Pásku Jenő

„SÓGOROK" VIZITJE

Szakszervezeti vezetők látogatása



Erich Schmid

A Vasutasok Szakszervezete szombathelyi területi bizottságának a meghívására, május másodikán, többnapos látogatásra osztrák szakszervezeti delegáció érkezett a vasi megyeszékhelyre. Erich Schmidet, a Stájer Munkáskamara elnökét és Fritz Plonert, a tartományi vasutas szakszervezeti bizottság titkárát Karádi László tb-titkár fogadta és tájékoztatta. A vendégek megismerhették a szombathelyi székhelyű területi szakszervezeti bizottság és az üzletigazgatóság munkáját.

Az ausztriából jött kollégák a vendéglátóik társaságában Budapestre utaztak. Még aznap este találkoztak *dr. Márkus Imrével*, a Vasutasok Szakszervezete elnökével, aki tájékoztatást adott az érdekvédelmi szervezet helyzetéről. Szólt az általános *munkabeszüntetést kiváltó okokról*, annak a céljáról és *az elért eredményekről.*

Erich Schmid elismerését fejezte ki a magyar vasutas-szakszervezeteknek, hogy sztrájkkal bizonyították egységüket, ki mertek és ki tudtak állni a munkavállalók érdekében. A hatalom számára meggyőzően bizonyították: a vasutassággal számolni kell! A vendégek érthetetlennek tartották, hogy ilyen egység mellett miért van szükség több szakszervezetre a vasúton?

Jártak a Parlamentben, a Várban, a Citadellán és sétáltak a Belvárosban is, majd Tapolcára utaztak. A vasutasok a Batsányi János Művelődési Háznak a tevékenységét ismerték meg, amelyről elismerően nyilatkoztak. Ezután Keszthelyen jártak — többek között — a világhírű Festetics-kastélyban. Hévízen pedig a MÁV-szanatóriumot látogatták meg.

Az osztrák küldöttség elutazása előtt sok sikert kívánt a VSZ-nek.

SZ. J. I.

A tagság igényli a tájékoztatást

Május 23. és 25-e között rendezték meg az üzemi tanács választásokat. Ezt megelőzően a Vasutasok Szakszervezete vezetői országszerte munkásgyűléseken találkoztak a tagsággal. Ilyen munkásgyűlésekre került sor május 10-én Kiskunhalason, Hódmezővásárhelyen és Szentes csomópontokon, ahol dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke adott tájékoztatást a közelmúlt eseményeiről, a sztrájkról, az új KSZ megszületéséről, és más aktuális kérdésekről. A közelgő üzemi tanács választásokról elmondta: — Nemcsak az a tét, hogy a munkavállalók megfelelő szintű üzemi képviseleteket válasszanak, hanem üzenet jellege is van a dolognak. Az önmagát baloldalinak nevező kormányt figyelmeztetni kellene a bérből és fizetésből élőknek, hogy ismerik és élnek a jogaikkal. Hetvenezer vasutas van, ha ebből hatvanötezer ott van a választáson, akkor ez egy intés a kormánynak: a vasutasokra oda kell figyelni.

Míg az elnök beszél, nézem az arcokat. Érdeklődő kíváncsiság, nemegyszer meglepődés olvasható le róluk. Egy-egy rázósabb kérdés magyarázatánál az egyetértő bólintás, a közbeszólás és esetenként a taps arról [illegible] hogy a [illegible] ülők értik miről van szó. Értik, s akkor mégis hogyan fordulhatott elő, [illegible] többen nem tudnak is sztrájkolni? Hogy hol a hiba? A VSZ elnöke szerint a szakszervezetek oldaláról ott, hogy nem igazán sikerült a munkavállalókkal érhetővé tenni, mi az amit el akar venni a munkáltató a munkavállalóktól. — Rosszul kommunikáltuk le és ez szakszervezeti hiba — ismeri el Márkus Imre, de rögtön hozzáteszi: —Legközelebb erre nem kerülhet sor! Ennek érdekében a jövőben többet kell tenni az információk gyors eljuttatásával. Ehhez viszont technikával kell ellátni a munkahelyeket. De szükség van az ilyen találkozásokra is, hiszen a beszélgetés során az is kiderült, hogy Hódmezővásárhelyen és Szentesen a VSZ első számú vezetője közel húsz éve nem járt. Nem csoda, hogy egymás után tették fel a kérdéseket. Hódmezővásárhelyen például Papp Imre forgalmi szolgálattevő arra volt kíváncsi: miért lépnek ki oly sokan a szakszervezetből? — Én „pap" vagyok, de ez is megérne egy misét! — mondotta a jelenlevők nagy derültségére. S vajon miért láttak napvilágot néha egymásnak ellentmondó nyilatkozatok?

— Félretájékoztatás — mondta az elnök, utalva a sztrájkban résztvevők arányára.

A VSZ elnökének személyes látogatása sok kérdésben megismertette a vasutas-szakszervezet erőfeszítését, törekvését. Hiszen többek között szó esett a bérbesorolásról, a létszámhelyzetről, a MÁV-tól kivált kft. sorsáról, az ott dolgozók szabadjegy-kedvezményéről és sok egyébről. A kérdések és a válaszok mind arról győzték meg a jelenlevőket, hogy szükséges gyakrabban tartani ilyen párbeszédet, ahol az információk kölcsönösen kicserélődhetnek.

Gellért József

Kampányzáró az Északiban



Óriási érdeklődés mellett, május 17-én Budapesten, a MÁV Északi járműjavító csarnokában rendezte meg a Vasutasok Szakszervezete az üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselőválasztások kampányzáró ünnepségét.

Veég Ádám felvétele

A SOPRONI PFT. ÁTSZERVEZÉSÉRŐL

Nyilatkozott a MÁV illetékese

A Magyar Vasutas 9-10. számában a Nem maradnak munka nélkül című írásban megírtuk, hogy a Vasutasok Szakszervezetének vezetői, érzékelve a soproni kirendeltség szakszervezeti bizottságának és VSZ tagjainak a tárgyalások elhúzódása miatti aggodalmát, tárgyalásokat kezdeményeztek Berényi Jánossal, a GySEV elnök-vezérigazgatójával, hogy a legilletékesebbtől szerezzenek információt. Akkor nem volt lehetőségünk arra, hogy egy másik illetékes vezetőt is megkérdezzünk. Azóta — a VSZ pályagazdálkodási intézőbizottság közreműködésével — megszereztük Pál József pályalétesítményi igazgató véleményét is, aki elmondta hozzáfűzni valóját a győri pályafenntartási főnökség soproni kirendeltségének átszervezéséről:

„A GySEV ez irányú elképzeléseit a MÁV Rt. PHM-főosztály többszöri szóbeli és személyes tárgyalásain elhangzott kérés ellenére írásban nem adta meg. Így csak nem hivatalos információnk van a társvasút elképzeléseiről, amelyet a téma jelentőségére való tekintettel — nem lehet félvállról kezelni."

Azóta sem kapott a főosztály írásos elképzelést, de az előkészítetlenség miatt, a főosztály vezetése, csak 1996. január 1-jétől tud elképzelni szervezeti változást.

Ilyen előzmények és bizonytalanság után óriási eredmény a soproni kirendeltség dolgozóinak bizalma a VSZ-jelöltek iránt, hiszen majdnem 100 százalékos szavazataránnyal nyerték meg az üzemi tanács választást.

Köszönet a töretlen bizalomért!

Balogh László
a VSZ pályagazdálkodási intézőbizottság titkára

NYUGDÍJASAINKRÓL

KÖNNYEKET VARÁZSLÓ ÉRZELMEK

Más ez a vasút...

Amikor a Himnusz hangjai után, az egykori Vasúti Tisztképző Intézetben, az „ügyeletes nevelőtiszt" megnyitotta az 1949/50-es évfolyam kilencedik ünnepi „iskolagyűlését", régi emlékektől elhomályosuló, párásodó szemekbe nézett.

A hozzátartozókon és vendégeken kívül a *padokban csak 37-en ültek*, de a forgalmi-kereskedelmi tisztképzés olyan évfolyamát képviselték, amelynek hallgatói közül számos állomásfőnök, osztályfőnök, szakosztályvezető, főosztályvezető, sőt egy vezérigazgató-helyettes is kikerült. Sokan már nem élnek, hiszen most is — az öt évvel ezelőtti találkozó óta — *11 osztálytársunkról kellett úgy megemlékezni, mint „igazolt" hiányzókról.*

Valamennyien szeretettel és tanítványi tisztelettel fogadták a „nyolcvanas" éveiket taposó, még élő tanáraikat, így *dr. Bácskai Istvánt*, az általános igazgatói és jogi ismereteket, *dr. Papp Endrét*, az árufuvarozás, *Somkúti Vilmost*, a vasúti pénztári szolgálat, valamint *Szalóczi Lajost* a forgalmi jelzési utasítás egykori, országos hírű szakembereit. Az akkor „nevelőtiszteknek" nevezett gyakorlatvezető tanársegédeket *dr. Kun Dezső és Zakar István* képviselték. Ők voltak egyúttal az osztályfőnökök, vezették a forgalmi, kereskedelmi és politikai gyakorlatokat. Együtt laktak a hallgatókkal, és ők is csak kéthetenként kaptak eltávozást a József krt. 16. szám alatti lakóotthonból, ahol kürtszó ébresztette a hallgatókat, zárt rendben, nótaszóval vonultak át a Luther utcai iskolába.

Az intézet jelenlegi vezetői közül *Baráth Ferenc* igazgató úr köszöntötte a jelenlévőket. A mostani nappali tagozatok két fiatal hallgatója is helyet foglalt az elnökségben.

Az igazgató megható szavakkal emlékezett a magyar vasutak elmúlt 45 évének azon vívmányaira, amelyek a forgalmi-kereskedelmi szakszolgálat területén jórészt erről az évfolyamról kikerült vasúti vezetők tevékenységéhez kötődnek. Rámutatott azonban arra is, hogy *„más ez a vasút..."*, mert ma a korszerű technika keveredik az elmúlt idők elavult berendezéseivel, a korszerűtlen struktúra az előremutató elképzelésekkel. Örömmel sorolta föl a nappali és levelező tagozatok elismerésre méltóan nagy számát, de ugyanakkor aggódással szólt arról, hogy az intézetnek nemcsak a Dob utcai lakóotthonát áldozták fel a vagyonértékelés oltárán, hanem vannak olyanok is, akik sajnálják a pénzt az oktatástól. A vasút nehéz anyagi helyzetében *csorbultak a hagyományok*, a vasúti tisztképzés nemcsak nevében változott, a *vasúti középvezetők erkölcsi és anyagi megbecsülése is csökkent*. Más ez az intézet, mint régen, de *most is Baross Gábor szellemében, a szakma szeretetére, vasúti hivatástudatra neveli hallgatóit*. Ez az intézet a jövőben is méltó otthona lehet a számítógépes irányítást elsajátító, európai színvonalú vasúti középvezető-képzésnek.

A találkozót előkészítő bizottság vezetője — nyugdíjas létére még ma is aktívan tevékenykedő —, a veszprémi *Szabó Béla*, ünnepi megemlékezésében elsősorban a múlt történéseit elevenítette fel. Hallgatótársai szemébe könnyeket varázsló, érzelmektől áthatott beszédében azt is hangsúlyozta, hogy a Luther u. 3. falai között megszerzett szaktudás tartósnak bizonyult, nevelőtisztjeik, tanáraik embert formáló példamutatása beépült személyiségükbe, a vasúti hivatástudat egész életre szóló, meghatározó erővé vált valamennyiük számára.

Velő Zsuzsa, a kereskedelmi nappali tagozat fiatal hallgatója őszinte elismeréssel köszöntötte a találkozó résztvevőit. *„Még rágondolni is bátorság, ha képzeletünk előre szaladva felveti, hogy magunk 2040-ben ülhetünk így e padokban. De példájukat követni szeretnénk és követni akarjuk"* — mondta többek között, szépen megfogalmazott köszöntőjében.

Az ünnepség a budapesti vasútigazgatóság kultúrtermében folytatódott. A jó ebéd és a régi dallamokat felidéző zeneszó mellett kellemes hangulat alakult ki. Bár a találkozó résztvevői már megették kenyerük javát, szavaikból mégis a *mai vasút szeretete*, a magyar vasúti közlekedés jövőjéért érzett féltő nyugtalanság áradt.

K. D.



A kilencedik ünnepi „iskolagyűlés" elnöksége

SZAKÁGI FÜGGELÉK

A gépészek hosszabbítottak

A MÁV Rt. gépészeti főosztálya és a Reprezentatív szakszervezetek partner szervezetei között lezajlott a szakági függelék tárgyalásának első fordulója.

A főosztály vezetése a korábbi függelékben hét ponton kívánt változtatni. Ezek közül a munkavállalókra leghátrányosabb javaslat az idénymunkarend bevezetése és az utazó munkakörök készenléti jellegűvé nyilvánítása volt.

A Vasutasok Szakszervezetét képviselő gépészeti intéző bizottság (GIB) a felvetésekkel kapcsolatos javaslatait korábban írásban megküldte. Ezek szerint a szakági függelékhez több pontosító és korlátozó szabályt szerettünk volna felvenni. Például a készenléti jellegű munkakörök esetében a pihenés feltételeinek kötelező biztosítása, vagy a készenlét esetében 40 óra felett is alkalmazni kelljen a százszázalékos díjazást, a helyettesítési díj ötödik napot követő kötelező fizetését, valamint a munkaügyi kapcsolatok rendezését kezdeményeztük.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a javaslatait írásban, a tárgyalás során nyújtotta át, melyek szinte kizárólag a mozdonyvezetők foglalkoztatását érintették. Elsősorban a normaidők pontosítását, az oktató főmozdonyvezetők díjazását és a vizsgáztatás szabályait szerették volna a szakági függelékben rögzíteni.

A diszpécserekre vonatkozó javaslatuk sértette az egyéb vontatási dolgozók érdekeit, miszerint, ha sikerül a diszpécserek gyakorlati idejét mozdonyszolgálativá minősíteniük, akkor a jövőben csak mozdonyvezető tölthette volna be ezt a munkakört.

A VDSZSZ sem előre, sem a tárgyalásokon nem tett le írásos javaslatot, mindössze az ott elhangzott felvetésekhez rögtönöztek. így javasolták az egyéb munkakörökben az előkészítő és befejező munkák normaidejének szabályozását, valamint azt, hogy a kocsivizsgálók technológia szerint szükséges létszámát a helyi függelékekben kelljen meghatározni. A GIB véleménye szerint a már megkötött vagy kötendő létszám-megállapodások a helyi függelékek részét képezzék.

A VDSZSZ javasolta továbbá, hogy a létszámleépítésben érintett dolgozók kiválasztásánál is érvényesüljön a szakszervezetek egyetértése.

A tárgyalásokon az elhangzott javaslatokban nem sikerült megegyezni, ezért a felek úgy döntöttek, hogy a régi szakági függeléket változatlan formában meghosszabbítják, azért, hogy az ne legyen akadálya a munkáltatásnak. Az új szakági függelékről tovább folynak a tárgyalások, melyet 1995. június 30-ig kell megkötni.

Pszota Árpád,
a VSZ gépészeti intézőbizottság titkára

NYUGDÍJASOK ÉS A SZAKSZERVEZET

Közös úton

Néhány hete a szentesi vasutas nyugdíjasok taggyűlést tartottak, amelyen aktuális szociálpolitikai kérdéseket beszéltek meg. Az önálló országos vasutas nyugdíjasszervezet elnöke tájékoztatta a szentesi nyugdíjasokat az őket érintő kérdésekről, a jelenlegi helyzetről és a várható jövőről.

— *„Szolidárisak voltunk a vasutassztrájkban. Igyekeztünk tájékoztatni, hogy miért folyik a sztrájk. A tömegtájékoztatás sajnos nem adott valós képet, hogy miért sztrájkolnak a vasutasok. A sztrájk eszköze a lakosságot is érintő vasútvonalak megszüntetése ellen és az alkalmazott dolgozók kollektív szerződésében rögzített jogainak megőrzéséért folyt. A sorscsapásként bevágott „Bokros-csomag" a nyugdíjasokat is súlyosam érinti. A 10 százalékos nyugdíjemelés leértékelődött. A gazdasági csomag terheit együtt nyögik a nyugdíjasok az aktív munkavállalókkal."* — mondta Feleky Pál, az önálló országos vasutas nyugdíjasszervezet elnöke.

Majd arról beszélt, hogy az 50 éve újjászerveződött vasutasszakszervezettel kivívott jogokat, a vasút-egészségügy, nyugdíjintézet, a társadalombiztosítás önálló szervezetét sikerül a jövőben is megőrizni. Ezek a pozíciók a vasutas társadalom munkájának eredménye, amelyhez ragaszkodnak.

A tájékoztatás révén Szentesen is ismertté váltak a vasutas társadalom jellemző adatai. Az 1994-es év végén *136 954 nyugdíjasunk volt*. Szomorú, hogy a kis jövedelmű nyugdíjasok között kevés a szakszervezeti tagok száma, de kevés köztük a volt vezető beosztású vasutas. A *szakszervezeti tag nyugdíjas vasutasok száma 38 850*. Öröm volt, hogy a sztrájkfeszültség közepette is fogadta a vezérigazgató a nyugdíjasok képviselőit és megnyugtató együttműködési szerződés él a MÁV Rt.-vel. Az önálló nyugdíjasszervezet szoros együttműködéssel végzi feladatait a Vasutas Szakszervezettel.

Gazai Lajos, a szegedi területszervező a térség adatait ismertette. Változás az alapszabályban, hogy *más szakszervezetek volt tagjait is szívesen fogadják* körükben.

A szentesi nyugdíjas vasutasszakszervezet tagjainak száma is csökkent. Jelenleg 330-an *kötődnek szervezetten a nyugdíjascsoporthoz*. Néma tiszteletadással adóztak annak a volt 17 tagnak, akik az utóbbi időszakban távoztak az élők sorából. A tagságot elsősorban a közösséghez való tartozás ereje tartja össze.

Fogas Pál

KÜT-HÍRLEVÉL

A központi üzemi tanács májusi döntéseiből

A MÁV Rt. központi üzemi tanácsa (KÜT) május hónapban olyan jelentőségű kérdéseket tűzött napirendjére, amelyeket csak egy rendkívüli ülésnap beiktatásával sikerül megtárgyalni és az állásfoglalásokat kialakítani.

A decentralizált gazdálkodásról, a motivációs rendszer módosításáról *Kiss László* igazgató előterjesztésében 1995. május 9-én foglalkozott(?) a KÜT. Az előterjesztésében részletesen szólt a *MÁV Rt. 1995. évi gazdálkodásának feltételeiről*, ezen belül elemezte a kormány gazdasági megszorító intézkedéseinek hatását a MÁV Rt. gazdálkodására. A tervkészítés feltételei és elfogadott rendszere a megváltozott körülményekhez és a tervet készítő gazdasági szakemberek megítéléséhez igazodott. Meg kellett találni azt a megoldást, amely a *2117. számú kormányhatározatban szereplő 25,3 Mrd forintos összeg jelentős csökkentése mellett még meg tudja tartani a MÁV Rt. működőképességét.* A megoldáshoz tartozik, hogy fel kell gyorsítani a feleslegesen lekötött *ingatlanok hasznosítását*, és az eladható ingatlanokat még veszteség mellett is el kell adni. Ehhez nem szükséges az eredeti koncepció teljes feladása, de szükség van az egymást segítő tevékenységre a munkavállalók körében, és bízni kell a vasutas társadalom felelősségtudatában.

A *decentralizált gazdálkodást* a lehető leghamarabb be kell vezetni. A *területi üzletigazgatóságok* felelőssége nő meg azzal, hogy a területi viszonyokat és a jelentkező fuvarigényeket, az ehhez szükséges feltételek megteremtését ott ismerik a legjobban, ezért a szakágaknak a feladatok teljesíthetőségéhez nélkülözhetetlen szabályokat kell megalkotniuk.

Az időközben elkészült kormány-előterjesztés *meghatározott mértékű létszámcsökkentést is tartalmaz.* A létszámmal való gazdálkodás egyik lehetősége a *korengedményes nyugdíjaztatás* kihasználása, amelyet munkáltatói oldalról anyagilag is támogatni kívánnak.

Az 1995. év eddigi eredményei azt mutatják, hogy pozitív elmozdulás tapasztalható a teljesítmények alakulásában. A kollektív szerződés hiánya ezen a területen is érezhető volt, negatívan hatott. A *motivációs rendszert is csak igen későn lehet indítani.* A későbbiek során arra törekednek, hogy a *irányítás is és a gazdálkodás is helyben* történjen meg.

A motivációs rendszer tervezetét is *módosítani* kellett, és az *érdekvédelmi szervezetekkel* a bevezetéséről a tárgyalások még folynak. Az alapelvekre vonatkozó utasítások központilag kerülnek kiadásra, de a megállapodásokat helyben kell megkötni. A *helyi tárgyalásokba a szakszervezeteket és az üzemi tanácsokat be kell vonni.*

A KÜT tagjai kérdésekkel és észrevételekkel kívántak még részletesebb információhoz jutni, ami sikerrel járt. Nincs a működésnek olyan területe, amellyel kapcsolatban ne hangzott volna el kérdés. Az érdeklődés és a jobbító szándékú javaslatok sokasága nem tette lehetővé a napirendi pont befejezését.

Az ülés második napirendi pontja volt a *MÁV Rt. oktatási és képzési tevékenysége 1994. évi eredményeinek* ismertetése. Az írásos anyaghoz Fenyvesi László osztályvezető-helyettes adott igen értékes és színvonalas szóbeli kiegészítést. A tájékoztatóban elhangzott, hogy a MÁV Rt. a szinten tartó oktatásnak milyen jelentőséget tulajdonít. Tervezik az 01. számú utasítás átdolgozását. Az 1994. évet eredményesen zárták. A feleslegesnek ítélt oktatási intézményeket is hasznosan tudták üzemeltetni. Az 1995. évet a *pedagógiai képzés, a vevőszolgálati képzés, a vezetőképzés fogja jellemezni.* Az átképzésre, a külső tanfolyamok igénybevételére, a tanfolyamok összevonására és egységesítésére törekednek. Gondolkodnak a *távoktatás* bevezetéséről is.

Még ezen a napon került sor a *védelmi igazgatóság felállításának tapasztalatait* ismertető tájékoztató megtartására és elfogadására.

A MÁV Rt. központi üzemi tanácsa 1995. május 18-án folytatta a *gazdálkodással*, a *pénzügyi helyzettel, a létszám- és bérkérdésekkel* foglalkozó témakör tárgyalását.

Szentgyörgyi Tamás vezérigazgató-helyettes részletesen és közérthetően adott képet a MÁV Rt. gazdasági-pénzügyi helyzetéről, a kialakult társadalmi és gazdasági környezetről, a MÁV Rt. előtt álló igen nehéz feladatok megoldhatóságáról. Az eredeti *üzleti terv* végrehajtása folyik. Annak a tervnek a megvalósítása, amelyek a 2117. számú kormányhatározat „alapozott meg". Az *ártámogatás elmaradt, a konszolidáció nehézkes* és akadozik. Likviditási nehézségeket kell a MÁV Rt.-nek nap mint nap megoldani. A bevételek nem fedezik az állandó költségeket sem. Hónapról hónapra *bérfizetési nehézségek* jelentkeznek.

A jövő sem sokkal biztatóbb, mivel a 25,3 milliárd forintos *támogatást a pénzügyi kormányzat igen jelentősen csökkenteni* kívánja. Jelentős bankhitelek felvételére kényszerül a MÁV Rt. A *beruházási forrásokat a PM működési oldalra kívánja átfordítani.* Elkészült a kormány-előterjesztés. A 2117. számú kormányhatározat hatástalansága, a közlekedéspolitikai koncepció hiánya hibáztatható a MÁV Rt. gazdálkodásának kialakulásában. A kormány felelőssége mellett a MÁV Rt. felelőssége is megállapítható, mivel a MÁV Rt. *szervezeti átalakítása, a gazdálkodás megújítása, az ésszerű létszámgazdálkodás hiánya jelentős mértékben befolyásolta a veszteségek növekedését.*

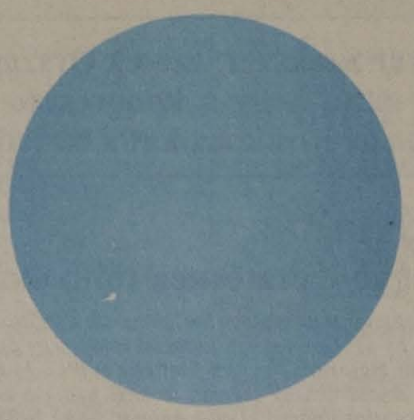
Módosítani kell a gazdálkodás irányítását is. Az *irányítási rendszert egyszerűsíteni kell.* Ezen a területen még nagy tartalékok vannak. Ki kell építeni a *kétlépcsős irányítást* azokon a területeken, ahol a feltételek adottak. Ilyenek az anyaggazdálkodás, a munkaerő- és bérgazdálkodás, a főkönyvelőség, a beruházás.

A KÜT tagjai, folytatva az előző ülésen megkezdett igen nagyfokú érdeklődést, a saját szakterületükre vonatkozó kérdésekkel halmozták el az előadót.

Végül a KÜT újból tájékoztatót hallgatott meg a *záhonyi áruirányítás* módosításával és a *védelmi igazgatóság megalakításával kapcsolatban* felmerült ellentmondásokkal.

Végvári Károly

Felajánljuk a kék pontot az újonnan megválasztott üzemi és közalkalmazotti tanácsoknak és munkavédelmi képviselőknek!



Írjanak és kérdezzenek! A Magyar Vasutas nyitva áll Önök előtt, hogy az olvasók minél több hírt kapjanak az érdekképviseleteik tevékenységéről.

Az 1995 évi üzemi-, közalkalmazotti tanácsi és munkavédelmi képviselő választásokon

a vasutasság több mint

60

százaléka a

Vasutasok Szakszervezete

jelöltjeit támogatta.

Ez a bizalom kötelez bennünket arra, hogy az elkövetkező három évben választóink érdekeit legjobb tudásunk szerint képviseljük.

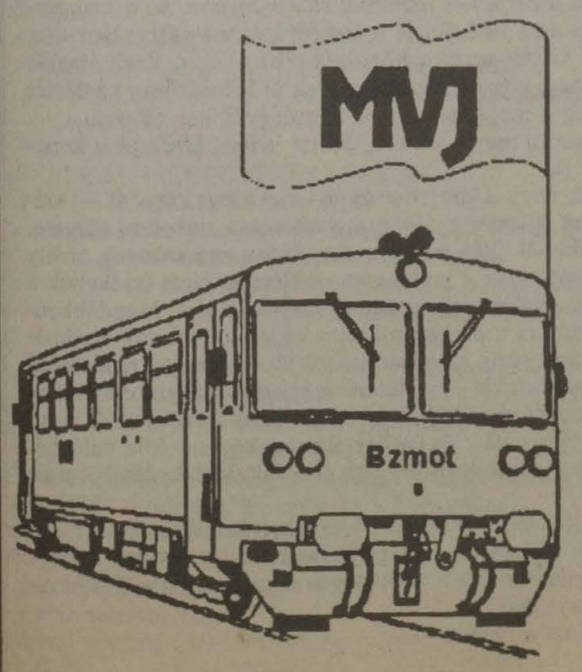
Köszönjük a lehetőséget!

Mi nem szolgálunk meglepetéssel.

Mi tartjuk a szavunkat, nem módosítgatunk.

MVJ

Másoktól eltérően mi így javítunk: vállalkozói ár + legkedvezőbb határidő + egyenletes — a szabványok és előírások szerinti — minőség.



Ha bennünket is pályáztat, meggyőződhet a fentiekről.

Ha nem teszi, megbánja! Legyen a megrendelőnk!

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94-313-310, 313-311, 313-313
Fax: 94-313-313, 313-315
Vasúti tel.: 07-28-03, 07-28-05

HAMAROSAN MEGALAKUL

A központi üzemi tanács

Az Országos koordinációs bizottság döntése alapján 1995. július 7-ig kell delegálni a központi üzemi tanács (KÜT) tagjait. A KÜT tagja csak megválasztott helyi üzemi tanácstag, vagy megbízott lehet. A delegálás módjáról és a KÜT összetételéről a következő lapszámainkban beszámolunk.

ILYEN GAZDAG VAGY ILYEN SZEGÉNY A MÁV RT.?

A kereskedők is kereskedhetnek

(Avagy: hiányosságok a helyi függelékekben)

Az 1992. július 1-jén (tehát közel három éve!) életbe lépett munkatörvénykönyvi szabályozás mindenki számára egyértelműen rögzíti, hogy a munkatevékenység előkészítő és befejező része *teljes értékű munkaidőnek*, meghatározott esetekben *túlmunkának* minősül. A több száz állomásfőnökségen kötött kollektív szerződés helyi függeléke ezt mindezek ellenére kevéssé tükrözik.

A közelmúltban megkötött szakági függelék a helyi sajátosságok figyelembevétele mellett a felmerülő időnormák megállapítását — kötelező jelleggel — helyi függeléki hatáskörbe utalja. Mindezek ellenére az állomásfőnökségek által készített tervezetekben e tárgyban csak minimális a pozitív változás.

Különösen kirívó hiányosság, hogy a kereskedelmi munkaköröknél az ilyen irányú szabályozás ritka, mint a fehér holló. Mintha a „kereskedő vasút"-nak nem lenne elegendő képzett kereskedő vezetője, akik tudják, hogy mit írjanak elő az általuk betartatni kívánt utasítások, vagy az nem világos előttük, hogy az előírt technológiát a helyi függeléknek tükröznie kell.

Aki az előírt technológia betartását az említett hiányosság mellett kívánja betartatni, az bizony rossz kereskedő, de a MÁV Rt. pénzével is rosszul sáfárkodik. Az elvégzett munkáért járó munkabért ugyanis — legfeljebb később és késedelmi kamatokkal megnövelve, esetleg a peres eljárás költségeinek terheivel — mindenképp — ki kell fizetni!

Ilyen gazdag a MÁV Rt.? Vagy a kérdést másként közelítve ilyen szegény...? Jó lenne mielőbb tapasztalni, hogy egyik sem, *csupán rossz beidegződésről van szó*, melyet az arra illetékesek mielőbb levetkőznek!

Orosz Péter,
a VSZ forgalmi és értékesítési intézőbizottság titkára

A VASUTASKÜLDÖTTEK FELSZÓLALÁSAIBÓL

Az MSZOSZ III. kongresszusáról jelentjük

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) nemrégiben tartotta III. kongresszusát. Elmúlt havi lapszámunkban ígéretet tettünk arra, hogy a kongresszusról — amelyen a Vasutasok Szakszervezete nevében többen is kiemelkedő aktivitást fejtettek ki — csokorba gyűjtjük azokat a terjedelmi okok miatt megrövidített szemelvényeket, amelyeket kollégáink hozzászólásaiból készítettünk.

VARGA GYULÁNÉ

A vagyonvesztésnek több oka van

... „Az előterjesztések hosszasan foglalkoznak a tagdíjvállalásokkal és teljesítésekkel. Ez ügyben nagyon szomorú a kép, egy önkéntes egyesülésnek, önkéntes tagjai rendre nem fizettek tagdíjat, és többnyire ha fizettek is saját elhatározásuk szerint, és nem pedig a közös döntésnek megfelelően. Így alakulhatott ki az a helyzet, hogy 1994-ben a legtöbb tagdíjat a Vasutasok Szakszervezete fizette be a föderációba, miközben több olyan tagszervezete van az MSZOSZ-nek, akiknek aktív létszámuk 20-25 ezerrel több, mint a Vasutasok Szakszervezetéé. A pénzügyi fejezetben szerepel egy alábbi mondat: a tagdíjosztozkodás arányainak gyökeres átrendezése nélkül elképzelhetetlen az erős, országos szövetség. A tagdíjosztozkodás arányaival kapcsolatban el kell mondjuk, hogy számunkra ez változatlanul, továbbra is bizalmikérdés. A pénzügyi jelentés és beszámoló a vagyonvesztésről és felélésről számszaki bevezetést ad csupán, érdemben nem elemez, történetében vázlatos. Hitelezési veszteség, behajthatatlan követelés, megállapítások vannak, és sorolódnak a 10, 20, 60 millió forintok." (...)

...„És egyik talán, ha nem az egyik legfontosabb, amit javasolnánk, hogy az első számú vezetők személyes felelősségévé kell tenni a gazdálkodásnak a kézben tartását. Befejezésül, a tagdíjfizetés és gazdálkodás rendjét a jövőben sokkal szigorúbban, következetesen, a Szövetségi Tanácsnak rendszeresen jelentést téve kell folytatni, mindezt egy kibővített és megerősített gazdasági ellenőrző bizottsággal. Kérem támogassák javaslatainkat."

MÁRI GÁBOR

A szakszervezeti tagság érdekében

... „Bénító erővel hatott a szakszervezetekre a gazdaság leépítése, a munkanélküliség réme és ténye, ennek a megjelenése és mindkettő mértéke. Mindez szűkebb szakmánkat, a vasutasságot sem kerülte el." (...)

... „Nem vitatjuk az MSZOSZ érdekvédelmi stratégiájának jelentőségét. A szervezet rugalmas piacgazdasághoz alkalmazkodókészsége szükségességét. A lassú, önfelszámolás veszélyét. Egy lényeges kérdés maradt ki a felsorolásból. Ez nem más, mint egy tagságcentrikus szervezeti rend az alapszervezetektől a konföderáció csúcsáig. A szakszervezeti tagnak kéne érezni, hogy ami ezen belül történik, az mind őérte történik." (...)

... „Megítélésünk szerint, nemcsak a pénzügyi területen van bizalmiválság, hanem a szakszervezet egész vertikumában. A másik, a személyi kérdésre szervezeti választ keresünk, keresnek lent is, fent is. Tehát, ha valaki nem jut vezető poszthoz, akkor ‹csinál magának› egy szervezetet." (...)

... „Az alapszervezeti munka színvonala visszaesett. A szakszervezeti tisztségek felvállalásától a tagok elfordultak. Ennek viszont egyenes következménye a közömbösség, a fásultság, a befelé fordulás és a közéleti szerep felvállalásának hiánya. Ahhoz, hogy erről a holtpontról elmozduljunk, mindenkinek megvan a maga feladata. A konföderáció számára, többek között, ilyen feladat kell hogy legyen megújult szervezetben végzett, megújult tartalmú munka, és ezen munka tervszerűségének javítása." (...)

... „Számunkra nagyon komoly tanulságul szolgált az a kormányzati magatartás, amely az április 20-án kezdődött és mintegy 86 órás időtartamig tartó sztrájk közben, illetve után láttunk, tapasztaltunk. Az egyik nyilatkozat a szakszervezeti jogosítványok további megnyirbálását helyezte kilátásba. A másik arról szólt, hogy a vasutassztrájk után a kormány azt tervezi, hogy a sztrájktörvény módosítását javasolja majd az Országgyűlésnek." (...)

... „Van tehát mit megvédeni a szakszervezeteknek. Ha ezt a szakszervezetek ellen meglépik, akkor csak nagy sokára érünk el Európába, mivel rossz irányba, Vlagyivosztok felé indultunk."

DR. PÉTER MIHÁLY

Az érdekvédelemről

„A szakszervezeti mozgalom kezdetei óta a megoldásra váró feladatok közül a legalapvetőbb az érdekvédelem. Jelentőségében, formájában, méreteiben és tagozódásában megjelenítő tevékenység volt, és bízom benne, hogy marad is." (...)

... „A jelenlegi társadalmi és gazdasági környezetben determinált érdekvédelmi munka megjelenítési formája is nagymértékben eltér az évtizedek során megszokottól. Alkalmazkodni kellett a külső-belső nyomás ellenében az MSZOSZ szerepének megőrzéséért folytatott küzdelemhez. A kormány és a munkáltatók szakszervezet-ellenes politikája az elmúlt négy évben ténylegesen a szabad szervezkedési jogot, a szakszervezetek autonómiáját veszélyeztette. A Magyar Államvasutaknál ez a folyamat a szakszervezeti egység megbomlását eredményezte, és olyan középszintű érdekegyeztetést tett szükségessé, amelyben a részt vevők nagy száma miatt az érdemi kérdések nagyon sok esetben megválaszolatlanul maradtak. Nem kis mértékben eredményezték ezzel az elmúlt évek menetrend szerinti vasutassztrájkjait is." (...)

... „A napi politikai és gazdasági aktuális kérdések, amelyek napvilágot láttak, azt bizonyítják, hogy a munkavállalók reményei továbbra is csak remények maradtak. A szakszervezeti vezetőknek politikai szerepkörük során nem sikerült érvényesíteni a munkavállalók érdekeit." (...)

... „Sajnos az a tapasztalat, hogy az ÉT tudatosan vagy spontán módon napról napra veszít jelentőségéből, és az ülések az egymás melletti elbeszélgetések helyszínévé váltak." (...)

... „A fajsúlytalan látszat-érdekegyeztetésre, véleményem szerint, nincs szükség. Ha a kormány a választási harc során a győzelem kivívásában felhasználta az MSZOSZ segítségét, és igen jelentős számú szavazatot biztosított, akkor úgy gondolom, jogosan elvárjuk, hogy a munkavállalók érdekeinek védelmében fellépő szakszervezeteket komolyan vegyék, és ne kerüljön sor az Érdekegyeztető Tanács munkájának kiüresítésére." (...)

... „ Úgy gondolom, hogy ma már a szakszervezet bérpolitikai követelései egyet jelentenek, a kollektív szerződések megkötésére irányuló követelésekkel. A sikeres bérharcnak foglalkoztatási következményeivel fenyegetőznek a munkáltatók, ami jelentős területen visszafogja a szakszervezeti tagok elszántságát. Megítélésem szerint a bérpolitikai követelésekben megfogalmazottak a mai helyzetben csak hosszú távú megvalósítást feltételeznek, ezért hiányolom az olyan követelések markáns megjelenítését, ami jelen kérdéseire adja meg a választ és lép fel határozottan a követelés szintjén." (...)

DR. MÁRKUS IMRE

Sztrájkfegyver a hátizsákban

... „Egyetlen kérdést fogalmaztunk meg magunkban, jelentéktelen esemény lesz az MSZOSZ ezen kongresszusa, vagy pedig az érdekvédelem, érdekérvényesítés szempontjából mérföldkő. Ennek kapcsán a következő kérdéseket fel kell tennünk magunknak. Mitől lesz erős egy szakszervezet? Mitől lesznek erősek a szakszervezetek? Vajon attól, hogy a kormánynak könyörgünk, hogy legyen szíves már a munkavállalói érdekeket figyelembe venni a Munka Törvénykönyvében, legyen szíves már egy szegényes gazdaságon belül a pénzbe nem kerülő, de a munkavállalók milliói számára nagyon fontos kérdéseket — ami pénzbe se kerül — a Munka Törvénykönyvben szabályozni.

Bele kell avatkoznia a kormánynak, a parlamentnek a munkaügyi kapcsolatba, kollégák? És ehhez ennek a kongresszusnak erőt kell mutatnia. Mikor van értelme az egymásba kapaszkodásnak? Azért vagyunk itt ennyien, az MSZOSZ-nek azért van ennyi tagszervezete, mert várunk valamit egymástól. És adjuk is egymásnak azt, amit várunk? Vagy szemérmesek vagyunk, és szabadságra megyünk, mint az egyes kisemberek a sztrájk idején a vasútnál. Azért, hogy ne kelljen szembenézni.

Ez a politikai felelősség itt, ezen a kongresszuson. A szakmáknak legyen súlya — mondta Vágó kolléga tegnap. Hát, kérem szépen, nem attól lesz, hogy az írott jog azt mondja, hogy van lehetőséged, hanem attól lesz, hogy kikényszeríted az írott jogot, megismerteted a munkavállalóval, azok képviselőivel, és alkalmazod. A baloldal, kollégáim, nem attól kemény, mert azt mondjuk magunkra, hogy baloldaliak vagyunk. Kérem szépen, ha a baloldal keményebb lenne ebben az országban, akkor a Bokros-program nem úgy menne a baloldalba, mint kés a vajba. A baloldali hatalom, vagy baloldali-e a hatalom? Kollégáim, a hatalom soha nem baloldali. Aki még nem tudja, az csak az életbe nézzen ki! A tagjaival találkozzon.

A hatalom az mindig szembekerül a munkavállalói oldallal, mert a hatalomnak más az érdeke, mint a munkavállalóknak. Lehet az baloldali, jobboldali, bármelyik kivitelben, akár szélsőben is. A hatalomnak hatalomként kell viselkednie, és ezt nekünk tudomásul kell venni. Ha nem vesszük, kollégáim, attól így van. Mitől lesz erős az MSZOSZ, kollégák? A tagszervezetek erejétől, vagy Nagy Sándortól? Mitől van súlya Nagy Sándornak és az MSZOSZ-nek? Lehet nyomni előre az éket, és nem ott lenni mögötte. Vajon ez milyen felelősség? A vasutasok sztrájkjakor, kollégáim, szinte minden egyes rendkívüli ügyvivői értekezleten megfogalmazta Nagy Sándor a kérdést: mondom én, bejöttök utánam? Mentek utána? Mit ér a Nagy Sándor, ha mögötte egy gyenge, lagymatag, erőt felmutatni képtelen, a sztrájk gondolatától félő tagszervezeti tömörülés van? A sztrájkképességről. Nem attól sztrájkképes, kollégák, egy szakszervezet, hogy van sztrájkalapja. Ha a sztrájkalapot hozom kifogásként, kollégáim, a gondolattól félek, hogy sztrájkolni kell, mi lesz? Hát mi lesz akkor? Ha kemény az érdekérvényesítési pozíció, a tömegével felmondott kollektív szerződések esetében sem merjük megígérni a sztrájkot. Pedig a tükörbe magunknak bevallanánk, hogy igazán nem akarjuk. A vasutasok sem akarták, belekényszerítették őket és a kormányon múlik, kollégáim, hogy a társadalmat ilyen demonstrációval a vasutasoknak a jövőben meg kell-e zavarnia, nem a vasutasokon. Tudja a kongresszus mi a tét.

Keményen fogalmazva, a személyes megítélésem szerint, ennek a kongresszusnak az a tétje, hogy az MSZOSZ szakszervezetként fogje működni a jövőben vagy pedig üzemi tanácsként. A kormány nem lojális a szakszervezeti politikával, nem lojális a szakszervezetekkel. Én azt gondolom, hogy az ágazati kollektív szerződések meg a helyi kollektív szerződések, nem vágyálmok. Kemény érdekérvényesítési alku eredményei. S kérem szépen, a hátizsákba a tárgyalási készség és felkészültség, amiről az előttem szóló is szólt, az alkalmasságon túl a sztrájkfegyver nyele is bent van kollégáim. Ne akarjunk olyan hátizsákot, amiben ez nincs bent, mert akkor komolytalannak vesznek bennünket. Szeretném elmondani, hogy az alkalmassá válásnak nagyon-nagyon kiemelt szerepe van az oktatási rendszerünkben. Miért vagyunk bajban? Mert nincs oktatás, nincs képzés megfelelő szinten.

Keresgéljük a helyünket, kérem szépen, az érdekérvényesítésben. Vajon hol tart a szakszervezeti kutatás, van-e tényelemzés, mutattunk-e valamilyen tendenciákat, vagy pedig a szakmák, ugye itt a kollégák már hozzászólásban emlegették, hogy a vak zenész módjára keresgélnek valahol. Meg kell erősíteni ezeket a folyamatokat. Megvannak a meghatározott feladatok. Én nagyon örülök, és azt gondolom, hogy a vasutasok nevében mondhatom, az ifjúsági képviselő hozzászólásának, kérem szépen, ha nem lesz megfelelő az utánpótlás, nem kapnak megfelelő tömegbázist a fiatalok, túl lép rajtunk az idő és önmagunknak, a társadalomnak nem tudunk elszámolni.

Szeretnék köszönetet mondani a nyugdíjasoknak, mert ezen a kongresszuson, sajnos, nem hangzott el, hogy azért a közel 300 ezres nyugdíjas tagság a TB önkormányzati választásokon letette a névjegyét, agitált, szervezett, ott volt. Köszönhetünk nekik valamit. Én azt gondolom, ezen a kongresszuson ennek el kell hangoznia. Nagyon fontosnak tartjuk a parlamenti választásoknál a nyugdíjasok magatartását, aktív részvételét a választásokon, a szavazatokon. Köszönhető ennek is, hogy annyian ülnek ott a sorainkból a parlamentben. Azt szeretném kérni önöktől, hogy annak ellenére, hogy a vasutasok javaslatát leszavazta a kongresszus és nincs önálló nyugdíjas-szervezet, ez ne jelentse azt, hogy az MSZOSZ figyelmét is ilyen mértékben fordítsa a nyugdíjasok felé. Tartozunk egy főhajtással a nyugdíjasoknak.

A szolidaritás fogalma a vasutasok számára itt kezdődik, és nemcsak mi kérjük, mi igérjük, ha bárki hasonló bajban van, ezt a szolidaritást ténylegesen, tevőlegesen is megadjuk..."

HATÁROZOTTABB SZAKSZERVEZETI MAGATARTÁST

Keményebb érdekérvényesítést

Dr. Márkus Imre az MSZOSZ III. kongresszusáról

Túl vagyunk az MSZOSZ III. kongresszusán, de a tanulságok nem évülnek el másfél hónap múltán. Sőt, egy kis idő elteltével higgadtabban, átgondoltabban lehet értékelni a történteket. Megkérdeztük *dr. Márkus Imrét*, a VSZ elnökét, mondja el véleményét arról, milyennek látta az eseményeket, hogyan ítéli meg a szövetség legmagasabb fórumának tevékenységét. Ez a vélemény annál is inkább figyelmet kelthet, mert a vasutas-szakszervezet küldöttcsoportja igen aktív volt, s hangulatformáló szerepet játszott.

— Kezdjük talán az előkészületekkel — ajánlottam indítóul.

— Úgy nyúlt az MSZOSZ vezetése a kongresszus előkészítéséhez, mint kovácsinas a meleg vashoz. Tudta, hogy meg kell fogni, de annak is tudatában volt, hogy megégetheti a kezét. Az MSZOSZ a *középutat* választotta: meg is fogta és a kezét sem égette meg.

— Érzékletes hasonlat, de milyen jelei voltak ennek a magatartásnak?

— Ezt abból lehetett látni, hogy fél évig tartott a tanácskozás előkészítése. Az MSZOSZ vezetői arra törekedtek, hogy a kritikus kérdések lehetőleg *ne a kongresszuson* kerüljenek terítékre.

— Melyek voltak ezek a — szemérmességet gerjesztő — problematikus témakörök?

— A pártkapcsolatok, a platformok ügye, az alapszabály módosítása, a vagyon és pénzügyek. Kemény viták zajlottak az előkészítés során arról, milyen válaszok szülessenek a hogyan továbbról. Vagyis *milyen irányba* haladjon az MSZOSZ, milyen legyen a célszerű, kívánatos szakszervezeti magatartás.

— Milyen ajánlatok kerültek forgalomba, hányféle alternatíva rajzolódott ki?

— *Három irányzat* feleselt egymással. Az egyik: Tekintettel az ország gazdasági átalakításának nehézségeire, továbbra is hangtompítót használjon a szövetség, és fogja vissza magát az érdekek megjelenítésében. Második: markánsabban jelenjen meg a szakszervezeti magatartás, a munkavállalói érdekérvényesítés, függetlenül attól, hogy ott ülnek-e a szakszervezeti vezetők a törvényhozásban. A harmadik: egy radikálisabb, a munkavállalók érdekeit előtérbe helyező, a kemény eszközöket is magába foglaló érdekérvényesítő irányvonal.

— Ezek közül melyikre esett a választás, végül is milyen választ születtek?

— A kongresszus úgy foglalt állást, hogy a kormánnyal szemben mérsékelni kell az eddigi lojalitást. Keményebb hangot kell megütni a bérből és fizetésből, a nyugdíjból élők érdekeinek védelméért vívott harcban. Megfogalmazódott egy radikálisabb fellépés igénye is, a további egyoldalú megszorító intézkedések megakadályozásáért.

Mégis úgy látom, a mai Magyarország társadalmi valóságához, a munkavállalók közérzetéhez, hangulatához képest egy viszonylag *visszafogott hangvétel* dominált ezen a — szabályozottnak, keretek közé szorítottnak tűnt — kongresszuson. Ugyanakkor néhány szakma és tisztségviselő részéről megjelent az MSZOSZ jövőbeni, meghatározó szerepét *erősítendő* hangütés is. Az MSZOSZ tisztségviselőire leadott szavazatok százaléka a Vasutasok Szakszervezete számára egyáltalán nem jelentette a feltétlen támogatottságot.

— Mit jelent mindez az MSZOSZ tagszervezetei számára?

— A tagszervezetek előtt az a feladat áll, hogy keményebb érdekérvényesítésre ösztönözze a megválasztott vezetőséget. Meggyőződésem: *ha a kormány politikájában nem következik be érdemi változás a bérből és fizetésből élők irányába, ha a szakszervezeti vezetés nem vállalja fel a keményebb fellépést, akkor nem biztos, hogy ki kell várni a négyéves ciklus végét.* Ezek alapján úgy ítélem meg, hogy a kongresszus az új baloldaliság kérdésére sem adta meg a megfelelő szakszervezet-politikai választ.

— Ezek szerint maradtak még bőven nyitott kérdések a kongresszus után is.

— Tetszett, hogy a kongresszuson — ha kicsit késve is — számos szervezet felismerte: többet kellett volna elvégezni sürgető, közös dolgainkból. Elég magasra púpozódott az a szőnyeg, amely alatt ott halmozódnak a prolongált problémák. Nem érzékeljük a Bokros-csomaggal szembeni keményebb fellépést. Megdöbbentő volt számunkra a parlamenti rész- és végszavazatok eredménye. Azért, mert amíg az ellenőrizhető jövedelemmel rendelkező társadalmi csoportokat egyértelműen sújtják a megszorító intézkedések módosításai, addig a feketegazdaság bevételeinek megcsapolására (adóztatás, tb-járulék fizetés, közterhekbe való bekapcsolás stb.) semmilyen bevételt realizáló intézkedéseket nem látunk.

Ezek után *két kérdés* vetődik fel: érdekelt lenne a jelenlegi kormánykoalíció a szennyes takargatásában? Köthet-e vajon a jövőben az eddigiekhez hasonló látványos alkut a munkavállalói oldal a kormányzattal?

— Köszönöm a beszélgetést.

K. S.

KÖZÉRDEKŰ

ÖTA-TÁJÉKOZTATÓ

A minimum tagdíjról

Az egyesületként működő Vasutas Önkéntes Támogatási Alap célját, tevékenységét, szervezetét, működésének alapvető elveit alapszabálya határozza meg. Az alapszabály elfogadása, módosítása az ÖTA legmagasabb szervének, a küldöttgyűlésnek a hatáskörébe tartozik. A II. küldöttgyűlés 5 évre határozta meg az ÖTA működésének elveit, és a változó kor követelményeinek megfelelően korszerűsítette az alapszabályt.

A módosított alapszabály változatlanul az ÖTA alapvető céljának tekinti tagjainak és az általuk eltartott hozzátartozóinak egészségi állapota, valamint szociális rászorultsága alapján a *közvetlen, illetve a közvetett támogatások nyújtását*. A tagság *az önkéntesség* elve alapján jön létre. A tag a belépési nyilatkozat aláírásával vállalja, hogy tagdíjfizetési kötelezettségének eleget tesz. A tagdíj a munkaviszonyból, közalkalmazotti, köztisztviselői jogviszonyból, vagy a munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyból származó jövedelem, illetve a *nyugdíj fél százaléka*. A tag az egy hónapot meghaladó keresőképtelenség, gyermeknevelés, illetve gondozás céljából igénybe vett fizetésnélküli szabadság, munkanélküli-járadék folyósításának időtartama alatt minimum tagdíjat fizet, melynek összege *a minimál bér fél százaléka*. Szükségessé vált a minimum tagdíj bevezetése miatt a tagság nyilatkoztatása arra vonatkozóan, hogy azokban az esetekben, amikor minimum tagdíj fizetését írja elő az alapszabály, a *tagdíj levonásához hozzájárul*. A minimum tagdíjként levonható összeg alapja *1995-ben a 10 500 forint minimálbér, amelynek fél százaléka 53 forint.*

Példaként szeretnénk bemutatni, hogy minimum tagdíj fizetése mellett hosszan tartó táppénzes állományban lévő a *keresőképtelenség 90. naptári napjára*, majd ezt követően *minden 90. naptári napra 3000 forint egyszeri segélyben, fekvőbeteg gyógyintézeti ápolása esetén napi 120 forint kórházi ápolási segélyben részesíthető*. A *kismamák a 6000 forint* kelengyesegély mellett részesülnek az egyszeri gyes-segélyben.

A minimum tagdíjat fizetők a segély kifizetéséhez szükséges feltételek megléte esetén az ÖTA eljárási szabályzatában foglaltak szerinti segélyeket (cukor, fog, gyógyászati segédeszköz stb.) vehetik igénybe.

Kérjük tagjainkat, hogy a bérszámfejtő szervek munkájának segítése, és a fenti esetekben történő segélyezhetőségük érdekében a kibocsátásra kerülő *nyilatkozatok aláírásával adják hozzájárulásukat* a minimum tagdíj levonásához is.

ÖTA-iroda

Felhívás

A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete tagszervezőket alkalmaz főállású munkakörben.
Jelentkezni személyesen lehet.
Cím: Budapest VI., Podmaniczky u. 75.
Bérezés megegyezés szerint.

A Magyar Államvasutak Budapesti Üzletigazgatósága gépészeti osztályának vezetője

PÁLYÁZATOT HIRDET

Budapest Déli pályaudvar Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség szolgálati főnöki munkakörének betöltésére..

AZ ÁLLÁS BETÖLTÉSÉNEK IDŐPONTJA: 1995. SZEPTEMBER 1.

A kinevezés meghatározott időre szól.

A FŐNÖKSÉG FŐ TEVÉKENYSÉGI KÖRÉNEK JELLEMZŐI:

A műszaki kocsiszolgálati főnökség a MÁV Budapesti Üzletigazgatóság szakági irányítása alatt álló, végrehajtó szintű, önálló munkáltatói, fegyelmi és bérgazdálkodási jogkörrel rendelkező önálló külszolgálati egysége.

Budapest Déli pályaudvar Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség II. (második) csoportba sorolt szolgálati hely.

SZÉKHELYE: BUDAPEST DÉLI PÁLYAUDVAR

A FŐNÖKSÉG FŐ ALAPTEVÉKENYSÉGE:

A vasúti személy- és áruszállítás folyamatában a főnökségre háruló vontatási, vonattovábbítási feladatok végzése, az ehhez szükséges vontató- és vontatott járművek és személyzet biztosítása, valamint a kapcsolódó járulékos tevékenységek szervezése és végrehajtása, külön célú járművek üzemeltetése és fenntartása.

ALKALMAZÁSI FELTÉTELEK:

— szakirányú egyetemi vagy főiskolai végzettség,
— felsőfokú vasúti (vagy azzal egyenértékű) szakképesítés,
— tízéves szakmai gyakorlat,
— orvosi alkalmasság

BÉREZÉS: MEGEGYEZÉS SZERINT.

A PÁLYÁZAT TARTALMAZZA:

a pályázó :
— jelenlegi munkahelyét, beosztását, bérét,
— részletes szakmai önéletrajzát,
— a betöltendő munkakörrel — a pályázati kiírásban szereplő feladatok megoldására vonatkozó kapcsolatos elgondolásait,
— iskolai és szakmai végzettséget tanúsító okirat másolatát.

A PÁLYÁZATOT LEGKÉSŐBB:

1995. JÚNIUS 30-IG

lehet a Budapesti Üzletigazgatóság gépészeti osztály vezetőjének (1087 Budapest, Kerepesi út 3.) benyújtani.

A SZOLGÁLATI HELYRE VONATKOZÓAN FELVILÁGOSÍTÁST AD: MALCZANEK ANTAL,
szakszolgálati személyügyi vezető.
Városi telefon: 113-8422,
üzemi telefon: 01/17-38, 01/18-11

KULTÚRA

Ötvenéves a MÁV Szimfonikus Zenekar

A „Gördülő Operától" az Európa hírű zenekarig

Félévszázada, 1945. május 1-jén egy újonnan alakult fúvószenekar pattogó indulóira vonultak fel a vasutasok. Ezt az együttest nagyon rövid idő alatt szimfonikus zenekarrá alakították. Az új zenekar első művészeti vezetője Szőke Tibor, az Operaház fiatal karmestere volt, akinek az irányításával a nyári idényben hangversenyeket adtak, ősztől pedig rendszeresen játszottak a rádióban.

A megalakulás óta eltelt öt évtizedről és a jubileumi rendezvényekről *Kovács Géza*, a zenekar igazgatója, a MÁV Rt. vezérigazgatóság konferenciatermében tartott tájékoztatót. Mint mondotta: *a zenekar az első bérleti sorozatát a Zeneakadémián 1947 októberében hirdette meg. A bérleti hangversenysorozatokat azóta minden évben megrendezik.* Nagyon sok olyan zenebarát bérlettulajdonos van, aki évtizedek óta hűségesen látogatja a hangversenyeket.

Még ugyanebben az évben indult el országjáró útjára a *„Gördülő Opera"*, az Állami Operaház utazó társulata. Ebben az Operaház szólóénekesein és kórusán kívül a MÁV Szimfonikus Zenekar vett részt. A „Gördülő Operát" a MÁV is támogatta. Az együttes tagjai, ugyanis a vasút vezetői által biztosított szerelvényeken utaztak, s előadásaikkal felbecsülhetetlen értékű szolgálatot tettek a zenei műveltség terjesztésében.

A „Gördülő Opera" 544 előadás után, 1954-ben szűnt meg. A MÁV Szimfonikus Zenekar azonban a budapesti bérleti sorozatai mellett évtizedekig nagy rész vállalt az egész ország hangversenyéletében és egyre több külföldi meghívásának tett eleget. A külföldi vendégszereplésekre, rövidebb-hosszabb turnéknak olyan állomásai vannak, mint a Bécsi Ünnepi Hetek, s olyan hangversenytermek, mint az amszterdami Concertgeboum, a stuttgarti Liederhalle, a müncheni Gasteig-Philharmonie, hogy csak néhányat említsünk.

A MÁV szimfonikusok rangját fémjelzi az is, hogy számos világhírű karmester is dirigálta. Így például *Ferencsik János, Lehel György, Lukács Miklós, Erdélyi Miklós, Lamberto Gardelli, Carlo Zechni és Kobayashi Ken-Ichiro*.

A zenekar az 50 éves évforduló alkalmából május 19-én ünnepi hangversenyt adott a Zeneakadémián. A hangverseny előtt *Lotz Károly* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter a zenekar alapító tagjainak és az alapító karmesternek, a 83 éves Szőke Tibornak — aki az est díszvendége volt — kitüntetést adott át. A hangverseny első műsorszámát is ő vezényelte. Utána *Gál Tamás* vezető karmester vezényletével folytatódott az ünnepi hangverseny.

Még egy fontos, a zenekar barátait bizonyára érdeklő információ. A jubileum alkalmából két ünnepi kiadvány jelent meg. A *Fél évszázad* című könyv, melynek *Pándi Marianne* zenetörténész a szerzője, a zenekar történetét dolgozta fel. A másik kiadvány egy CD, valamint hangkazetta, amely 70 perces válogatást tartalmaz a zenekar legszebb hangfelvételeiből.

A MÁV Szimfonikus Zenekar vezetői és tagjai méltán lehetnek büszkék a mögöttük hagyott fél évszázados múltra. Hiszen a fúvószenekarként alakított együttes mára Európa hírű szimfonikus zenekarrá vált.

(v)

VASUTAS ZENEISKOLA

Sikerek külföldön, belföldön

Vizsgaelőadás a Rockszínházban, június 5-én

Újabb sikereket könyvelhetnek el a Vasutas Zeneiskola jelenlegi és volt növendékei.

Bíró Eszter, akit az elmúlt év őszén ismerhetett meg a nagyközönség a Miss Saigon Kimjeként, ezúttal Londonban vendégszerepelt, mégpedig szép sikerrel. Május 3-a és 6-a között hat alkalommal került színre a *Dorian Gray*. Oscar Wilde regényéhez a Rockszínház igazgatója, *Várkonyi Mátyás* szerezte a zenét. Az angolok által nem túlságosan favorizált témájú regény magyar megzenésítése a musical hazájában is sikert hozott, ami nem kis teljesítmény.

A Bloomsbury Színház közönsége lelkesen tapsolt a Dorian Grayt alakító *Csengery Attilának*, a festőt megszemélyesítő *Sasvári Sándornak*, a Lordot játszó angol énekesnek, Hal Fowlernek és nem utolsósorban a színésznőt alakító *Bíró Eszternek*. A Rockszínház vendégszereplésének nagy hozadéka az is, hogy az előadást sok neves külföldi szakember is megtekintette, és osztrák, valamint német ügynökségek máris érdeklődtek esetleges vendégjáték lehetőségéről.

A Vasutas iskola három volt növendéke, *Tunyoghy Bernadett, Buk Tibor* és *Kiss Zoltán* — akik ma már a Színművészeti Főiskola musical tanszakának másodéves hallgatói — jelentős szerepeket kaptak a *Valahol Európában* musical változatában. Dés László darabját május 9-én mutatták be a Fővárosi Operettszínházban. A fülbemászó dalokból álló zenés darab minden bizonnyal még jó ideig műsoron marad. Akárcsak a Miss Saigon, amelynek sikere töretlen, és amely valószínűleg az idén is helyet kap a nyári *Szegedi Szabadtéri Játékok* műsorán.

Szereplésre készülnek az iskola musical-stúdiójának tagjai is.

Június 5-én este 7 órakor a Rockszínház sátrában lesz a vizsgaelőadásuk. A házi vizsga egyben felmérő is, amelyen csaknem harminc növendék kap lehetőséget a bizonyításra nemcsak tanárai, hanem a *szakma előtt* is. Az érdekesnek ígérkező előadáson szívesen látnak minden érdeklődőt. A belépőjegyek ára egységesen 200 forint.

— csop —

SPORT

A NŐI KOSÁRLABDA OB I. BAJNOKA:

A Pécsi VSK-Dália

1994/95. évi bajnokság. A rájátszásban a Pécsi VSK-Dália és a BSE jutott a döntőbe, ahol három győztes mérkőzés kellett a bajnoki cím elnyeréséhez. Ezt zsinórban nyerték a pécsi vasutas lányok.

A Pécsi VSK-Dália három évvel ezelőtt megszerzett bajnoki arany után, a következő szezonban gyengén szerepelt, s csak a hatodik helyen végzett. A tavalyi bronzérem azonban már sejtette, hogy a csapat talpra áll, s az új idényben már beleszólhat a bajnoki cím elnyerésébe. A cél is ez volt. S, hogy ez sikerült, annak tanulságos története van. Erről azért is érdemes szót ejteni, mert a három éve bajnokságot nyert csapatból mindössze ketten maradtak. Így az Újvidékről szerződtetett fiatal edzőnek, *Rátgéber Lászlónak*, jószerével új csapattal kellett nekivágnia a bajnoki küzdelmeknek.

A tanulságok közül első helyen azt kell kiemelni, hogy az edző kemény munkára fogta a csapatot. S mert jó pedagógusnak bizonyult, a lányok a legkeményebb edzéseket is zokszó nélkül végezték. *Erre, mint az később bebizonyosodott, nagy szükség volt, mert a bajnokság, a nemzetközi szereplés és a Magyar Kupa kemény próbatételt jelentett a csapat számára.* Hiszen a bajnokságban egy híján negyven, a Ronchetti-kupában hat mérkőzést kellett sorozatban játszaniuk. Az alapbajnokság befejezése után következett a rájátszás, ahol a tét a bajnoki cím megszerzése volt. Ám, erre a pécsi vasutas lányokkal együtt négy csapat, a BSE, a Diósgyőr és az MTK is pályázott. A négy közül — a szakemberek — a sokszoros válogatottakkal felálló BSE-t tartották a legesélyesebbnek. Még a pécsiek is — a szurkolókat is beleértve — úgy vélekedtek, hogy a harmadik győzelmet a lányok Pécsett fogják majd kiharcolni. *Hogy erre nem a baranyai megyeszékhelyen, hanem Budapesten, a BSE otthonában került sor, arra kevesen számítottak. Márpedig így történt.*

A Pécsi VSK-Dália csapata *mind a három mérkőzést zsinórban nyerte*. Különösen a harmadik találkozó hozott a döntőhöz méltó nagy csatát. De ezen is bebizonyosodott, hogy a jó erőnléttel párosuló, hihetetlen győzni akarás — ami a pécsi lányokra az egész bajnoki idényben jellemző volt — mindig sikert eredményez. *Ez a csapat végül is megérdemelten nyerte a bajnokságot és rászolgált arra az ünneplésre, amelyben a pécsi sportszerető közönség részesítette.* A Budapesten megszületett győzelem utáni éjszakán a Széchenyi téren több ezer rajongó — köztük a város polgármestere — várta a csapatot. S amint a busz megérkezett, durrogtak a pezsgős palackok, órákig ünnepelték a bajnok csapatot.

V. F.

DEBRECENI SPORTNAP

Piros ulti, gólok

Nosztalgiázni mentem Debrecenbe. A szombat délután valamit visszahozott az egykori, „kiszes bulik" hangulatából, a vállalati sportnapok sörözős, focizós emlékeiből, miután valahogy manapság kimentek a divatból az efféle összejövetelek, ezért fogadtam szívesen a debreceni utazó tagozat meghívását.

Talán megtaláltam volna — mint egykori debreceni diák — a sportnap helyszínét, de már a vonatnál várt Barcza Péter vonatvezető, nehogy lekéssem „a nagy kalauzrangadó" kezdetét. A mikropálya nem más, mint egy szabadidőcentrum, salakos kézilabdapályával, nyersfából készült padokkal, asztalokkal és természetesen olcsó sörrel.

Elsőként a bográcsból áradó illat csapta meg az orromat. Rögtön éhes lettem, pedig a rotyogó sertéspörkölt látványa még nem jelenti a gyomor vágyainak beteljesedését. A finom falatokért meg is kellett dolgoznom, előbb krumplihámozás, majd fahordás következett.

A gomolygó acélszürke felhők néha ráijesztenek a „sportosba" öltözött társaságra, de a rangadó mégis idejekorán elkezdődött a debreceni jegyvizsgálók között. Ma már nem is tudom melyik csapatot „erősítettem" (vagy „gyengítettem")? A küzdelem szikrázó, bokák csattognak, porfelhő a szemünkbe szállt. Egyszer belepöcköltem véletlenül a labdába: gól! — Hú, megy ez nekem! — gondoltam elhamarkodottan az első és egyetlen gólom után. Egyre „fogyott a levegő", az izmok fáradtak, az „oldalak szúródtak", a lábak már nem arra mozdulnak, amerre szerettük volna.

Négy-kettőre nyerünk. Fáradt, izzadt testünk örömmel állta a zuhanyrózsa ölelését. A zoknikból egy nyitott kocsinyi salakot rázunk ki az öltöző kövezetére, a takarítószemélyzet nem túl nagy örömére.

Már többünknek korgott a gyomra, de még ki kellett várni a programba iktatott tombolahúzás eredményét: hamar gazdára találtak a kulcstartók, kabalák. A két nyeles lábast Berki János szb-titkár nyerte, mire többen „bundát" sejtettek: holott ilyen nyeremény nem is volt.

A nap fénypontja, a tányérokba kerülő, a hamisítatlan, „ólmozatlan" pirospaprikás sertéspörkölt volt. Nem bírtam el az adagommal. Jól esett utána az aranysárga habzó kőbányai világos. Már sötétedett, amire az utolsó ulticsata is véget ér, a győztes jutalma egy korsó sör volt.

Mikor kihaladt a vonat a cívis város nagy állomásáról, még mindig sajgott a bal bokám, az izmaim feszesek voltak, nincsenek hozzászokva az ilyen megterheléshez, pedig jó lenne megszokni az ilyen napokat is, nemcsak a rohanós, sztrájkolós, egyeztetős hétköznapokat.

Tonzor Péter



Macskássy Izolda grafikája

Köszöntjük a pedagógusokat



Köszöntjük a pedagógusokat a pedagógusnapon, akikre úgy tekintünk, mint gyermekeink jövőjének zálogára. Szívesen emlékezünk a Pedagógus Szakszervezet szolidaritására, amellyel a vasutassztrájk eredményességét segítették. A pedagógusnapon mi is kifejezzük együttérzésünket valamennyi közalkalmazott munkavállalóval.

NOSZTALGIA A SÍNEKEN



Fotó: Koppány György

A MÁV Nosztalgia Kft. menetrend szerint közlekedő járatai közül a dunakanyari szombatonként — május 6-tól — menetrend szerint közlekedik. A gőzmozdony vontatta szerelvény 9.50 órakor indul a Nyugati pályaudvarról és Szobig szállítja utasait. A program színes. A vonat utasai többek között Visegrád és Zebegény nevezetességeivel is megismerkedhetnek.

A Balaton északi partján, a nyári főidényben, Keszthely és Badacsony között az idén is menetrend szerint közlekedik majd a 100 éves vonat.

Az utazási irodák és a különböző szervek, csoportok is igénybe vehetik a Nosztalgia Kft. szolgáltatásait, kirándulásokra és rendezvényekre egyaránt. Idegenforgalmi látványossága miatt különösen népszerűek a múltat idéző lajosmizsei utak. Ott, a régi és az új tanyacsárda ugyanis nemcsak kitűnő konyhájával vált híressé, hanem a múlt hagyományait is híven őrzik. A nosztalgiavonatok Felsőlajosig közlekednek. Az utasokat már útközben megvendégelik. A célállomásra történő megérkezés után fokozódik a jókedv. Felsőlajoson ugyanis lovasbetyárok várják a vonatot. Rövid közjáték után a vendégsereg lovasszekereken teszi meg az utat a tanyacsárdáig, ahol magyaros vendéglátás, színvonalas program várja őket.

(visi)

A Magyar Államvasutak Rt. Bp. Nyugati Szertárfőnökség Értékesítési Raktárában (1062 Budapest, Podmaniczky u. 24. Telefon: 112-8670/150 m., vasútüzemi: 01/46-41)
állandóan változó árukészlettel, olcsó árukkal, udvarias kiszolgálással várja a magán és a közületi vásárlókat.
Ajánlatunk:
— különféle vízszerelési anyagok,
— szerszámok,
— női, férfi és gyermekruhák,
— különféle sporttáskák,
— műszaki cikkek,
— különféle vasáruk.
Most akciós áron: Mikádókabát szőrmebéléssel, 44-es méretben 1500 forint helyett 500 forintért kapható.
Nyitva tartás:
hétfőtől—csütörtökig: 8—14-ig, pénteken: 8—12-ig.

A MÁV Rt. közgyűlése

A MÁV Rt. május végi közgyűlésén elfogadták a vasúttársaság tavalyi mérlegbeszámolóját és üzleti tervét. Döntöttek arról is, hogy tovább folytatódik a stabilizálás.

A részvénytársaság alaptevékenységét, a vasúti szállítást tavaly 7600 kilométer vasúti pályán végezte. A MÁV Rt. saját tőkéje 417 milliárd forint, mérlegfőösszege pedig 469 milliárd forint volt 1994. december 31-én. A MÁV több mint 450 milliárd forint értékű tárgyi eszközt működtetett. Ebből kizárólagos állami tulajdonban volt a 180 milliárd értékű pályahálózat, a hozzá tartozó létesítményekkel. A portfólióba 10 milliárd forint értékben 95 más vállalkozásból való részesedés is tartozott. Tavaly a vasúttársaság termelési értéke — amelyet 73 ezer dolgozó hozott létre — 71 milliárd forint volt.

A MÁV Rt. vesztesége az elmúlt évben 31,9 milliárd forint lett volna. A kormány azonban intézkedett az adósság egy részének szanálásáról. Ennek köszönhetően a MÁV 3,6 milliárd forint mérleg szerinti eredménnyel zárta a tavalyi gazdasági évet. A szanálással a kormányzat megtette az első jelentős lépést a MÁV stabilizálása felé. A program során kialakítják a vasúti személyszállítási szolgáltatások és a pályahasználat az állammal való elszámolásának rendszerét, bevezetnek egy a korábbihoz képest új gazdálkodási rendszert. Ez utóbbi lényege, hogy az egyes gazdálkodó egységeket anyagilag is érdekeltté teszi a bevételek növelésében és a költségek csökkentésében.

Az alapító ülésen megvitatták a MÁV Rt. idei üzleti tervét is. Eszerint 1995-ben a vasúttársaság alapvető célja a gazdasági konszolidációt szolgáló középtávú stratégia megalapozása. Az alapító a tervben megfogalmazódó törekvéseket értékelve úgy határozott, hogy a MÁV Rt. üzleti tervét a kormány júniusra várható döntésének hatásait figyelembe véve módosítja.

HETENTE KÉTSZER, SZUPER KEDVEZMÉNNYEL

Szombathelyről Grazba

A MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatósága az idén, hetente kétszer, szerdán és pénteken különkocsit közlekedtet Szombathelyről Grazba. A vonat, mely Körmenden és Szentgotthárdon is megáll, a vasi megyeszékhelyről reggel 7.28 órakor indul és 10.28 órakor érkezik a stájer tartományi székhely főpályaudvarára.

Ennek a vonatnak a menetrendjét úgy állították össze, hogy a magyar utasok számára legyen idő Graz nevezetességeinek a megtekintésére. A vonat ugyanis délután 16.25 órakor indul vissza és 19.38 órakor érkezik Szombathelyre.

Ami pedig a viteldíjat illeti, a MÁV szuper menettérti kedvezményt biztosít. Eszerint Szombathelyről 500, Körmendről 450, Szentgotthárdról pedig 350 forintba kerül a felnőttek menettérti jegye. A gyerekeknek, 4-14 éves korig, egységesen 350 forintot kell fizetni. A különkocsiban egyéb kedvezmények nem érvényesek.

— VF —

JÁTSSZANAK VELÜNK!

Eredményhirdetés

Régi hagyományokat feleleventő, ezúttal az üzemi tanácsok témakörét felölelő keresztrejtvény-rejtvénypályázatunk véget ért. Rengeteg helyes megoldás érkezett; a három darab ötezer forintos díjat megnyerte:

özv. Házi Józsefné (Budapest)
Király István (Szerencs)
Simon János (Szombathely).

Ezúton mondunk köszönetet *Bánszegi Józsefnek*, a debreceni területi bizottság titkárhelyettesének, aki a rejtvényeket készítette.

Gratulálunk a nyerteseknek és minden kedves megfejtőnknek!

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 Ft, félévre 132 Ft.
Nyomás: Szikra Lanyomda Rt., Budapest
Elnök-vezérigazgató: **dr. Csöndes Zoltán**
ISSN 0460 6000

ÖNKORMÁNYZATI HOZZÁJÁRULÁSSAL

Beruházások Nyugat-Dunántúlon

A szombathelyi üzletigazgatóság második legnagyobb vasúti csomópontja a celldömölki. Itt a magasított peronokhoz és az épület félperontetőinek a tervei már 1993-ban elkészültek. Az utóbbi még abban az esztendőben megépítésre került. Sajnos a magasított peronok elkészítése pénzhiány miatt elmaradt.

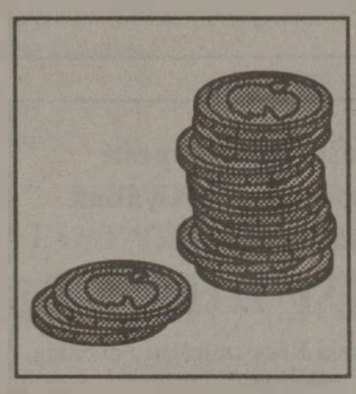
Most mégis úgy néz ki, hogy még ennek az esztendőnek a végétől *könnyebb lesz a vonatokra való fel- és leszállás Celldömölkön*. A helyi önkormányzat — hosszas tárgyalások után — vállalta, hogy a 25-26 millió forintos beruházás költségeiből hárommillió forint kifizetését átvállalja.

A munkálatok során elbontják a IV. vágányt. Ennek a helyén egy 300 méter hosszúságú, 6,4 méter szélességű és 30 centiméteres magasságú peront alakítanak ki. Az I-es és a II-es vágányok között egy ugyanilyen hosszúságú, de mindössze 1,9 méter szélességű és 12 centiméteres magasságú peront építenek. Természetesen megújulnak a biztosítóberendezések és a térvilágítás is.

A *gyenesdiási önkormányzat* a helyi strand és camping jelentős forgalomemelkedése miatt államigazgatási határozatot hozott, hogy a *Keszthely felőli útkereszteződésben építsen fény- és félsorompót* a MÁV. Időközben azonban rájöttek arra, hogy határozat ide — határozat oda, a vasút ezt saját erejéből megoldani nem tudja. Ezért vállalták, hogy az *5,3 millió forintba kerülő beruházáshoz egymillió forinttal hozzájárulnak*. Ezen felül még több százezer forintért elkészítették a *kiviteli terveket* is.

Az építkezést a MÁV Dunántúli Távközlési- és Biztosítóberendezési Építési kft. megkezdte és a nyári főidényre, július elejére befejezi.

Sz. J. I.



LAKÁSCSERE

Elcserélném Budapest I. ker., Kuny Domonkos u. 19. I. emeleti, 82 négyzetméter alapterületű, két szoba összkomfortos, telefonos, gázfűtéses, parabola antennával felszerelt, tehermentes öröklakásomat. Cserébe kérek hasonló nívójú budai, 50-55 négyzetméter alapterületű lakást. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet üzemi telefonon a 22-09-en, vagy az 156-8067 városi számon, este a hétvégén.

Elcserélném biatorbágyi MÁV-lakóépületben levő összkomfortos 2 és fél szobás MÁV-bérlakásomat MÁV-dolgozóval budapesti önkormányzati vagy saját tulajdonú kisebb lakásra, ráfizetés nélkül. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: 06/20-347-068 telefonszámon 8–12-ig, Mészáros Attila.

Eladó, vagy budai, budaörsi egyszobás lakásra cserélhető Tata mellett, Bajon hegyoldali panorámás, 1 holdas szőlő, gyümölcsös, 2 szintes, télen is lakható házzal (50 négyzetméteres lakás + gazdasági helyiségek). Busztól 5 perc, telefon 1995-ben. Irányár: 2,2 millió forint. Érdeklődni lehet: a 32-99-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném érdi 2 szoba komfortos, 65 négyzetméteres kertes lakásomat 1 szobásra hegyeshalmi vonal mentén, Biatorbágyig, vagy a budai oldalra. Érdeklődni lehet: a 32-99-es üzemi telefonszámon.

Elcserélném: Budapest, Hungária körút 1-3. MÁV-telepi másfélszobás MÁV-lakásomat (37 négyzetméteres, kertes, telefonos) nagyobb lakásra Budapesten vagy környékén. Érdeklődni lehet: egész nap 261-6341-es telefonon, vagy levélben: 1101 Budapest, MÁV-telep 37. 1/6. Ujszászi Katalin.

Elcserélném budapesti, Kerepesi útnál lévő 110 négyzetméteres III. emeleti MÁV-bérlakásomat kisebbre. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: a 1114-0753-as telefonszámon 17 óra után.

Elcserélném zöldövezeti budai II. kerületi 2 és félszobás 89 négyzetméteres komfortos MÁV-bérlakásomat, MÁV-dolgozóval önkormányzati, vagy kisebb pest-környéki családi házra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: a 1763-814-es városi telefonszámon egész nap.

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a „zárféken ülő" kollégáink is tudnak.

Lupis lop is?

A rendszerváltást megelőzően nagy port vert fel, ha nyoma veszett néhány tízezer, százezer forintnak. A közvélemény azóta hozzászokott a sok milliós vagy milliárdos tételek varázslatos pénzügyi bezsebeléséhez. *Mi van, a ha bróker kókler?* — kérdezték egymástól a fékezők a zárféken még tavaly nyáron, miközben a Lupis *Brókerház Rt.* kettőmilliárd forintról szóló szaftos sztoriját mesélgették egymásnak.

Most viszont azt beszélik a zárféken: netán csak a Lupis lop is, miután a Magyar Köztársaság bírósága első fokon felmentette Teimel Zoltánt, a MÁV Rt.. vezérigazgatóság pénzügyi főosztályvezetőjét és helyettesét, Schmidt Attilát a Lupis-perben.

Továbbra is nyitott a kérdés, s még a zárféken sem tudják, hogy ha eltűnt a pénz a MÁV Rt.-től, akkor azért ki felel?

d.

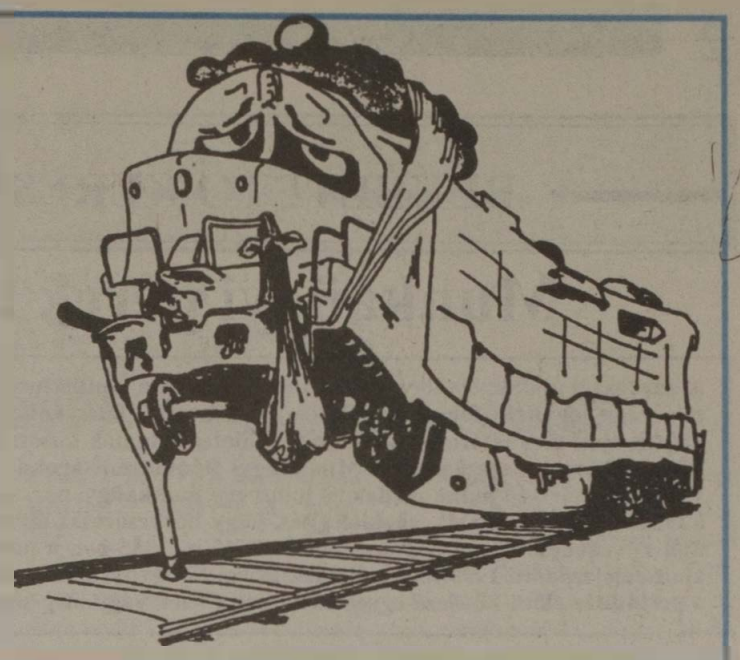
MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.

Köszöntjük a vasutasokat a 45. VASUTASNAPON!

Jobbulást kívánunk a Magyar Államvasutaknak!



ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 12–13. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. JÚNIUS 29.

A VSZ FELHÁBORÍTÓNAK TARTJA...

Módosították a Munka Törvénykönyvét

Az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldalának határozott tiltakozása ellenére a kormány az Országgyűlés elé beterjesztette és némi vita után a tisztelt ház el is fogadta az ötvenkét paragrafust magába foglaló Munka Törvénykönyv-módosítást.

A módosítások után a *betegszabadság* huszonöt nap lett, melyből az *első öt napra nem jár díjazás*. A *fizetett szabadság* díjazása a jövőben az eddigi *átlagkereset helyett távolléti díj* lesz csak. A *munkaidőre* vonatkozó szabályozások úgy változtak, hogy hatásukra *szűkül* a *foglalkoztatás*, így közvetve a munkanélküliséget növelik. A munkavállalói érdekvédelemre biztosított *munkaidő-kedvezmény* 200 fős vállalatoknál az eddigi *kétharmadára*, 500 fő felett a *felére* csökken.

A Munka Törvénykönyve változások a munkavállalókat *még kiszolgáltatottabbá* teszik, emellett *munkajövedelmeik tovább csökkennek*. A törvénykezés liberalizmusa tovább erősödött. A *Vasutasok Szakszervezete felháborítónak tartja*, hogy a munka világának szabályozásába olyan beavatkozás történhetett — a demokratikus jogrend hangoztatása mellett —, mellyel a *felső szintű érdekegyeztetés szociális partnerei nem értettek egyet*.

A Vasutasok Szakszervezete az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldala részéről *egyeztetett lépéseket sürget*, mert a Munka Törvénykönyve módosítása egyes *részeit alkotmányellenesnek tartja*, egyes részek pedig figyelmen kívül hagyják a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) 135-ös egyezményének kettes cikkelyét*, melyet hazánk és ratifikált.

A törvényváltozás egyes elemeiről és hatásairól későbbi lapszámainkban részletes tájékoztatást nyújtunk.

V. Gy.-né

*

Lapzártát követően kaptuk a hírt, miszerint négy az MSZOSZ-hez tartozó ágazati szakszervezet (Építők, Vasas, Élelmiszer-gazdaság, Vasutasok) a betegszabadság új szabályozása ellen Alkotmánybírósághoz fordult. A felsorolt szakszervezetek indítványukban kérik a munkavállalók számára rendkívül hátrányos törvénymódosítás visszamenőleges hatályú módosítását. (A szerk.)

A Magyar Köztársaság Alkotmánybírósága

Budapest

Tisztelt Alkotmánybíróság!

A Vasutas Szakszervezete (1068 Budapest, Benczúr u. 41.) az Alkotmánybíróságról szóló 1989. évi XXXII. törvény 21.§-ának (2) bekezdése alapján

indítványozza

a Munka Törvénykönyvéről(Mt.) szóló 1992. évi XXII. törvény 137.§-a - amelyet a Mt. módosításáról szóló 1995. évi .... törvény 39.§-a állapított meg -, továbbá a társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény (Tbtv.) 19. §-ának (2) bekezdése, továbbá az 1995 évi XLVIII. 81.§-ával megállapított (3) bekezdése alkotmányellenességének utólagos vizsgálatát, és alkotmányellenesség esetén azok teljes, a kihirdetésig visszamenőleges hatályú megsemmisítését.

Az Alkotmánybírósági beadvány egy részlete

A VASUTASSZTRÁJK EREDMÉNYEI

13. HAVI FIZETÉS HELYETT

Teljesítménybér-jutalmat fizet a MÁV

Az 1994 december 13-án megkötött sztrájkmegállapodás egyik legvitatottabb pontja a 13. havi fizetés átmeneti alapbéresítése volt. A félelmek olyan tapasztalatokra épültek, miszerint a korábban alapbéresítésre került keresetelemek „nyomtalanul" el szoktak tűnni.

A MÁV Rt. vezérigazgatója és öt szakszervezet vezetője által június 19-én aláírt megállapodás szerint garantált teljesítményjutalom címén a július 10-ei bérfizetési napon kifizetésre kerül az 1994. évi bruttó kereset négy százaléka. A teljesítményjutalomra minden olyan munkavállaló jogosult, akinek a MÁV-nál van a főfoglalkozású munkaviszonya, továbbá rendelkezik 1994. évi keresettel.

MEGÁLLAPODÁS

Pontosították a kollektív szerződést

1995. április 23-án — a vasutassztrájk 86. órájában — a MÁV Rt. kollektív szerződésének aláírásakor a felek megállapodtak abban, hogy a végleges szöveget egyeztetik és az esetleges hibákat közösen korrigálják. A szóbeli megállapodás súlya vitathatatlan volt, hiszen akkor minden percet milliókban lehetett mérni.

A MÁV által elkészített szövegezést a Vasutasok Szakszervezete szakértői átnézték és április 27-én — a reprezentatív szakszervezetek közül egyedül — hibajegyzéket juttatott el a MÁV Rt. vezérigazgatójához, melyben kérték az egyeztető tárgyalások mielőbbi lefolytatását. A tárgyalások eredményeképpen, melyek sajnos a munkáltatónak felróható okból elhúzódtak, június 19-én megállapodás született a kollektív szerződés vitatott pontjairól.

Írásunkat a 2. oldalon olvashatják.

REFLEKTORFÉNYBEN

Az idén július 9-én ünnepeljük a vasutasnapot. Igaz, hogy ez az ünnep már alig hasonlít a korábbi évtizedek vasutasnapjaira. Ám, a számvetésre, a végzett munka értékelésére ma is jó alkalom. Éppen ezért lemondani róla még akkor is badarság lenne, ha mai eredményeink, enyhén fogalmazva, szerényebbek, s ha a szorító gondoktól homlokunkon sűrűsödnek a barázdák. Lehet, hogy ez alól a GySEV vezetői kivételek?

Írásunk a 6. oldalon olvasható.

Köszöntő

Közeledik a negyvenötödik vasutasnap. Bizonyára sokakban felvetődik a kérdés: vajon 1995-ben mi okunk van ünnepelni? Az egyes szakmák napját a második világháborút követően — szakszervezeti kezdeményezésre — tették meg félig-meddig hivatalosan ünneppé. Ennek jegyében köszönti a társadalom a pedagógust, a bányászt, a nyomdászt és még számos hivatás művelőjét.

A hat esztendővel ezelőtti változások a rendszerváltozás sodrával egyes jeles napok látványosan eltűntek a történelem süllyesztőjében, mások pedig szép csendesen elkoptak. A vasutasok nagy családjának ünnepe azonban bizonyította létjogosultságát, és ma is egy kitüntetett napot jelent valamennyiünk életében.

A kívülállókban talán felmerül a kérdés: a MÁV sokat emlegetett ezernyi gondja-baja mellett szabad-e egyáltalán ünnepelnünk? Pedig számunkra — akik belülről még jobban ismerjük önnön hibáinkat és rajtunk kívül álló okokat — egyértelmű a válasz: az ország vérkeringését biztosító áldozatos munkát vállaló embereket és családjaikat köszöntjük ezen a napon.

Az évről évre elhangzó ünnepi szólamok sohasem feledkeztek meg a vasutas életmód hétköznapitól eltérő sajátosságainak felsorolásától. Ennek fontosságát nem feledve ma azonban egy másik értékre kell rávilágítanunk, melyre a velünk élő történelem hívja fel a figyelmet. A vasutasok nap mint nap teszik a dolgukat. A vonatok járnak, hozzák-viszik az utasokat és az árut. Hogy ez nem nagy dolog? Ha viszont arra gondolunk, hogy vannak olyanok ebben az országban, akik munkájukkal ország-világ előtt kérkedve próbálják igazolni szemet szúróan magas jövedelmüket, több milliós végkielégítésüket, akkor talán a létminimum környékén élő vasutasok munkájának elismertségén is el kellene töprengeni. A vasutasok pontosan azt teszik, amit hivatásuk írott és íratlan szabályai megkövetel tőlük. Gyakran még annál is többet, hisz az acélkerekek acélsíneken megtett minden fél fordulata mögött kemény — pontosan számon kérhető — egyéni felelősség és nagyon kemény munka húzódik meg.

Éppen ezért világgá kiáltjuk, újabb meg újabb bőrt már nem lehet rólunk lehúzni!

Az ország súlyos gazdasági válságából való kilábaláshoz a vasutasok becsületes munkájukkal hozzájárulnak. Szívesebben vennék, ha vezetői példamutatást és közös teherviselést tapasztalnának az ország valamennyi vezetőjétől.

Az ünnepek mindig a múltnak és a jövőnek szólnak. Merítsünk erőt elődeink nehéz életútjából és biztassuk magunkat gyermekeink szebb jövőjéért.

dr. Márkus Imre

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ KFT.

Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313

A 16/1995. Kg. F. F. utasítás alapján pályáztassa az MVJ-t is!

Megéri!

BÉKÉLTETŐ KERESŐBEN

Munkaügyi perek helyett

A gazdasági átalakulás során a munka világában a konfliktusok száma nő. Ezek a konfliktusok, vagy jogviták (főleg egyéni), vagy érdekviták (főleg kollektív). A jogviták sorsa jogszabályok által meghatározott keretek és időintervallumok közötti zajlik. 1992-ben az új Munka Törvénykönyv megszüntette a Munkaügyi Döntőbizottságokat, és azóta a perek száma nőtt. 1993-ban már 160 munkavállalóra jutott egy munkaügyi per. A perekre 60 százalékban munkaviszony-megszüntetés, végkielégítés, vagy bérbesorolás miatt került sor. A perek számának növekedésével megnőtt az elintézési idő is. 1985-ben a perek túlnyomó része 1-3 hónap alatt befejeződött. 1993-ban már csak az esetek egyharmadában. A törvény előírja a feleknek a perindítás előtti kötelező egyeztetést. Ezt a felek vagy meg sem kísérlik, vagy csak formális.

A kollektív szerződések a munkaügyi *perek megelőzését* szolgáló, *jogvita kezelést* általában nem tartalmaznak, pedig erre lenne lehetőség. Az érdekvitákról nem állnak rendelkezésre statisztikai adatok. A széles nyilvánosság elé az elmúlt öt évben összesen két érdekvita került: — 1990. októberi taxisblokád és az — 1995. április 20-23-a között zajló vasutassztrájk.

A piacgazdaság kiépülésével *törvényszerű, hogy növekedjen az érdekviták* száma. Ez azt jelenti, hogy van miről tárgyalni. A kollektív szerződések értéke megnőtt. A foglalkoztatás biztonsága, a reálkeresetek megőrzése, a végkielégítés formái, a munkahelyi juttatások mindmind *tárgyalási alapot képeznek* és a kollektív alku végén *mint megállapodás kerülnek be a kollektív szerződésekbe*. A kollektív alkufolyamatok mind nehezebbek, mert a munkáltatók mozgástere is egyre szűkebb.

A tárgyalások egyre gyakrabban torkollanak zsákutcába, válnak kifárasztásos meneteléssé. A felek között a viszony megromlik, a rossz légkör a munkabékét veszélyeztetı. Az érdekvitákat nem lehet jogi útra terelni. A munkaügyi kapcsolatok keretében van mód az ilyen kilátástalan helyzetek kezelésére. A *nemzetközi gyakorlatban, vagy közvetítőt, vagy döntőbirót* vesznek a felek igénybe. A Munka Törvénykönyve is lehetővé teszi az említett megoldásokat. (MT 195., 196., 197., 198. §). Magyarországon a jogi lehetőség három éve adott, de sajnos az *intézményesülés nem történt meg*. Ez a tavasz talán változást hozott. A vasutassztrájk előtt 12 órával került felkérésre *Herczog László* helyettes munkaügyi államtitkár, hogy békéltessen a MÁV Rt. vezetői és a reprezentatív vasutas-szakszervezetek között.

Az utóbbi 7 év sztrájk történetében első ízben fordult elő, hogy *munkafeltételek* miatt robban ki sztrájk. A kormány felismerte, hogy társadalmi érdek fűződik a munkahelyi konfliktusok kezeléséhez és megoldásához. A kormány lehetőséget lát az MT 195. §-ban szereplő *„Közvetítő, békéltető" intézmény* költségeinek azonnali biztosítására.

Nagy kérdés, hogy milyen legyen az intézmény. Nemrég nemzetközi tapasztalatok áttekintésére került sor a Munkaügyi Minisztériumban. Az angol, amerikai, lengyel, spanyol és dél-afrikai gyakorlat megismerése után az alábbiak látszanak körvonalazódni: — Egy nagyon szerény, 3-5 fővel is el lehet kezdeni ezt a missziót. — El kell dönteni, milyen legyen a szervezet, ki finanszírozza, ki felügyelje. — Milyen jellegű ügyeket vállaljon? — Hogyan, milyen elv alapján válogassák össze a munkatársakat? Nem elég iskolai végzettséget kikötni, de érdekegyeztetési gyakorlattal is kell rendelkezniük. — Főállásban, vagy mellékállásban végezzék munkájukat? — A szolgáltatás ingyenes legyen, vagy egy jelképes díjazással párosuljon. — A szolgáltatás bizalmas jellege titoktartást követel. — Képezni, majd továbbképezni kell a közvetítőket.

Még számos kérdés felvetődött, amit a munkaügyi kormányzat — úgy tűnik — mielőbb szeretne megoldani, hogy a *Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) ajánlásának* megfelelően hazánkban is megindulhasson a hivatalos „békéltetés".

Kíváncsian várjuk a munka világának új hazai szereplőjét és előre is sok sikert kívánunk neki.

V. Gy.-né

A VASUTASSZTRÁJK EREDMÉNYE

KÉSZENLÉT, ÜGYELET SZABÁLYAI, DÍJAZÁSA

Pontosították a kollektív szerződést

A vasúti munka sajátosságaiból eredően a munkavállalók jelentős részének gyakran kell készenléti, illetve ügyeleti szolgálatokat ellátni. A Munka Törvénykönyve a készenléti szolgálatot rendkívüli munkaidőben történő munkavégzésnek minősíti, az ügyeletről viszont nem rendelkezik. A készenlét valójában nem munkaidő, ha a készenléti idő alatt tényleges munkavégzésre nem kerül sor.

A készenlétnek két formáját szabályozza a kollektív szerződés. Egyik a lakáson töltött készenlét, amely az üzembiztonsági, illetve munkavédelmi feladatot ellátók részére rendelhető el. Az erre kötelezett munkavállaló munkaképes állapotban köteles a lakásán tartózkodni és értesítés esetén a megjelölt szolgálati helyen a feladatot ellátni. A lakáson töltött készenlét idejére a munkavállalót a személyi alapbére 25 százaléka illeti meg. A készenlét másik formája — amely az előzőnél lényegesen több munkavállalót érint — az úgynevezett munkahelyi készenlét. Ez a szolgálat az üzemvitel zavartalanságának biztosítása érdekében rendelhető el a fizikai foglalkozású munkavállalók, a vegyi elhárítást végzők és a közvetlen termelésirányítók részére. A munkahelyi készenlét idején a munkavállaló a személyi alapbérének 50 százalékát kapja, amely díjazás lényegesen magasabb a Munka Törvénykönyvében előírt mértéknél. A kollektív szerződés egyik eredménye, hogy a készenléti díj mértéke a korábbihoz képest nem került csökkentésre.

A munkahelyi készenlét és a készenléti idő alatti munkavégzés szabályainak kialakítása, értelmezése a kollektív szerződés egyik *legvitatottabb* kérdése volt. A vitára jellemző volt, hogy az érintett munkavállalók a *kollektív szerződés aláírása után sem tudták a kollektív szerződésben megjelenő szabályokat elfogadni és gyakorlatilag három kérdésben változtatást, illetve értelmezést kértek.*

Az egyik leginkább *sérelmes* szabály a kollektív szerződés *44. paragrafus 10. pontja* volt, amely szerint munkaidőként (túlmunkaként) figyelembe venni a készenléti idő alatt végzett munkavégzésen túlmenően az úton töltött időből legfeljebb egy órát lehetett. A korábbi kollektív szerződés hasonló szabályához képest ez valóban sérelmezhető *visszalépés* volt. Ugyanis az előző kollektív szerződés *59. paragrafus 10.* pontja úgy rendelkezett, hogy készenléti szolgálat esetén a riasztástól a készenlét helyére történő visszaérkezésig eltelt idő munkaidőnek (túlmunkának) minősül. Szakszervezetünk ennek a szabálynak megváltoztatásához a kollektív szerződés tárgyalásain nem járul hozzá, ezért most joggal követelte ennek a rendelkezésnek a kollektív szerződésbe való *visszahelyezését*. A munkáltató hosszas vita után *elismerte*, hogy a kollektív szerződés *44. paragrafus 10. pontja tévesen került a kollektív szerződésbe és így a régi szabály visszahelyezésének jogosságát elismerte.*

A készenléttel kapcsolatos másik vitatott kérdés a *készenléti idő alatt végzett munka után járó pihenő idő mértéke volt.* A kollektív szerződés *44. paragrafus 3. pontja* szerint ugyanis a készenléti időben végzett munkát követően a *munkavállaló részére 8 óra pihenő időt kell biztosítani.* Ezen szabályon változtatni nem lehet, mert a Munka Törvénykönyve 123. paragrafusa írja elő, hogy a *két munkavégzés között legalább 8 óra pihenőidőt* kell biztosítani.

A harmadik értelmezendő kérdés a kollektív szerződés *44. paragrafus 2. pontja* volt, amely szerint egy munkavállalónak *évente legfeljebb 800 óra készenlét* rendelhető el. Ettől felfelé eltérni csak a helyi függelékben, vagy a munkavállaló beleegyezésével lehet. A munkavállalók azt kérték, hogy a 800 óránál több készenlét esetén az időt *lakáson töltött készenlét esetén 50 százalékos, munkahelyen töltött készenlét esetén pedig 100 százalékos mértékű alapbérrel díjazzák.* A munkáltató álláspontja szerint a 800 órán felüli készenlét esetén a díjazás mértékében is ott kell megállapodni, ahol a magasabb készenléti időben megegyezés történt, vagyis csak a helyi függelékben, vagy pedig a munkavállalóval. Ügyeleti szolgálat csak a *nem fizikai foglalkozású előadók* és ennél magasabb beosztású munkavállalók részére rendelhető el. Célja az üzemvitel zavartalanságának biztosítása. *Csak a felettes szerv rendelheti el* és mértéke éves szinten a 800 órát nem haladhatja meg. Az ügyeleti szolgálat letelte után azzal azonos tartamú szabadidőt kell kiadni.

Amennyiben a szabad idő nem biztosítható, akkor a *személyi alapbér 60 százalékának megfelelő díjazás illeti meg a munkavállalót.* Kedvező változás az ügyeleti szolgálat díjazásában a mostani szabály, hiszen korábban óránként 50-75 forintot kaptak az ügyelet ellátók, mely lényegesen kevesebb, mint az alapbér 60 százaléka. A díj mértékének kialakításánál abból kellett kiindulni, hogy annak *mértéke meg kell, hogy haladja a munkahelyi készenlét díjazását.* Ugyanis a munkahelyi készenlét ideje alatt a munkavállalót semmilyen munkavégzési kötelezettség nem terheli, ha mégis munkát végez, akkor azt túlóraként számolják el.

Ha tehát a munkahelyi készenlét díja az alapbér 50 százaléka, akkor a kisebb munkavégzési kötelezettséggel járó ügyeleti szolgálat idejére a 60 százalékos díjazás indokolt. A kollektív szerződés készenléti és ügyeleti szolgálat szabályozása, egyes tételek módosítása a munkavállalók számára kedvező, mert a teljesítés módjában lényeges változás nem történt, a díjazás sem csökkent, sőt az ügyeleti szolgálatért fizetett összegek emelkedtek.

Dr. Simon József

A SZERVEZETI ÉLET HÍREI

Érdekvédelmi tárgyalások

1995. június 1.

Ülést tartott a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT), ahol két napirendet tárgyaltak: a motivációs rendszer alkalmazását és a kollektív szerződés egyes pontjainak módosítását, illetve értelmezését.

A VÉT üléséről a 62. sz. INFO-n keresztül tájékoztattuk tagságunkat.

1995. június 2.

Vezető szintű értekezlet megtartására került sor, melyen tájékoztató hangzott el a MÁV Rt. igazgatósági és irányítási központok átszervezéséről, valamint a MÁV Rt. általános létszám-gazdálkodási elveiről. A tájékoztatót Szentgyörgyi Tamás, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese tartotta.

1995. június 8.

Ülést tartott a VÉT, melynek napirendjén a kollektív szerződés egyes szabályainak értelmezése szerepelt. A VÉT-en történtekről a 63. sz. INFO-n keresztül tájékoztattuk tagságunkat.

1995. június 9.

A VÉT-ülésen tovább folytak a korábbi napokban felvezetett témákról szóló tárgyalások, melyről a 64. sz. INFO-ban adtunk tájékoztatást tagságunknak.

1995. június 15.

Ülésezett a VÉT. A tárgyalt napirendekről a 65. sz. INFO-n keresztül tájékoztattuk tagságunkat.

1995. június 16.

VÉT-ülés — a tárgyalt napirendekről a 66. sz. INFO-n keresztül tájékoztattuk tagságunkat.

1995. június 19.

VÉT-ülésen megállapodás született a júliusban esedékes négyszázalékos bérjutalom kifizetési feltételeiről, valamint a kollektív szerződés VSZ által kezdeményezett pontosításairól. (A megállapodásokról lapunkban részletesen beszámolunk.)

Vezető testületek, közép- és alapszervezetek rendezvényei

1995. május 29.

A Forgalmi és Értékesítési intézőbizottság IB-ülésén megtárgyalta az üzemi tanácsi választás tapasztalatait és eredményét.

1995. június 1.

A Vasút-egészségügyi intézőbizottság ülésén értékelte a közalkalmazotti tanácsi választás eredményét.

A Központi Hivatalok és Intézmények intézőbizottság koordinációs bizottsága értékelte az üzemi tanácsi választások eredményét.

1995. június 8:

Értekezletet tartott a VSZ Női Választmánya. Tájékoztató hangzott el az üzemi tanácsi választások lebonyolításáról és eredményéről.

A Szegedi Területi Bizottság testületi ülés keretében adott tájékoztatót az üzemi tanácsi választásokról. Az értekezleten részt vett Győri István alelnök is.

Központi Hivatalok és Intézmények intézőbizottsága IB-ülésen az alábbi napirendi pontokat tárgyalta:

— az IB-hez tartozó szolgálati helyek beszámolója az üzemi tanácsi választásokról,

— az IB-t érintő átszervezések helyzete.

1995. június 12.

Budapest Területi Bizottság titkári értekezletén az üzemi tanácsi választások eredményeit vitatták meg a megjelentek. Az ülésen részt vett dr. Márkus Imre.

1995. június 13.

Záhony Területi Bizottság szintén megtárgyalta az üzemi tanácsi választások eredményeit, valamint a titkári értekezlet módosította a területi bizottság költségvetését. Az ülésen részt vett Győri István, a VSZ alelnöke.

Az üzemi tanácsi választások jegyében értekezletet tartott a Forgalmi utazó tagozat.

1995. június 14.

A Debreceni és Miskolci Területi Bizottság titkári értekezletén az üzemi tanácsi választások tapasztalatait tárgyalták meg a testületek.

1995. június 15.

A VSZ-elnökség soros értekezletet tartott, melynek keretében az alábbi napirendeket tárgyalta meg:

— tájékoztató az 1995. évi üzemi és közalkalmazotti tanácsi választásokról,

— tájékoztató a KHI IB és a Szeged TB választás óta végzett munkájáról,

— javaslat a II. félévi munkatervre.

1995. június 19.

Központi Oktatási Bizottság évadzáró értekezletén értékelte az 1994/1995-ös képzési időszak eseményeit.

SZTRÁJKÉRTÉKELÉS

A VÁLASZTMÁNY NAPIRENDJÉN SZEREPEL

Az áprilisi vasutassztrájk

Az áprilisi vasutassztrájk sok minden miatt emlékezetes marad a vasutasok számára. Az évszázad eddig második határozatlan idejű szakszervezeti akciója eredményessége ellenére több olyan tapasztalattal gazdagít bennünket, melyeket hasznosítanunk kell a jövőben. A Vasutasok Szakszervezete választmánya — korábbi elnökségi határozat alapján — június 27-i ülésén éppen ezért tűzte napirendjére a sztrájk értékelését. Az alábbiakban a választmány elé kerülő előterjesztésből idézünk.

1995. április 20-án nulla órakor az egész országban leállt a vonatforgalom, illetve a még elégséges szolgáltatást magába foglaló menetrend lépett életbe. Ez az állapot a megállapodás aláírásáig — fennállt — annak ellenére, hogy a sztrájk első tizennyolc órájában a támogatottsági statisztikák alátámasztani látszottak a munkáltató munkabeszüntetés kifulladására vonatkozó várakozásait.

*

Milyen okok vezettek ehhez a helyzethez?

Részint a munkáltató rámenősége, ami helyenként a fenyegetés eszközétől sem riadt vissza, másrészt a munkavállalók többségével valóban nem sikerült megértetni a sztrájk valódi tétjét. Ezen utóbbi hiányosság háttere helyenként a tisztségviselőink felkészületlenségében keresendő. Az eseményekkel egy időben zajló üzemi tanácsi kampány során több olyan vezetői tapasztalat született, miszerint a tagok tájékoztatása helyenként az alapszervezeti tisztségviselők hozzá nem értéséből fakadó bizonytalansága miatt volt elégtelen. Szakszervezetünknek önkritikusan és előremutatóan kell e problémát kezelnie, méghozzá záros határidőn belül. A megoldás egyik formája lehet megfelelő elkötelezettségű személyek tisztségviselővé választása, illetve a szakszervezeti oktatások célirányos továbbfejlesztése.

A felsoroltakon túl a három reprezentatív szakszervezet első egyeztetési küzdelme miatt elhúzódó kezdés együttesen eredményezték a dolgozók és a szakszervezeti tisztségviselők elbizonytalanodását.

Nem lenne teljes a kép akkor, ha elfeledkeznénk arról, hogy a sztrájkban való részvételt tükröző statisztikák emellett sem mutattak valós képet. Sokan a munkavégzés helyett szabadságra, illetve táppénzre mentek, de azoknak a száma sem elhanyagolható akik az alacsony bérük miatt nem vállalhatták a keresetkiesést.

Ki kell emelni valamennyi szakma közül a forgalmi utazók helytállását, akik szinte száz százalékban sztrájkoltak.

A sztrájkban való részvételre is hatással volt, hogy elsősorban tartalmi előkészületeket folytattunk, ami azt eredményezte, hogy főleg helyi szinten a formai előkészületek — sztrájkbizottságok létrehozása, sztrájkőrök megbízása — elmaradtak a korábbi sztrájkoknál kialakult gyakorlattól. Ennek hátterében az állt, hogy ez alkalommal nem készültek központilag nyomtatványok, hisz azok mintáit korábbi akciók alkalmával megkapták az alapszervezetek.

k.

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

LVOVI TALÁLKOZÓ

Vasutas-szakszervezetek nemzetközi konferenciája

A közép- és kelet-európai országok (ukrán, lengyel, szlovák és magyar) vasutas szakszervezetei május végén, az ukrajnai Lvov városban rendezték meg „Második nemzetközi állandó konferenciájukat". A magyar delegációt Győri István vezette, a tárgyaló-csoport tagja dr. Péter Mihály és Pöhacker Attila volt.

A konferencia központi gondolata a kollektív szerződések megkötésének kölcsönös tapasztalata. A magyar vasutasok szakszervezetének gyakorlatáról szóló beszámolót mindvégig megkülönböztetett figyelem kísérte, hiszen az itt folyó munkaharc széles körű nemzetközi érdeklődést váltott ki. A szállítási teljesítmények csökkenésével, és egy új gazdálkodási szisztéma bevezetésével egyidejűleg a többi országban is megrendült a vasutasok foglalkoztatásának biztonsága. A kollektív szerződések eredményeinek megőrzése és az abban foglaltak betartatása komoly gondot okoz más helyeken is.

A vasutas-szakszervezetek nemzetközi konferenciája állásfoglalásában szükségesnek tartotta a további nemzetközi együttműködést, még szorosabbá fűzni a vasutasok életkörülményeinek, a foglalkoztatás biztonságának, és ez alapvető szociális ellátásnak a megőrzése érdekében. A dolgozók jogainak védelmében a nyomásgyakorlás valamennyi eszközét a jövőbe is igénybe akarják venni.

A konferencián a vasutas-szakszervezetek határozottan követelték kormányaiktól: „a vasutasok megérdemelt helyzetének biztosítását a munka és a szociális védelem valamennyi kérdésében". Végezetül kifejezésre juttatták közös eltökéltségüket, hogy megőrzik a vasutasok saját országaikban elért jövedelmi színvonalát, a heti munkaidő és szabadság időtartamát, a szociális-gazdasági, jogi garanciákat és kedvezményeket.

d.

OSZTRÁK TANULMÁNYÚT

Az ÖGB támogatja a képzést

Az osztrák Szakszervezeti Szövetség (ÖGB) önmaga által felvállalt jószolgálatot teljesítve igyekszik a feldarabolódott magyar szakszervezeti mozgalom szereplőit közös célok mentén együttműködésre késztetni. A sok féle szakszervezeti feladat közül egyik ilyen lehetséges terület a tisztségviselői képzés. Az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldalát alkotó hat szakszervezeti konföderáció képzéssel foglalkozó tisztségviselői és szakértői részére Magyarországon 1995-ben két alkalommal tartottak úgynevezett tréninget, ahol a tevékenységük összehangolásának lehetőségeit elemezték a résztvevők.

A beszélgetések alkalmával hamar kiderült, hogy egymáshoz nagyon hasonló gondok nehezítik mindegyik szövetségben a hatékony tisztségviselő-képzést. A szakszervezeteket az elmúlt években ért külső támadások és maga a megosztottság is hozzájárult ahhoz, hogy mára szinte teljesesen felmorzsolódtak a képzéshez szükséges személyi és tárgyi feltételek. Legszembetűnőbb, hogy nincs intézménye a szakszervezeti képzésnek.

A munkavállalók képviseletét ellátók felkészítését Nyugat-Európában kiemelt helyen kezelik, amit az is bizonyít, hogy e téma felkarolására több kezdeményezés is született. Így például a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) a Fridrich Ebert Alapítvány Szakszervezeti Projektje támogatásával szervezett e témában konferenciát.

Legutóbb az Osztrák Szövetségi Kormány támogatását is élvező képzési alapítvány (BFI) és az ÖGB vendégül látta a korábbi képzési tréningeken részt vevő kollégákat. A hat szakszervezeti szövetségből összesen tizennégyen vehettünk részt a Bécsben tartott egyhetes szemináriumon, ahol elsősorban az osztrák munkavállalói képviseletek képzési és tájékoztatási tevékenységét ismerhettük meg.

A programban szerepelt az osztrák munkáskamara szellemi fellegvárának megtekintése. A több mint háromszázezer kötetes könyvtár a szociális jellegű kutatás és a képzési tevékenység hátterét biztosítja. Szolgáltatásait nem csak Ausztriában, hanem a német nyelvterülethez tartozó országok érdeklődői is szívesen igénybe veszik.

Meglátogattuk az ÖGB kiadóvállalatát, a hozzá kapcsolódó szerkesztőségeket, nyomdát, és a terjesztéssel foglalkozó részlegeket is. A kiadványok készítésének minden fázisát magába foglaló komplexum Bécs külvárosában épült fel. Lenyűgöző volt végigjárni azt az utat, melyet a gondolat a megszületésétől, kész könyvek és újságok formájában való megjelenésig, sőt csomagolásáig tesz meg. A megszámolhatatlan mennyiségű szakszervezeti kiadvány természetesen a legkorszerűbb technológiával készül.

Ugyancsak elkalauzoltak bennünket a munkáskamara Mödlingben felépített központi iskolájába is. Az intézményt 1947-ben alapították. Mint megtudtuk, annak ellenére, hogy nem ad állami iskolai végzettséget, sok tehetséges fiatal keresi a lehetőséget a tíz hónapos kurzus elvégzésére. A képzés fő profilja a munkavállalói érdekvédelmi és érdekképviseleti tisztségviselők lehető legmagasabb szintű képzése. A tananyagot is ennek megfelelően állították össze. A hangsúlyt a vállalati gazdálkodás, a munkajog és a retorika minél alaposabb elsajátítására fektetik.

Az öt nap alatt ízelítőt kaptunk az ÖGB információs rendszerének működéséről is. Mind a tagnyilvántartásban, mind a sajtó és képzési munkában széleskörűen használják a számítógépeket. A tagok nyilvántartása például olyan magas szintű, hogy az egy családban élő, de más ágazati szakszervezethez tartozó munkavállalók számára az ÖGB havonta megjelenő Szolidaritás című újságát háztartásonként tudják központilag címezni. Összehasonlításul érdemes megjegyezni, hogy erre még a legnagyobb biztosító cégek sem képesek.

Az egyhetes tanulmányút alatt megszerzett ismereteket természetesen egy rövid tudósításban nem lehet felsorolni, de a tanulság egyértelműen levonható. A munkavállalók pozíciói csak erős és felkészült szakszervezet láthatja el olyan magabiztosan, mint ahogy ezt Ausztriában teszik. Ehhez persze nem mellékes, hogy az anyagi eszközökkel való gazdálkodás is hatékonyan történik több mint 50 éve.

Karácsony Szilárd

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:

— vasúti tartálykocsik bérbeadása

— vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálata

— nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik, tartálytest gyártására

— vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)

— vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására

— daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.

Felvilágosítás: Vállalkozási osztály

Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725

Vasúti telefon: 03-29-86

AZ ITF KERESI A KAPCSOLATOT

Megkeresték a Vasutasok Szakszervezetét

A Közlekedési dolgozók Nemzetközi Szövetsége következő rendezvényét Bécsben tartja 1995. július 11-e és 14-e között. A Vasutasok Szakszervezete számára ez az esemény azért jelentős, mert hivatalosan most első alkalommal vesz részt szakszervezetünk képviselője a Szövetség szemináriumán. Bizonyára sokakban felmerül a kérdés, miért olyan fontos ez az összejövetel?

A meghívás attól válik érdekessé, hogy annak a nemzetközi szervezetről van szó, mely nevének angol rövidítése eddig legtöbbször és majdnem kizárólag a VDSZSZ kiadványait díszítette. Úgy írják, hogy ITF.

Ez az a szervezet, melyre társszervezetünk mindig szívesen hivatkozik, ha saját tekintélyét még inkább ki kívánja hangsúlyozni. Tehette és teheti, hisz az ITF valóban nemzetközi tekintéllyel bír.

De miért is hívták meg a VSZ elnökét a bécsi rendezvényre? A történet mintegy fél évvel ezelőttre nyúlik vissza, amikor hazánkban járt David Cocfort az ITF főtitkára és találkozót kezdeményezett a VSZ vezetőivel. Másodszor 1995. májusában a Szövetség elnöke Eike Euler úr az ITF elnöke látogatott Magyarországra és szintén kereste a lehetőséget dr. Márkus Imrével való találkozásra. Erre az eseményre 1995. május 25-én este került sor, amikor Euler úr szóba hozta a Vasutasok Szakszervezete ITF-hez való csatlakozási lehetőségét.

Az eddigi találkozók jó hangulatának és a két szervezet együttműködési készségének jó bizonyítéka a cikk elején említett meghívás.

Kíváncsian várjuk, hogyan alakul a két szervezet viszonya a jövőben.

K. SZ.

KISLEXIKON A MUNKA VILÁGÁBÓL

Rovatunk a munka világában gyakran előforduló olyan fogalmak közérthető magyarázatát tartalmazza, amellyel nap mint nap találkoznak a munkavállalók, vagy a szakszervezeti tisztségviselők

Bér, kereset, jövedelem, a munkavállalók pénzbeni juttatásai

A munkavállalókat leginkább a fizetésük mértéke annak változása foglalkoztatja. Ez természetes, hiszen a legtöbben — családjukkal együtt — abból élnek, amit munkájuk után a munkáltatótól kapnak. Sokszor képezi vita tárgyát a megállapított és fizetett összegek nagysága időnkénti változása. A nézeteltérések nagy része a használt fogalmak értelmezéséből adódik, hiszen a munkáltatótól kapott összegeket többféle címen érdemelték ki, amit nem egyforma levonások terhelik stb. A munkatörvény, a kollektív szerződés, a munkáltató írásban és szóban többféle fogalmat használ, amelyeknek nem azonos a tartalmuk, és ezért félreértésre adhatnak alkalmat. Rovatunkban most a bérekkel, keresetekkel és a jövedelmekkel kapcsolatos legtöbbször használatos fogalmakat ismertetjük és ezzel kívánunk segítséget nyújtani e fontos kérdés jobb megértéséhez.

A bérről

A bér a végzett teljesítmény alapján a munkáltató által fizetett összeg, amelynek két alapformája ismert

Időbér: a munkában töltött időt díjazza. Többlet időt lehet alapul venni. Nálunk leghasználatosabb az órabér, illetve a havibér, de több helyen fizetnek napibért, hetibért, sőt az éves bért is. Ilyen bért a jelzett időegységre vonatkozóan állapítják meg.

Teljesítménybér: a bért az elvégzett teljesítmény alapján állapítják meg. A teljesítményt naturális mértékegységben (db, mázsa stb.) számolják, amelyből az egységre megállapított bérszorzóval képezik a havibért.

A kombinált bérformáról

A kombinált bérforma: a munkavállaló a bérének egyik részét a teljesített idő, a másik részét az elvégzett teljesítmény alapján kapja.

A személyi alapbérről

Személyi alapbér: időbérben határozzák (órabér, havibér). Nagyságánál meghatározó a betöltött munkakör, de rendszerint függ a szakképzettségtől, munkaviszonyban töltött időtől stb.) Az alapbér nagyságát jogszabályban, kollektív szerződésben vagy egyéni munkaszerződésben lehet megállapítani.

A minimálbérről

Minimálbér: az a legkisebb bérösszeg, amelyet a teljes munkaidőben foglalkoztatott munkavállalónak havonta fizetni kell.

Bérpótlék: az általánostól eltérő munkavégzésért (pl. több műszakban végzett munkáért), vagy különleges ismeretekért (pl. idegen nyelv tudásáért) fizetik. Mértékét általában az alapbér százalékában állapítják meg, de lehet fix összegű juttatás is. (A MÁV Rt.-nél fizetett bérpótlékokat a Magyar Vasutas f. évi 11. számában részletesen ismertettük.)

A prémiumról

Prémium: az előre kitűzött célok teljesítése esetén fizetett külön összeg. A MÁV Rt.-nél jelenleg ilyen címen csak legmagasabb vezetők kapnak előre meghatározott összeget.

Jutalom: a kimagasló teljesítményért adott külön juttatás. A MÁV Rt.-nél csak ritkán, főleg vezetői munkakörben fizetik.

Az átlagbérről

Átlagbér: kétféle számítását használják

a) egy munkavállaló bizonyos időszak alatt ért havi átlagos bére (pl. egy év alatt nettó havi átlagos bér)

b) több munkavállaló átlagos bére, amikor a részükre kifizetett összes bérből képezik az egy főre jutó átlagos bért.

A bruttó bérről

Bruttó bér: a megállapított összes bér, levonások nélkül. A bérek (pótlékok stb.) meghatározása rendszerint ebben a formában történik és ez képezi minden további számítás alapján.

A nettó bérről

Nettó bér: két formája ismert

a) a bruttó bérből csak a személyi jövedelemadót vonják le. Ez a nettó bér képezi a nyugdíjszámítás alapját.

b) a bruttó bérből az összes levonás után megmaradó összeg, amelyet a munkavállaló kézhez kap.

Nominál bérről

Nominál bér: névleges bérnek is nevezik, mivel a megállapított ténylegesen kézhez kapott összeget jelenti, és nem fejezi ki a bér vásárló értékében időközben beálló változást.

Reálbér: ez a bér már méri a kapott összeg vásárlóerejét is, mivel a kapott összeget, illetve annak változását a fogyasztóiár-változással összeveti. Amennyiben a nettó bér növekedése meghaladja a fogyasztói ár emelkedését, akkor a reálbér növekedés áll elő, ha viszont a nettó bér emelkedése kisebb mértékű a fogyasztó ár emelkedésénél, akkor a reálbér csökkenése következik be. A reálbér változása a következők szerint számolható ki: a nettó kereset növekedés osztva a fogyasztóár-növekedését kifejező viszonyszámmal az eredmény szorozva százzal. A kapott eredmény 100-on felüli mértéke jelenti a reálbér-emelkedés nagyságát. Ha 100-nál kisebb számot kapunk, a 100 és a kapott adat közötti különbség a reálbér csökkenését jelenti: Példa a reálbér alakulása az 1995. I-IV. hó adatai alapján a nettó keresetek az előző év hasonló időszakához képest 115,5 százalékra emelkedtek, a fogyasztó árak pedig az előző évhez viszonyítva 125,7 százalék növekedtek. 115,5/125,7=091,9x100=91,9. 100-91,9=8,1 százalék. Tehát az év első négy hónapjába a nemzetgazdaságban a reálbérek 8,1 százalékkal csökkentek.

A keresetről

Kereset: a kereset tágabb fogalom, mint a bér, mert olyan pénzben kifizetéseket is tartalmaz, amelyeket a rendszeres béren kívül kapnak a munkavállalók (pl. prémium, jutalom) A bér és kereset között lényeges eltérés általában nincs, ezért sokszor felcserélve is használják.

Jövedelem: ez a kategória a munkavállaló valamennyi pénzben bevételét tartalmazza, függetlenül attól, hogy azt a munkavállaló kitől és miért kapta. A kereseten kívül ide tartozik ez étkezési hozzájárulás, táppénz, családi pótlék stb.

Remélhetőleg e rövid fogalommeghatározás mindenkit segít a bérek, keresetek és árak változásával kapcsolatos fogalmak megértésében.

S. J.

REFLEKTORFÉNYBEN A GYŐR–SOPRON–EBENFURTI VASÚT

Az idén július 9-én ünnepeljük a vasutasnapot. Igaz, hogy ez az ünnep már alig hasonlít a korábbi évtizedek vasutasnapjaira. Ám, a számvetésre, a végzett munka értékelésére ma is jó alkalom. Éppen ezért lemondani róla még akkor is badarság lenne, ha ma eredményeink, enyhén fogalmazva, szerényebbek, s ha a szorító gondoktól homlokunkon sűrűsödnek a barázdák. Lehet, hogy ez alól a GySEV vezetői kivételek?

Vállalkozó vasút

Beszélgetés Berényi János elnök-vezérigazgatóval



A vasutasnap közeledtével Berényi János elnök-vezérigazgatóval hivatali irodájában beszélgetünk. A téma kézenfekvő — hol, és hogyan ünnepelnek a 45. vasutasnapon?

— Sopronban és hagyományos módon. Ünnepségünkre Lotz Károly miniszter urat is meghívtuk.

— A hagyományos mód egyfajta számvetést feltételez?

— Igen, Eredményeinkről, gondjainkról — ezektől mi sem vagyunk mentesek — és a közeli jövő kilátásairól szeretném tájékoztatni az ünnepség résztvevőit.

— Hallhatnánk erről részletesebben is?

— Természetesen. Ez év májusában részvénytársaságunk felügyelő bizottsága, az követően a tulajdonosok, a közgyűlésen értékelték a GySEV 1994. évi tevékenységét, üzlet- és kereskedelmi, valamint beruházáspolitikáját. Mind a magyar, mind az osztrák tulajdonosok megelégedéssel nyugtázták azt a politikát, amit a menedzsment, s a vállalat vezetői az elmúlt időszakban folytattak. Erre a kedvező értékelésre nyilván azok az eredmények késztették a tulajdonosokat, amit elértünk. Hogy csak egy számot említsek: az 1994. évet 128 millió forint nyereséggel zártuk.

— Ez, a mai nehéz bel- és külgazdasági viszonyok között valóban kiemelkedő eredménynek számít. De mi van a forintmilliók mögött?

— Erre a tulajdonosok értékelése is kitért, azt is számításba véve, hogy a vasúti alaptevékenységre a GySEV-nél is ugyanazok a hatások a jellemzőek, mint egész Európában. A személyszállítás például, az állami támogatás ellenére is veszteséges. Ezzel szemben a áruszállítás talán az átlagnál is nyereségesebb, bár egyfajta keresztfinanszírozás nálunk is fenn áll. Az áruszállítás nyereségéből továbbra is kénytelenek vagyunk a személyszállítás veszteségét finanszírozni.

A GySEV azonban idejében 15-20 éve belevágott olyan vállalkozásokba, amelyek ma viszonylag stabil körülmények között működnek.

— Milyen vállalkozásokról van szó?

— Elsősorban a szállítmányozásról. Ilyenek a Raabersped, a Raabertred, vagy a szállodai, a vendéglátói és az idegenforgalmi tevékenység, a raktározás, és újabban a kombinált fuvarozás. De utalhatnék a GySEV kereskedelmi, export-import tevékenységére és egyéb vállalkozásaira. Ezek jelentős mértékben növelik bevételeinket és nagy szerepük van abban, hogy a társaság a „vasúti soron" keletkező veszteségek ellenére is nyereséget tudott realizálni. Ezt tulajdonosaink is kiemelték, és elismerték a GySEV több lábon álló kereskedelempolitikáját. Ugyanakkor messzemenő támogatásukról biztosították a vezetőket a jól bevált kereskedelempolitikai folytatására.

Ami a vasúti alaptevékenységet jelenti, bár a személyszállítás veszteségei kimutathatók, de nem olyan mértékűek, mint az általános európai tendenciák. Ez annak tulajdonítható, hogy a GySEV vonalain áthaladó árumennyiség, ami a bevételeink fő forrása — ezalatt az exportot, importot és a tranzitot kell érteni — nem olyan mértékben esett vissza, mint az a MÁV-nál és más közép-európai vasutaknál tapasztalható. A csúcsidőszakként emlegetett korábbi években a GySEV áruszállítási teljesítménye 4,5-5 millió tonna között volt. Ez az ismert nehézségek miatt 3,5-4 millió tonnára, körülbelül 25-30 százalékkal esett vissza. Ez a visszaesés a vállalkozásokból származó bevételekből még kompenzálható volt.

Örömmel mondhatom, hogy a visszaesés folyamata az elmúlt évben nemcsak megállt, hanem jó irányú elmozdulás is tapasztalható volt. Teljesítményeink mintegy 10 százalékkal javultak. Az idén is hasonló arányú növekedéssel számolunk. Az egy dolog, hogy az áruszállítási teljesítmények ilyen arányú növekedését a bevételek nem követik. Egyrészt mert a növekedést az árainkban nem tudjuk realizálni. Van egy harmadik ok is, az áruszállítás szerkezetében jelentős módosulások történtek. Nyugat-Európában a kombinált fuvarozási formák kerültek előtérbe, amelyek kímélik a környezetet, csökkentik a szennyezettséget és a közutak zsúfoltságát, ami immár Magyarországra is jellemző. Az európai államok, az osztrák állam ezért is jelentős pénzösszegekkel támogatják a kombinált fuvarozást. Azt is látni kell, hogy ma már itt alakult ki a legélesebb verseny a közút és a vasút között.

— Hogyan lehetne a nálunk kialakult helyzeten változtatni? Hiszen a gazdaság még a mélyponton van, az államkassza pedig üres.

— Ha a fuvaroztatókat megakarjuk nyerni, akkor a közúttal versenyképes árakat és fuvarozási időket kell biztosítani. Úgy nem lehetünk versenyképesek, hogy amíg a közúton két nap alatt, addig a vasúton nyolc-tíz nap alatt jut el az áru az Északnémet kikötőkbe. Nekünk itt olyan újfajta szolgáltatásokat kell nyújtanunk, amelyek fuvarozási időben is versenyképesek a közúttal. Úgy érzem ebben sikerrel vehetjük fel a versenyt, de ehhez mélyen a zsebünkbe kellene nyúlni. A realitásokat azonban tudomásul kell venni. Ha ez az új irányzat, nekünk erre kell felkészülni. Ha versenybe akarunk maradni beruházni kell. Olyan infrastrukturális beruházásokra van szükség, amelyekre önerőből a MÁV és a GySEV, de más vasút sem képes.

— Ami a kombinált fuvarozást illeti, a GySEV, az osztrák állam jóvoltából már is előnyös helyzetben van. Gondolok itt a soproni beruházásokra.

— Örömmel mondhatom, hogy az osztrák állam, felismerve saját érdekét úgy döntött, hogy már keleti határainál fel kell fogni a közúti forgalmat. Sopron olyan határpont, ahol ott van a GySEV, amely Ausztriában is bejegyzett magánvasút, ezért alkalmas arra, hogy magyar területen beruházásokkal segítsék a kombinált forgalom növelését. A beruházások első ütemében, 1992–1994 között 70 millió schillinget használtunk fel a konténer és a RoLa terminál kiépítésére. A RoLa ünnepélyes átadása, Lotz Károly magyar és Viktor Klima osztrák közlekedési miniszter jelenlétében a múlt év novemberében volt. Ezzel a kombinált fuvarozással összefüggő osztrák beruházás első szakasza lezárult, majd kezdetét vette a személypályaudvar átépítése és a nemzetközi váróterem bővítése. Ezeknek a fejlesztéseknek a beruházási költségeire is mintegy 70 millió schillinget kapunk.

— Ennek a második beruházási programnak mikorra várható a befejezése?

— Terveink szerint a jövő év végére, vagy 1997 elejére. De már most dolgozunk a harmadik fejlesztési programon.

— A harmadik program mit foglal magába?

— Az áru és a kombinált fuvarozás tovább fejlesztését, mert ez nem egyirányú utca. Sopronból nemcsak Ausztria felé lehet menni, hanem keleti és déli irányba is. Ezzel kapcsolatban már a Hungarokombi közreműködésével, melyben a GySEV a MÁV-val együtt meghatározó tulajdonos, közösen dolgozunk. Ehhez a terminálunk megvan, de a gördülő állomány, a speciális kocsipark még hiányzik. Ha ezt sikerül megoldani, akkor a keleti és a déli irányba is el tudunk indulni.

A fejlesztéseken kívül még egy fontos eredményről szeretnék szót ejteni. Ez évi májusi közgyűlésen az osztrák állam 26 százalék arányban hivatalosan is részvényesévé vált a GySEV-nek. A társaság részvényeinek aránya ezzel módosult, de a magyar állam továbbra is 67 százalékos többségi tulajdonnal rendelkezik. A koncesszió 2007-ig szól.

Befejezésül, a közelgő vasutasnap alkalmából vasúttársaságunk valamennyi dolgozójának megköszönöm az elmúlt időszakban végzett eredményes munkáját. Köszöntésem a MÁV dolgozóinak is szól, azoknak, akiknek a munkáját miniszteri biztosként volt szerencsém megismerni. Ma is jó szívvel emlékszem vissza arra a közel egy évre, amit körükben töltöttem.

— Vezérigazgató úr, köszönöm a beszélgetést.

Visi Ferenc

A nyugat–kelet irányú forgalomban Sopron fordítókorong

A Sávária-Ciklámen InterCity vonat új, kényelmes első osztályú kocsijában öröm az utazás. A szerelvény Csornán válik ketté. Első része Sopronig, a második Szombathelyig közlekedik. A Ciklámen IC-t, négy perc csornai tartózkodás után menesztik. A V43-as percek alatt felgyorsul és a kisalföldi tájban szinte hangtalanul száguld a végcélja felé. Sopronhoz közeledve, a vonat ablakából is jól látható a GYSEV rendező pályaudvarát, konténer és RoLa terminálját magába foglaló, városrésznyi nagyságúvá terebélyesedett birodalma.

Az utóbbi években, elsősorban az osztrák állam jóvoltából, és saját erőből történő beruházások révén sokat változott a GYSEV arculata. A változások Sopronban a legszembetűnőbbek. Nemcsak a nagyszabású beruházások miatt, hanem azért is, mert ez a vasúttársaság — a fuvarszerzéstől, a kulturált személyszállításig — sok mindenben példakép lehet. Ez nemcsak az elnök-vezérigazgatóval folytatott beszélgetésből, hanem Józan Tibor vasútigazgató, a GYSEV Soproni Igazgatósága vezetőjének tájékoztatójából is kitűnik. Miként az is, hogy azért ők sem dúskálnak az anyagi javakban.

— A GYSEV műszaki-technikai színvonalára is rányomja bélyegét a megélt kor, ami a pálya és a járműpark állapotán egyaránt lemérhető — kezdte a beszélgetést.

Kilencventől azonban elsősorban a pályára és a biztosítóberendezésekre fejlesztési programot készítettünk. Amikor ezt elterveztük jobbára saját bevételi forrásainkra támaszkodtunk. A múlt év végén, amikor a fejlesztések mérlegét megvontunk, örömmel állapítottuk meg, hogy amit elterveztünk, azt úgyszólván hiánytalanul teljesítettük.

— Milyen fejlesztéseket sikerült megvalósítaniuk?

— A fővonalunkon, Győr és Petőháza között a nyílt vonal teljes hosszában, 120 kilométeres sebességre alkalmas pályát alakítottunk ki. Az egész vonalon korszerű biztosítóberendezést létesítettünk. Biztosítottuk a közúti átjárókat. Hátra van még a Petőháza-Sopron közötti pályaszakasz átépítése, de erre csak az elkövetkező években, tervünk szerint 2000-ig kerül sor. Ugyanerre az időszakra szóló járműfejlesztési programot is készítettünk, amit a múlt év végén fogadott el az igazgatótanács.

— A pálya- és a biztosítóberendezés korszerűsítésével munkahelyek szűntek meg. Mi lett azokkal, akiknek a korszerű technika bevezetése miatt kellett más beosztás után nézniük.

— Számoltunk azzal, hogy a beruházások befejezése után a váltó- és sorompókezelői, valamint forgalmi szolgálattevői munkahelyek szűntek meg. Róluk folyamatosan gondoskodtunk. A fiatalabb szolgálattevők egy része, átképzés után a vonatkísérőkhöz került, másokat kocsirendezőként foglalkoztatunk. Az idősebbeknél éltünk a nyugdíjazás lehetőségével. Ezt a humánpolitikai feladatot sikerült zökkenőmentesen megoldani.



— A pálya mellett a járműállományra is ráférne már a felújítás.

— Ez egyike a soron levő feladatainknak. A program 2000-ig készül. A vontató járműveknél, a profiltisztítást már sikerült végrehajtani. A vonalon V 43-as villamos mozdonyokkal dolgozunk. A tolatási munkát M44-es dieselmozdonyokkal végezzük. A személyszállításban találhatók még régi járművek. Ezek pótlása már napirenden van. Az osztrák ipartól — osztrák forrásból — megrendeltünk két motorkocsit és két szerelvényt. A 20-25 éves villamos mozdonyok felújítását jórészt saját vontatási telepünkön végezzük. Teherkocsiparkunk felfrissítése is elkezdődött. Húsz konténerszállító kocsit lízing formában szereztünk be. A kocsik nagyon keresettek, ezért kihasználtságuk nagyon jó. A fedett kocsik pótlására pedig szintén 20 darab, eltolható oldalfalu kocsit vásároltunk. Személykocsiparkunkat is korszerűsítjük. Nyolc kocsi felújítását a Dunakeszi Vagonjavító és Gyártó Kft.-nél rendeltünk meg. Ezek a kocsik az InterCity-forgalom számára készülnek és Ausztriában közlekednek.

— A soproni beruházások, a járműpark folyamatos fejlesztése egyfajta alkalmazkodás a megváltozott körülményekhez?

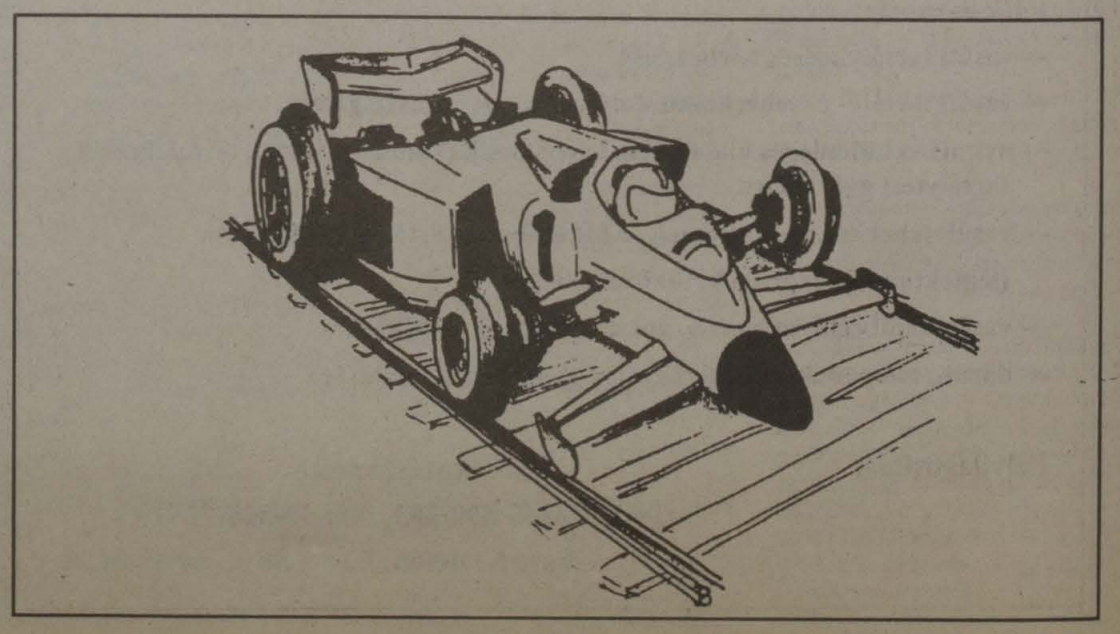
— Így igaz. Az áruforgalomnál az utóbbi években teljes szerkezetváltozás történt. A tömegáru szinte eltűnt, helyette új igények jelentkeztek, amihez nekünk alkalmazkodni kellett. Ez egy sor olyan intézkedést kívánt és tett lehetővé, amit Sopron határállomás — rendező pályaudvarán, konténer terminál — kiépítése tett lehetővé. A múlt év végén pedig megjelent a „gördülő országút" is. Sopronban kialakult egy új, forgalomlebonyolítási technológia, amit úgy lehetne megfogalmazni, hogy Nyugat-Európából szórványosan befutó küldemények rendezése, elegy-gyűjtése kapcsán új zárt irányvonalas továbbításokat képezünk a Balkán irányába, Romániába. A rendezőpályudvar és a konténerterminál tette lehetővé, hogy az északnémet kikötőkbe irányuló forgalom jelentős része — Sopron fordítókorong szerepét igénybe véve — nálunk bonyolódik. Ez a forgalom rendkívül érzékeny. Egyrészt a tranzit megtartása miatt, másrészt a minőségi mutatók, a pontosság betartását illetően. Ilyen igényeket támaszt a szentgotthárdi Opelgyár kiszolgálása is.

— Hogyan alakul a GYSEV RoLa forgalma?

— A forgalmunk novemberben, napi egy vonattal indult. Ez az év elején kettő, majd három vonatra módosult. Májustól pedig néha a napi négy vonat is kevés. Ez le is foglalja a kapacitásunkat.

Sopron határállomás. S mint az a beszélgetésből is kitűnik a teher- és a személyforgalom szempontjából nemcsak a GYSEV számára meghatározó, hanem a nemzetközi forgalomban is meghatározó tényezővé lépett elő.

V. F.



TANULSÁGOK

Egy közgazdász ajánlatai

Kopátsy Sándornak hívják közgazdász, aki politikai gondolkodó és közíró is egyben. A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat képviselője. Az idén MSZOSZ kulturális-művészeti díjat kapott. Többen ismerjük személyesen. Sokan olvassák figyelmet keltő cikkeit, tanulmányait a lapokban, folyóiratokban. Az utóbbi időben gyakori szereplője a rádiónak, a televíziónak. Túl a hetvenedik életévén is imponáló szellemi energiával és termékenységgel dolgozik. Mértékadó a véleménye a mai gazdaságpolitikáról, a szakszervezetekről, köznapi viszonyainkról.

Kopátsyt azért szeretik hallgatni és olvasni tisztelői, mert nemcsak kritizál, de a bajok forrását, a megoldás útját is felsorolja. Mindezt közérthetően teszi, életközeli példákkal dúsítva, mellőzve a spekulatív közgazdasági hókuszpókuszokat. Ellenvéleményt, ellenérzést is gerjeszt persze. Nem pusztán azzal, hogy másként gondolkodik, de estenkénti leegyszerűsítéseivel, mondanivalójának ellentmondásaival is.

Legutóbb a Munkásképviselet Alapítvány előadás-sorozata keretében osztotta meg gondolatait a Vasas Szakszervezet székházában összegyűlt hallgatósága előtt (akik között többen voltak a vasutas-szakszervezet tisztségviselői)

Előadásának a bevezetőjében hangsúlyozta: minden az *embereken múlik*. Attól függően, hogy milyen az értékrendünk, és hogyan viselkedünk, meg lehet gazdagodni, illetve el lehet szegényedni. Nagyon sokat jelent a tudás, a szorgalom, a takarékos, beosztó életszemlélet. A gazdagodó népeket éppen ezek a tulajdonságok jellemzik. Példának az Alpok két oldalán élő tiroliakat, észak-olaszországiakat, a katalánokat és a bajorokat hozta föl, akik individualisták, önállóak, vállalkozó kedvűek. Munkamoráljukban, erkölcsi hozzáállásukban rejlik az erejük, jólétük forrása. A gazdasági eredmények elérésében nem nélkülözhető a nép bátorsága és derűlátása. Megfélemlített, rosszul élő emberektől nem lehet kimagasló teljesítményeket várni — húzta alá az előadó.

Kopátsy úgy vélte, hogy a kívánatossal szemben *éppen ellenkező irányba* halad a jelenlegi gazdaságpolitika. Ahhoz, hogy kilábaljunk a bajból a tartós társadalmi-gazdasági válságból, elérjük az „alagút végét", a következő *öt feltételt* kell(ene) teljesíteni:

1. A gazdaság *piaci* legyen. Nem liberalizálni kell az importot, hanem védeni szükséges a hazai piacot, a mezőgazdaságot. Mert miközben külföldön, mindenki ezt teszi mi felszámoltuk a magyar élelmiszeripart, a feldolgozóipart és megbénítottunk sok minden mást.

2. Jól kihasználni a munkaerőt, a kapacitást. Egyszerűbben szólva: *dolgozni kell*. Előbb munkálkodni, utána jöhet a jólét és nem fordítva. Vissza kell szorítani a munkanélküliséget, mert a sok munkánál is lényegesen rosszabb a munkátlanság, az elnyomorodás. Tovább él, akinek idős korban is van hasznos elfoglaltsága. Lássuk a munka értelmét. Ha ugyanis van cél, lesz értékelhető teljesítmény.

3. Minden sikeres országban *kicsi a jövedelmi különbség*. Nálunk nagy a jövedelmek közötti szóródás, irritálóan nő a távolság a szegények és a gazdagok között. Reális a veszélye a társadalom kettészakadásának. Mindez azonban nem jelenti azt, hogy visszatérjünk az egyenlősdihez. Egyik véglet sem helyeselhető.

4. Többet kell költeni az *oktatásra*. A kultúra valóban stratégiai ágazat. Ezt bizonyítják a sikerországok példái. Minden ország gazdasági eredményének a megalapozása a kultúrával, az oktatással, a művelődéssel, a képzettség, a szaktudás növelésével kezdődött. Ebből fakadhat a gazdasági fellendülés, erre épülhet az élet minősége.

5. Bátorságra, optimizmusra, vidámabb életfelfogásra van szükség. (Ha lehet.) Ehhez azonban elfogadható, vonzó jövőkép illene.

Ez természetesen nem kész recept. Egy vélemény a többi között, egy tapasztalt közgazdász ajánlata. Kiegészíthető, módosítható, vitatható de mindenesetre továbbgondolásra méltó...

K. S.

Mai mese

Történetünk helyszínét és közreműködőinek nevét annak ellenére nem nevezem meg, hogy a szereplőknek nincs mit szégyellniük, de a történet tulajdonképpen a titkolózás okára is magyarázatul szolgál.

Hol volt, hol nem volt...

... egy külföldi cég vállalatot alapított Magyarországon, elsősorban a képzett munkaerőben rejlő előnyöket kihasználva. Az autóalkatrészeket gyártó neves külföldi vállalat néhány száz munkavállalóval kezdte el a tevékenységét egyik vidéki megyeszékhelyünkön, természetesen szakszervezetmentes keretek között. Hogy, hogy nem a dolgozók közül néhányan — talán mert nem csak szakmailag volt helyén az eszük — puhatolózni kezdett annak érdekében, hogyan tudnának szakszervezetet alapítani. Jó szerencséjük egy olyan tisztségviselővel hozta össze őket, aki már komoly jártasságot szerzett hasonló cseppet sem egyszerű feladat megoldásában. A múlt századba illő illegalitás és konspiráció kellett ahhoz, hogy az egyébként minden magyar állampolgárt megillető egyesülési jogukkal élni tudjanak az érintettek. Magánlakásokon és a munkáltató által nem ismert — még meglévő — területi szakszervezeti helyiségekben gyültek, ahol végül is eldöntötték, hogy szakszervezetet alapítnak, és egyben elfogadják egy nagy múltú ágazati szakszervezet támogatását, illetve csatlakoznak azokhoz.

Elhatározásuk után sem hozták a munkáltatójuk tudomására alapító szándékukat, hisz mindaddig várniuk kellett, míg a cégbírósági bejegyzést kezükhöz nem veszik.

A hivatalos okmányok birtokában egyszer csak eljött a legnehezebb pillanat: a szakszervezet létének és működési szándékának bejelentése a cégvezetésnek. Aki még nem próbált még ilyet, vagy ehhez hasonlót valószínűleg nem is sejtheti, hogy mekkora kockázatot jelent ma egy ilyen lépés megtétele, amikor a gyárkapuk előtt sok száz munkavállaló vár arra, hogy a főnökök minden óhaját teljesítve helyébe lépjen a maguknak jogokat követelőknek. (Természetesen a munkanélkülieket az élet kényszeríti erre a magatartásra, ezért nem szabad elítélnünk őket!)

A bejelentés napjai valóban ólomlábon jártak az üzemben. A vállalat vezetőjét annyira váratlanul érte a hivatalos közlés, hogy néhány napig is eltartott amíg álláspontját kialakította. És lass csodát! Ami itt történt az a mai magyar körülményeket tekintve mesébe illő. A cégvezetés meggyőződve arról, hogy a szakszervezet bejegyzése teljesen jogszerűen történt nem álta útját a szakszervezetnek, nem ágált annak működése ellen sem. Együttműködési szerződést kötöttek.

Pár hónappal üzemi tanácsot választottak a dolgozók. Napjainkban pedig már tárgyalnak az a kollektív szerződés megkötéséről.

A szereplők megnevezésétől azért kellett eltekintenünk, mert nem mindenhol szokott happy end-del végződni az ilyen történet. Vasúti berkekben például az is előfordult, hogy átszervezést követően a szakszervezeti tagság mellet kitartókat elbocsátotta egyik napról a másik napra az új munkáltató.

Az előbbi történet sajátossága, hogy külföldi — európai — tulajdonosok állnak a háttérben, akiknek bizonyára van tapasztalatuk arról, hogy a munkavállalókkal való korrekt együttműködés a cég számára is előnyökkel jár. De miért is viselkednek ellenszenvvel a munkáltatók Magyarországon a szakszervezetek iránt? Erről talán majd legközelebb.

k. sz.

VASUTASPORTRÉK

ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

Elhatároztuk, hogy a vasutasnap alkalmából vasutasokat mutatunk be az újság hasábjain. Az országban több tisztségviselő kollégát felkértünk, hogy akár véletlenszerűen, akár körültekintően keressenek meg néhány vállalkozó szellemű vasutast, és tegyenek fel nekik két kérdést. Elsőként arra voltunk kíváncsiak, ki, hogyan lett vasutas. A második kérdésünk pedig kicsit meseszerűre sikerült, de a vasutasnapi kavalkádba ez is belefér. Lelkes segítőink arról faggatták munkatársaikat, hogy ha egy jó tündér teljesítené egy kívánságukat a munkájukkal kapcsolatban, akkor mit választanának? Ezúton köszönjük minden közreműködőnek a segítségét. Szándékaink szerint a jövőben folytatni kívánjuk ezt a sorozatot, ezért előre is elnézést kérünk, ha valaki terjedelmi okok miatt ebből a számból kimaradt.

IGAZSÁGOSABB BÉRTÁBLÁZATOT!

Kárpáti Zsolt,

tolatásvezető, Pécs Állomásfőnökség



... „Egész családom vasutas volt, így nem volt nehéz pályát választanom. Szülőfalum közelében, Fényeslitkén kezdtem a vasúti szolgálatot, majd Pécsre nősültem, és így kerültem Pécs állomásra."

... „Igazságosabb bértáblázatot szeretnék, melyben nem fordulhat elő az, hogy egy beosztott kocsirendezőnek magasabb az alapja, csak azért, mert 15 évvel több a munkaviszonya (esetleg nem is a vasútnál eltöltött időről van szó), holott a felelősség mindenben az enyém."

JÓ GAZDÁLKODÁSI EREDMÉNYEKET

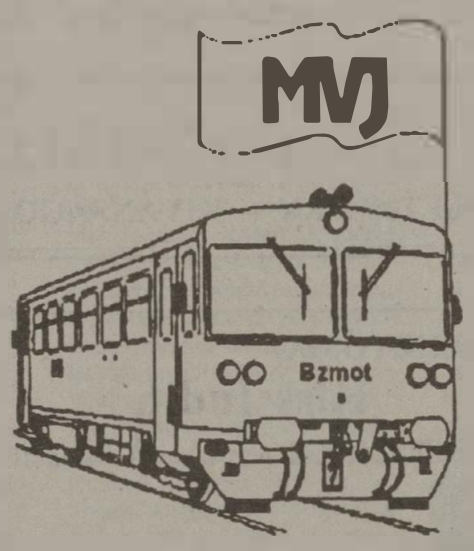
Pecsenye Béláné,

bérgazdálkodó, Miskolc Vontatási Főnökség



... „Édesapám mozdonyvezető volt. Először meg sem fordult a fejemben, hogy a vontatáshoz jöjjek, de aztán 1974-ben itt kezdtem, mint segédművezető. Itt ismerkedtem meg férjemmel, aki vasútgépész végzettségével jelenleg dízeljármű-villamosság szerelő. Mindketten VSZ-tagok vagyunk, én pedig szb-tag és PEB elnöki tisztséget is betöltöm."

... „Főnökségünknek továbbra sincs reális gazdálkodási mozgástere. Bizonytalan például az is, hogy megkapjuk-e korrekcióként a 4%-os bértömeg-jutalom összegét. Ha pedig a gazdálkodás bizonytalan, akkor minden bizonytalan. Ezért jó gazdálkodási eredményeket kívánok a MÁV Rt.-nek."



Mi nem szolgálunk meglepetéssel.

Mi tartjuk a szavunkat, nem módosítgatunk.

Másoktól eltérően mi így javítunk:

vállalkozói ár + legkedvezőbb határidő + egyenletes — a szabványok és előírások szerinti — minőség.

Ha bennünket is pályáztat, meggyőződhet a fentiekről.

Ha nem teszi, megbánja!
Legyen a megrendelőnk!

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel.: 94-313-310, 313-311, 313-313
Fax: 94-313-313, 313-315
Vasúti tel.: 07-28-03, 07-28-05

NYUGDÍJAS VILÁG

GYŐRI ISTVÁN

Vasutas Nyugdíjbiztosítási Bizottság alakul

A közvélemény nagy várakozással tekintett az előre meghirdetett Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat június 7-i közgyűlése elé. Ez az érdeklődés nem volt indokolatlan, mivel olyan előterjesztések, állásfoglalások kerültek a közgyűlés asztalára, mint az 1995. évi második szeptemberi nyugdíjemelésre vonatkozó javaslatok. A nyugdíjrendszer reformjával összefüggő kérdésekről is tárgyaltak, amelyek nem csak a nyugdíjas társadalmat, hanem a munkavállalók több milliós táborát is érzékenyen érinthetik. Engem — mint a vasutasok képviselőjét — közvetlenül érintett az önkormányzat helyi-területi testületei megalakításával, működése és szervezeti feltételeire vonatkozó javaslatok is.

A szeptemberi nyugdíjemelésekről az írott sajtó, rádió és tv a közvéleményt részletesen tájékoztatta. Ismétlésekbe nem bocsátkozva a nyugdíjemelésről csak annyit, hogy ennek mértéke az a bizonyos 4 százalék írásunk nyomdába adásakor még nem volt végleges. Többen aggályunknak adtunk hangot olyan értelemben, hogy hazánkban az infláció és a nettó keresetek alakulása már június elején sem egyezett meg a kormány által jelzett mértékekkel. Holott törvény írja elő a nyugdíjak és az aktív keresetek párhuzamos mozgását. A közgyűlés — számolva a jelenlegi helyzettel — több százalék ponttal eltérő nyugdíjemelési javaslat várható elfogadására rendkívül kevés esélyt látott. Ezért a közgyűlés az országgyűlésnek és a kormánynak 4 százalékos januárig visszamenőleges hatályú nyugdíjemelés elfogadását javasolja.

Figyelembe véve a nettó keresetek alakulására vonatkozó információ hiányát, a közgyűlés a kormány felé kezdeményezte, hogy a tényleges folyamatok figyelembe vételével *legkésőbb 1995. október 31-éig vizsgálja felül a várható keresetnövekedést* és az önkormányzattal egyeztetve *tegyen javaslatot* az országgyűlésnek az esetleges szükségessé váló további konkrét intézkedésekre.

Élénk vitát váltott ki a nyugdíjreform néhány alapvető kérdéséről előterjesztett állásfoglalás-tervezet, amit a sajtó többször kommentált. A hozzászólók abban egyetértettek, hogy a nyugdíjrendszer reformjára és egy erre épülő új *nyugdíjtörvényre* több összefüggő ok miatt *szükség van*. Ezen belül a mai társadalmi-gazdasági feltételek jelentősen eltérnek, amelyre a nyugdíjszabályokat tartalmazó 1995. évi II. sz. egységes társadalombiztosítási törvény alapozódott. Nem véletlen, hogy évente többször kerül módosításra.

A jelenlegi nyugdíjrendszerben sok *ellentmondás* keveredik, benne a *szolidarisztikus jellegű és a biztosítási funkciók*. Nem számol a gazdaság alacsony teljesítményével, így a mai nyugdíjrendszerrel szemben támasztott társadalmi elvárások és a gazdasági feltételek között nincs meg az összhang. Ezért a reform célja az lenne, hogy a gazdasági feltételrendszer változó *lehetőségeihez időben igazodó*, a magyar *társadalombiztosítás hagyományaira* támaszkodó, olyan nyugdíjrendszer kerüljön kidolgozásra, amely képes az *időskori megélhetést* biztosítani.

A tervezet célnak leginkább megfelelő társadalombiztosítási nyugdíjrendszert a következőkben javasolja megvalósítani, amely *három pillérre* épülhet, ezek a következők:

1) Az adófizetéssel és tartós helyben lakással megalapozott, *meghatározott életkortól járó alapnyugdíj*;2) a kötelező biztosításban való részvétel alapján járó munkanyugdíj;3) *az önkéntes szerveződésű* nyugdíjpénztárak által szolgáltatott kiegészítő ellátás, amelyet az egyéni kezdeményezésű, hosszú távra szóló megtakarítások további széles választéka egészítene ki.

Az elképzelt nyugdíjrendszer legfontosabb jellemzőinek és arányainak bemutatására e cikkben nincs mód. A hozzászólók pro és kontra vélekedtek az előterjesztett állásfoglalás-tervezetről. Volt, aki úgy értékelte, mint egy új rendszer egyik lehetséges irányát, lehetségesnek tartva más irányokat is. Végső soron a közgyűlés határozatában a fenti vélemény tükröződött, tárgyalási anyagként került elfogadásra. A résztvevők egyetértettek abban, hogy *széles körű társadalmi párbeszédre* van szükség. Ennek során társadalmi szerződés-értékű *konszenzusra* kellene jutni. Ez egyik biztosítéka lehetne egy jó, megalapozott, hosszú élettartamú nyugdíjrendszernek.

Személyes ambícióm is sarkalt az önkormányzat *helyi-területi testületei létrehozására és részletes feladatainak meghatározására* előterjesztett javaslat tárgyalásánál. Az önkormányzati képviselőségem két esztendeje alatt soha nem tévesztettem szem elől a *vasutas társadalombiztosítási ellátottak azon igényét, hogy valamilyen formában társadalombiztosítási „önkormányzattal" rendelkezzenek*. Ezt az igényt szóban és írásban *többször szóvá tettem*. Kezdeményezéssel éltem, amire lehetőséget biztosított mindkét önkormányzat alapszabálya. A június 7-i közgyűlésre az áhított gyümölcs beérett. Az előterjesztett javaslatok *lehetőséget nyújtottak egy Vasutas Egészségbiztosítási Bizottság létrehozására a Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság, valamint egy Vasutas Nyugdíjas Testület kialakítására a MÁV Rt. Nyugdíjigazgatóság mellett, meghatározott feladatkörrel*. Ennek kimunkálására az érintett felek felé a VSZ vezetése a kezdő lépéseket megtette. Az önkormányzat helyi-területi testületeinek létrehozására beterjesztett javaslatokat nagy többséggel a közgyűlés elfogadta.

Befejezésül engedtessék meg egyetlen megjegyzés, vagy értékelés: az önkormányzat éppen két éve kezdte meg működését. Az elmúlt két esztendő munkája igazolta létjogosultságát. Minden öndicséret nélkül — elmondható — a Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat sok buktatóval járó eredményes éveket tudhat maga mögött.

NYUGDÍJASOK KÉRDEZTÉK

Méltányossági nyugdíjemelési kérelmek

Visszakapott hatáskör a kérelmek elbírálására

A nyugdíjak különös méltánylást érdemlő körülmények esetén történő emelésének lehetősége nem újkeletű. Már a társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvény lehetővé tette, hogy a jogalkalmazó a biztosítottnak hátrányt okozó hiányzó jogi feltételt a biztosított számára kedvezően pótolja. Ez a „jogi méltányosság" azonban időközben elvesztette eredeti célját és egyfajta szociálpolitikai „pótcselekvéssé" változott.

A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat elnöksége a közelmúltban foglalkozott az *egyes nyugdíjak különös méltánylást érdemlő körülmények* megléte esetén történő nyugdíjemelésre jóváhagyott 1994. évi keretösszeg felhasználásának tapasztalataival és döntött az *eljárási szabályok egyes rendelkezéseinek a módosításáról*. Az elmúlt évben a MÁV nyugdíjasai 10 135 nyugdíjemelés iránti kérelmet nyújtottak be a megyei nyugdíjbiztosítási igazgatóságokhoz. Ebből 4319 kérelmet teljesítettek és 4664-et pedig utasítottak el. Sajnos az év végére elfogyott a pénzügyi fedezet, ezért *sok kérelmet emiatt kellett elutasítani.*

A megyei igazgatóságokhoz beérkezett nagy számú kérelem (összesen 208 017) időben történő elbírálása szükségessé teszi a megyei nyugdíjbiztosítási igazgatóságok adminisztrációs terheinek csökkentését. Ezért is határozott úgy a *Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat* elnöksége, hogy *1995. január 1-jétől a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatóság vezetője a MÁV nyugdíjasainak méltányos nyugdíjemelése iránti kérelmét az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság főigazgatója által kiadott eljárási utasítás szerint ismét saját hatáskörben bírálhatja el.*

Az elnökség elfogadta azt az utasítás módosítást is, amelyik *megszigorítja* a kérelmek teljesítését. A társadalombiztosításról szóló törvény végrehajtásáról intézkedő kormányrendelet kimondja, hogy kivételes nyugellátás *nem engedélyezhető annak, aki az öregségi nyugdíjkorhatárt nem töltötte be* vagy *nem rokkant*, kivéve, ha a kivételes nyugellátást árvaellátás címén engedélyezik. Ezzel összhangban határozza meg a főigazgatói utasítás, hogy nem engedélyezhető méltányosságból nyugdíjemelés annak sem, akinek az ellátását nem a nyugdíjbiztosítás pénzügyi alapjából finanszírozzák (még akkor sem, ha ezt az ellátást a Nyugdíjfolyósító Igazgatóság vagy a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatóság folyósítja.) *Nem engedélyezhető nyugdíjemelés* továbbá a nyugdíjazást, illetőleg a korábbi méltányossági nyugdíjemelést követő *három éven belül* sem. Ettől az utóbbi tilalomtól azonban olyan rendkívül indokolt esetben el lehet tekinteni, amikor például az előző emelést követően a kérelmező *egészségi állapota jelentősen rosszabbodott, szociális körülményei lényegesen megromlottak*. A méltányosságból történő nyugdíjemelés *nem alanyi jogon*, nem állampolgári jogként járó juttatás, és csak akkor adható, ha a kérelmező körülményei különösen méltányolhatóak. Ezért a nyugellátásban, baleseti nyugellátásban részesülő személynek a különös méltánylást érdemlő körülmények megléte esetén nyugdíjemelés *csak akkor engedélyezhető*, ha a részére folyósított nyugellátás összege és a rendszeres egyéb jövedelem *együttes havi összege nem haladja meg a kérelem elbírálásakor érvényes öregségi nyugdíj legkisebb összegének a kétszeresét*, ha pedig a kérelmező kiskorú vagy 70 éven felüli, illetőleg rokkant személy eltartásáról is gondoskodik, a kérelem elbírálásakor érvényes öregségi nyugdíj havi legkisebb összegének a *két és félszeresét* lehet engedélyezni.

Engedélyezhető a nyugdíjemelés annak is, akinek a *lakásfenntartás* költségei vagy az egészségi állapota miatt szükséges *gyógyszer vagy diéta* költsége a nyugdíját és az esetleges egyéb jövedelmét aránytalanul súlyosan megterheli. A nyugdíjban vagy egyéb rendszeres szociális ellátásban részesülő kérelmezőnek csak akkor engedélyezhető méltányosságból ellátás — az egyéb feltételek megléte esetén is —, ha a kérelmező az ellátásra jogosultsághoz vagy a résznyugdíjhoz szükséges *szolgálati időnek legalább a felével* rendelkezik.

A MÁV nyugdíjasai a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatóság címére küldhetik kérelmüket. Azok, akik a kérelmet még a megyei nyugdíjbiztosítási igazgatósághoz vagy annak kirendeltségéhez küldték, azt onnan külön kérelem nélkül továbbítják a döntésre illetékes MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatósághoz.

A nyugdíjemelés méltányosságból történő emelése iránti kérelem elutasítása esetén *jogorvoslatra nincs lehetőség*, mert arról az arra illetékes kizárólagos mérlegelési jogkörben döntött.

Dr. Kiss Ferenc

A székesfehérvári nyugdíjasok életéből

A Vasutasok Szakszervezete székesfehérvári nyugdíjas alapszervezete időnként tájékoztatót készít tagjai részére. Perlaki József elnök a legutóbbi tájékoztatójukat szerkesztőségünknek is megküldte. Ebből közlünk szemelvényeket.

Sajnálatos, hogy a vasutasok nagy tábora nem tudta megtartani egységes szakszervezeti arculatát, így több kis részre bomlott. De a negyvenezres létszámú nyugdíjas vasutas-szakszervezeti tag az aktív tagokkal együtt, erős egységet alkot, bizonyítva, hogy jó úton járunk. Alapszervezetünknek 650 tagja van. Hét tagú vezetőség, 22 bizalmi[illegible] és időközönként elnökségi ülést is tartunk. Fogadónap minden csütörtökön [illegible] 6 óra között van. A fogadónapokon a vezetőség is a tagság rendelkezésére áll különböző [illegible] segít, [illegible] tud, mert [illegible] nagy a tájékozatlanság. [illegible] területünk igen nagy, Martonvásártól [illegible]nyszárkányig, Fülétől Lepsényig, valamint Sárszentágota, Zichyújfalu, Lovasberény térséget foglalja magába. A csoportok 25-30 tagot fognak össze. Van olyan, amely ennél nagyobb létszámú. Tudjuk, nem könnyű feladat így munkát végezni, mégis kívánatos lenne ezen javítani. El kellene érni, hogy a bizalmi ismerje a csoportja tagjait, gondját, baját, és évente legalább kétszer találkoznának egymással.

A bizalmiüléseket azért is tartjuk fontosnak, hogy a legfrissebb információkat át tudjuk adni, ezzel is segíteni kívánjuk ezt a nem könnyű munkát. Kívánatosnak tartjuk, hogy a bizalmiak a fogadónapokat rendszeresen látogassák, mert mindig van aktuális és elintézendő feladat, megbeszélnivaló.

Elindítottunk egy hagyományt, hogy az összevont taggyűléseinken szerény módon megvendégeljük a jelenlévő tagságot. Sajnos háttérbe szorult a beteglátogatás, amit újjá kell szervezni, ezt emberileg nagyon fontosnak tartjuk. Igen sok a járulékos kiadásunk is, de ezek az alapszervezet fenntartásához szükségesek (postaköltség, nyomtatványok stb.). Így már látjuk, hogy a jelenlegi [illegible] tagdíjakból [illegible] mindent kellene megoldani, az adók is nagy[illegible] [illegible]lésénket. Bár szakszervezetünk nem önsegélyező egyesület, érdekvédelmi szervezet, azért a rászorulóknak tudunk juttatni segélyeket.

Ülést tartott a nyugdíjas választmány

A VSZ Országos Nyugdíjas Választmánya június 20-án ülést tartott. *Feleky Pál* elnök megnyitója után *Pallos György* ügyvezető elnök az üzemi tanácsi választások eredményéről, a társadalombiztosítási változásokról és az előző választmányi ülés óra végzett munkáról tájékoztatta a testületet.

Önálló napirendi pontként szerepelt a VSZ 1995–96. évi oktatási feladatterve, figyelemmel a nyugdíjas szervezeteket érintő kérdésekre. Hangsúlyozta: a nyugdíjas alapszervezeti elnökök és a tisztségviselők oktatása, képzése fontos feladat, de az anyagi lehetőségek a többnapos tanfolyam jellegű képzést ma nem tudják biztosítani. Helyette az egy nap alatt is lebonyolítható regionális találkozókat szorgalmazzák. Ezek is alkalmasak a közérdekű feladatok ismertetésére és az információ cserére. Ez utóbbira, s a rendszeres tájékoztatásra a nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselők is igényt tartanak.

v. f.

VASUTASPORTRÉK

ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

BIZTOS MUNKALEHETŐSÉG

Kiss Judit,

anyaggazdálkodó, Kál-Kápolna Állomásfőnökség



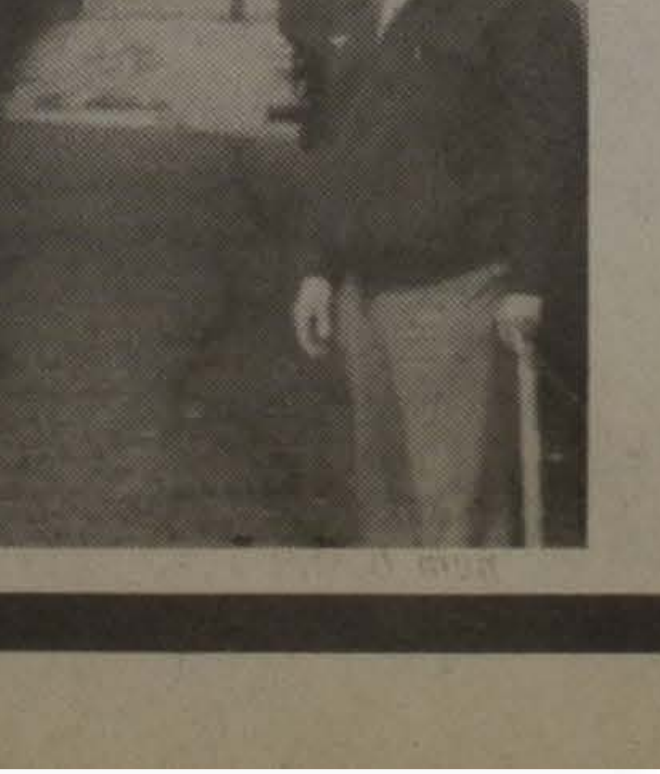
... „A gimnázium befejezése után gondot okozott a munkahelyválasztás testi hibámból adódóan. A nagyszüleim és a szüleim is vasutasok voltak, így jutott eszükbe, talán itt próbáljuk meg. Amikor elhelyezkedtem a vasút még sokkal biztosabb megélhetést nyújtott, mint más vállalat."

... „Biztos munkalehetőséget kívánnék, ami biztos megélhetéssel párosul és jobb anyagellátást."

A SZAKSZERVEZETEK KÖZÖTT EGYSÉGET

Nagy Ferenc,

kocsivizsgáló, Miskolc Vontatási Főnökség



... „Mindig is vasutasnak készültem. Középiskolai tanulmányaim során a vasúti járműszerelői képesítést szereztem meg, majd a szakma alapjait a Miskolci Járműjavítóban tanultam meg. Tanfolyamok és szükséges vizsgák letétele után több szolgálati helyen is dolgoztam."

... „Mint [illegible] a legsürgősebb teendőnek a szakszervezetek közti egység megteremtését látom, mert enélkül nincs hatékony érdekvédelem."

MI LESZ VELED, ZÁHONY?

Feszültség a levegőben

Záhony, egykor a szocializmus büszkesége, a legnagyobb szárazföldi kikötő és ki tudja még milyen jelzővel illették az egykor szebb napokat megért várost és környékét. Pintér Jánossal a FÉIB titkárhelyettesével már egy hónapja járjuk az országot, de a fogadtatás itt a legbarátságosabb, legőszintébb. Mindenkit a vasút sorsa érdekel, legyen az kocsirendező, vagy üzemigazgató ami természetes is, hiszen itt majd mindenki a vasútból él. A rossznyelvek azt beszélik, hogy még a helyi plébános is vasutas. Ez Záhony.

A szakszervezeti bizottság ülésén azt várjuk, hogy ugyanazokat a szokásos kérdéseket teszik fel, mint bárhol az országban. Záhony ez alól is kivétel.

Már első pillanattól látszik, hogy vibrál a feszültség a levegőben, miközben *Falkenheim József* szb-titkár felolvassa az állomásfőnök javaslatát a technológia váltásáról. Az elképzelések szerint *megszűnik a belépő teheráru átrakása* Záhony állomáson, mely mintegy *80 fő munkáját teszi „feleslegessé". A részmunkaidős foglalkoztatás további 130 embert érint.* A szakszervezeti bizottság írásos válaszában leszögezi, hogy *nem kíván addig tárgyalni,* amíg a pontos és hiteles másolatát nem kapják meg a *magyar és az ukrán vasutak között kötött megállapodásnak.*

Ezen tájékoztató elhangzása után a teremben még drámaibbá válik a csend. Kínos pillantások villannak, mintha egymástól várnának segítséget az emberek.

— Félő, hogy a záhonyi széles pályaudvar bezárására azért került sor, mert az egész országban ezen állomáson sztrájkoltak a vasutasok a legnagyobb arányban — mondja kissé indulatosan *Szabó Ferenc* átmenesztő.

— Túl sok a véletlen egybeesés — jegyzi meg *Pöhacker Attila* a VSZ területi titkára, majd hozzáteszi — a határforgalmi megállapodásra éppen április 20-án került sor a meghirdetett sztrájk időpontjában. Az is érdekes, hogy *éppen két szakszervezeti tisztségviselőt helyeztek alacsonyabb munkakörbe,* természetesen *alacsonyabb bérbesorolással.* A záhonyi üzemigazgató nem tudja garantálni, hogy a részmunkaidős foglalkoztatás fejében nem bocsát el embereket. Sajnos a Vasutasok Szakszervezete egyedül maradt, mivel *Gaskó István* a VDSZSZ elnöke megértőnek bizonyult a záhonyi technológiaváltás ügyében.

— Szakemberek megállapították, hogy az elképzelés kivitelezhetetlen, mivel Eperjeskén csak gépi átrakás folyik, így a kézi átrakóba, Záhonyba jönnének le a kocsik Eperjeskéről. Mivel az ukrán vasút nem képes Ungváron úgy rendezni az elegyet, hogy az a magyar félnek megfeleljen, így Eperjeskén teljes káosz várható, amennyiben egy kisebb fajta fellendülés lesz a kelet-nyugati kereskedelemben, akkor Záhonyban vissza kell állítani az eredeti rendet.

Pintér János az előadásában elmondta, hogy nem érti a munkáltató lépéseit, mivel *Sipos István* vezérigazgató-helyettes a központi üzemi tanács ülésén úgy nyilatkozott, hogy a *technológia váltást a gazdasági számítások nem támasztják alá.* Továbbiakban szólt a tisztségviselő felelősségéről, mivel mint mondta ebben a helyzetben csak úgy várhatjuk el a tagság helytállását, ha a bizalmi is példát mutat.

A forgalmi utazókkal a Tisza Szállóban találkozunk *Balogh István* területi ügyvivő kíséretében. Problémát okoz, hogy a Tisza expressz fordulója *meghaladja a 12 órás munkaidőt,* ezért a munkáltató be kívánja vezetni a *készenléti jellegű foglalkoztatást.* Felmerült, hogy elfogadja-e a helyi szakszervezeti bizottság a tartalékos utazó fogalmát, vagy a *Pintér János* javaslata szerint *készítsenek pótfordát* a jegyvizsgálóknak.

A Tisza Szálló első emelete az utazók birodalma, mely a gazdátlanság jeleit mutatja. A WC használhatatlan, így a dolgozók a második emeletre járnak fel, ahol a szálló vendégszobái találhatók, a falak ázottak, mállik a vakolat, a villanyvezetékek szabadon lógnak a semmibe. Kísérőink szinte szégyenkezve mutatnak a hiányosságokra, mintha maguk tehetnének róla.

Délután körbejárjuk az egész térséget *Bodor József* bizalmi autójával. Amikor *Eperjeske rendezőre* érkezünk megmutatja, hogy ott van a pályaudvar, de mi csak egy rétet látunk. A síneket eltakarja a gaz. A munkáltató ide tervezi átirányítani a záhonyi forgalmat. Folyamatosan haladunk a *tuzséri fatelep* mellett, mely kísérőink szerint a világ egyik legnagyobb és legkorszerűbb fűrészüzeme. Jelenleg a kapacitásának csak néhány százaléka van kihasználva. Haladunk tovább az autóval és időközben szó esik közöttünk a sztrájkról is. Elmesélte *Bodor József,* hogy a munkabeszüntetés alatt az egyik *kisvárdai sütőüzem felajánlotta a vasutasoknak az aznapi sütés egy részét ingyen.* Ha saját kocsijával ment a cipókért, melyet szétosztott az éjszaka szolgálatban lévők között, *tekintet nélkül arra, hogy melyik szakszervezetnek tagja,* még az állomásfőnök is kapott pedig ő nem is sztrájkolt. Délben mosolyogva fogad *Dr. Lőrincz Sándor* üzemigazgató, de szemében is ugyanazt a bizonytalanságot látom, mint az szb-tagok tekintetében. Grafikonokat mutat, hogy mennyivel *csökkent az átrakott és lefuvarozott áru* mennyisége és ehhez képest mennyivel kisebb mértékben *csökkent a létszám.* Meggyőzően érvel, de többször érzem, hogy elbizonytalanodik, kerüli azt a szót, hogy elbocsátás. Tervei között szerepel, hogy a *technológia váltás* gazdasági számításait július hónapban végzik el és attól teszik függővé, hogy milyen létszámot tudnak foglalkoztatni Záhonyban a jelenlegi 731 fővel szemben. Az üzemigazgató végül megjegyzi, hogy neki az lenne a legjobb, ha önként jelentkezne az állomáson 49 fő, aki nem kíván tovább a MÁV-nál dolgozni.

Délután meglátogatjuk a széles pályaudvart régi kísérőinkkel. *Bodor József* itt kocsirendező, készséggel kalauzol, sokszor indulattal beszél, ez a terület mely *tele van szeméttel*, rossz állapotú őrhelyekkel, neki a munkahelye. A talpunk alatt furcsa golyók, mintha megannyi csapágyat törtek volna szét. Kiderül, ez a hivatalos neve a vasérc egyik formájának. Távolabb a salak az őrhely ajtajáig ér alig lehet közlekedni. A pályaudvar bal oldalán érdekes dombra leszek figyelmes, amely mint kiderül *szemétdomb*. Az egykor belépő kocsikat itt takarították ki és bizony a hulladék már majdnem földrajzi képződményt alkot, azt beszélik a vasutasok, hogy a kupacok belsejében a trágyától kezdve a tokaji aszúig minden megtalálható.

A dolgozók nosztalgiáznak, hátha még nőhet az a szemét-hegy, mert most nincs belépő kocsi, *nincs* mit seperni. Azt sem tudják, hogy meddig lesz munkahely. Este a gépészek mulatni hívnak, amelyet a külföldi napidíjból rendeztek meg. Egy szál orgonista szolgáltatja a muzsikát, a hangulat emelkedett. Mulat, táncol, tapsol mindenki, mintha minden a legnagyobb rendben volna.

Tonzor Péter

VASUTASPORTRÉK
ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

Gál Ambrusné,

munkaügyi vezető, Kecskemét állomás

... „Hogyan lettem vasutas? A történet nagyon prózai. A véletlennek és a családi kapcsolatnak köszönhető. A vasutat mindig egy ismeretlen, titokzatos világnak és biztos megélhetést nyújtó vállalatnak tartottam és messziről szerettem. Mára ebből annyi maradt, hogy közelről szeretem.

Ha kívánság, akkor legyen három. (Szerintem ez több mint három.)

Az első gondolataim a következők voltak. Kívánom a MÁV-nál a foglalkoztatás biztonságát, az inflációt követő béreket, a műszaki állapot lényeges javulását. Gondolom, hogy a megkérdezettek közül sokan ezeket kívánják. Legfeljebb bejön, majd csak kibírjuk valahogy! Igaz?

Kívánnám még, hogy azok a szlogenek, jelszavak, amikkel a MÁV táviratokon és személyre szóló leveleken keresztül heteken át bombázta a dolgozókat (például: a vasutat a vasutasok fogják megmenteni stb.) váljanak valóra. Kíváncsi volnék ugyanis, mit tenne a MÁV vezetése, ha egyik napról a másikra azt mondaná a 72 ezer vasutas, hogy meg akarja menteni a MÁV-ot, és konkrét, elfogadható terveket kérek írásban — nem szabadon fogalmazva, hogy még dolgozunk rajta (volt elég idejük) — a jól megfizetett és okos menedzsmenttől.

Kívánom még, hogy a szomszédban legyen vége a háborúnak, szűnjön meg az embargó.

Személyes kívánságaim: A vonatok járjanak pontosan, mint egy svájci óra, én ugyanis bejáró vagyok.

Kívánom továbbá, hogy Lotz Károly fesse meg a békésen szalonnázó pályamunkás, forgalmista, kocsirendező, mozdonyvezető stb. című csendéletét. Szabadon választhat. Lehet, hogy neki keveset hozna a konyhára, de nekünk tiszta haszon lenne. Nem akarom megbántani, de körülbelül ennyit ért a vasúthoz.

A végére hagytam a legfontosabbat. Minden kamiont vasúton szállíttatnék! Így a közútjaink, amelyek egyébként is szörnyű állapotban vannak, tehermentesíthetők lehetnének, nem beszélve a környezetünk — drága környezetünk — megkíméléséről." ...

KÉPZÉSI HÍREK

LEZÁRULT 1994/1995. ÉVI KÉPZÉSI IDŐSZAK

Sikeresek a csomóponti oktatások

A Vasutasok Szakszervezete Képzési és Oktatási Bizottsága (KOB) 1995. június 19-én megtartott értekezletén megtárgyalta az 1994/1995. évi képzési időszak tapasztalatait. Az augusztusban az elnökség elé kerülő beszámoló tervezete a képzési terv felépítését követve, tételesen ad számot a tárgyidőszak történéseiről. Az alábbiakban közlünk néhány részletet a testület által elfogadott tervezetből.

Az összehasonlíthatóság kedvéért a beszámoló a képzési terv szerketét követi.

Csomóponti oktatás

Az oktatásokat a területi bizottságok által meghatározott vasúti csomópontokon tartottuk meg. Az eredetileg tervezett 30 csomópont helyett — ésszerű szervezési okok miatt — 25 helyen kerültek rendszeresen megrendezésre az előadások.

Az egyes előadások tartalma a képzési tervnek megfelelően került összeállításra. A képzési tartalom összehangolására 1994. szeptember 19-20-án és 26-27-én központi rendezvény keretében adtunk lehetőséget az oktatást végzők és területi bizottságok vezetői számára.

A hat előadás havonta váltakozva járta végig a területi bizottságokat, úgy hogy az időpontokat mindig egy hónappal korábban egyeztették a KOB tagjai és az előadók. A közvetlen együttműködésnek köszönhetően csak ritkán és alaposan indokolt esetben került sor időpont áthelyezésre. Mindössze hat előadás maradt el, amely az áprilisi vasutassztrájk idejére esett és májusban az üzemi tanácsi kampány rendezvényei miatt nem volt lehetőség a pótlásukra.

Az előadások látogatottsága mindvégig a tervezettnek megfelelően alakult. Eredetileg egy-egy csomóponton 20 fő részvételét terveztük. Egy két csomóponttól eltekintve (például: Kaposvár és Zalaegerszeg) a megjelenés elérte, vagy meghaladta a tervezettet. Ugyanakkor érdemes megjegyezni, hogy most amikor a korábbi években sokak által hiányolt képzés feltételei megteremtődtek, nem mindenhol éltek a lehetőséggel olyan mértékben, mint amit a körülmények biztosítottak. Átlagban 21 fő volt jelen a rendezvényeken. Az érdeklődés a tavaszi hónapokban sem csökkent.

A csomóponti oktatások nagyon jó alkalmat adtak az aktuális érdekvédelmi és szervezetpolitikai események feldolgozására is. A résztvevők többsége az írásos és szóbeli értékelések alapján elégedett volt a képzési tartalommal, mely az előadók felkészültségének volt köszönhető.

Szakági oktatás

Az egyes intézőbizottságok a képzési tervnek megfelelően saját igényeik alapján szervezeték meg speciális tisztségviselő-felkészítő rendezvényeiket.

A Nyugdíjas Szervezet 1994. szeptember végén, az Ifjúsági Tagozat decemberben, a Női Választmány 1995. márciusában rendezte meg speciális felkészítőjét.

Központi képzés

Január 10-11-én nagy sikerrel került sor a feszültségoldó és tárgyalási készséget fejlesztő tréningre, melyet Dr. Bobay Kornélia tartott.

A gazdasági felelősök év eleji továbbképzését Dézsi Sándorné, a VSZ az újonnan kinevezett főkönyvelője tartotta kibővített területi bizottság ülések alkalmával.

A jóváhagyott terven felül központi szervezésben — Központi Üzemi Tanácsi kezdeményezésre — került sor a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságok üzemi tanácstagjainak egy napos továbbképzésére.

Vetélkedő szervezése

Záhonyi kezdeményezésre márciusban alapszervezeti tisztségviselők részére megrendezésre vetélkedő került megrendezésre. Bár a területi elődöntőkre alacsonyabb volt az érdeklődés a vártnál, a döntőre valamennyi terület képviseltette magát. A résztvevők felkészültsége méltó volt az eseményhez. Ki kell emelni a KOB tagjainak a helyi elődöntők és a döntő szervezésében és a tartalmi előkészítésben nyújtott segítségét.

Külső kapcsolatok

A képzési időszakban sikeresen vettük fel a kapcsolatot a Munkásképviselet Alapítvánnyal, mely elsősorban a vetélkedő előkészítésében és támogatásában nyújtott nagy segítséget. Hamarosan együttműködési szerződés aláírására is sor kerül, melyet a következő képzési időszakban tudunk kamatoztatni.

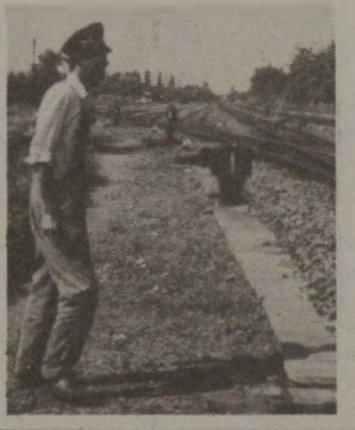
Kezdeményezésünkre az infrastuktúrális területen működő szakszervezetek részvételével konferenciát szervezetünk, melynek eredményeként az MSZOSZ kongresszusán a képzési feladatokra vonatkozó határozat is született.

VASUTAS PORTRÉK
ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

ADJÁK EGY ÉVRE A KEZEMBE A VASÚT VEZETÉSÉT

Marczi József,

váltókezelő, Szeged-Rókus Állomásfőnökség



... „Tizennyolc éve vagyok vasutas. Jelenleg váltókezelőként dolgozom Rókus állomáson. Munkába lépésem óta tagja vagyok a Vasutasok Szakszervezetének."

... „Ha egy jó tündértől nagyot lehetne kívánni, akkor azt kérném, hogy adják egy évre kezembe a vasút vezetését, lehet hogy jobban el tudnám irányítani, mint a mostaniak."

BIZTOS MEGÉLHETÉST!

Nagy Lajosné,

segédvezénylő, Miskolc Tiszai pályaudvar



... „Már az édesapám is vasutas volt, vonatkísérő. Ő indított el a pályámon. 1969 óta vagyok vasutas, húsz éven át én is vonatvezetőként szolgáltam, ebből négy évet tehervonaton. 1992-től vagyok segédvezénylő."

... „Az egész országnak jó egészséget kívánok, és olyan munkahelyet mindenkinek, ami biztos megélhetést nyújt."

MSZOSZ

KONGRESSZUS UTÁN

Megalakult a szövetségi tanács

1995. június 22-én került sor a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége III. kongresszusát követően a szövetségi tanács első — alakuló — ülésére. A százötven fős testület a módosított alapokmány értelmében a szövetséget alkotó tagszervezetek által a taglétszám arányában delegált képviselőkből áll. A Vasutasok Szakszervezete ennek értelmében tíz taggal vesz részt a testületben.

A szövetségi tanács az alakuló ülés első mozzanataként a jelenlévő küldöttek egyhangú döntésével kimondta saját megalakulását.

A meghívottak kérésére második napirendi pontként a társadalombiztosítási önkormányzatok területi struktúrájának kialakításával kapcsolatosan állásfoglalást tárgyalta meg a testület. *Sándor László* az Egészségbiztosítási Pénztár és *Mészáros Tamás* a nyugdíjas önkormányzat elnökei tartottak tájékoztatót a legfontosabb feladatokról.

Az alakuló ülés egyik legfontosabb feladata az elnökség tagjainak megválasztása volt. A III. kongresszus által módosított alapokmány szerint a szervezet élén nem ügyvivő testület, hanem valóban jól körülhatárolt jogkörrel rendelkező elnökség végzi az operatív feladatokat. Az elnökség tagjait a tagszervezetek szakmacsoportonként jelölték. A szakmacsoportokat az egymáshoz szakmai és működési terület szempontjából közel álló tagszervezetek alkotják, és a szervezetben az aktív taglétszám alapján súlyozott létszámban delegálhattak az elnökségbe a tagokat. így az MSZOSZ-t alkotó 53 tagszervezet összesen tizenhat főt delegált. Egyedül az élelmiszergazdasági szakmacsoporton belül volt igény a tervezetben szereplőnél eggyel több elnökségi tag delegálására, de a testület az eredeti előterjesztés mellett döntött.

A Vasutasok Szakszervezete — mint vasúti szakmacsoport — önállóan delegálhatott egy főt az elnökségbe. A korábbi döntésnek megfelelően a vasutasok *dr. Márkus Imrét,* a Vasutasok Szakszervezete elnökét jelölték erre a tisztségre. A szövetségi tanács az elnökség tagjait megválasztotta.

Az elnökségi üléseinek állandó meghívottjai lesznek a GEB elnöke, az MSZOSZ ügyvivői, a központi munkaszervezet vezetői és az MSZOSZ politikai platformjainak képviselői. A választást követően több érdekvédelmi kérdéskört is megvitatott a testület. Ennek keretében szó esett a tervezett nyugdíjreform előkészítésének jelenlegi helyzetéről, a stabilizációs csomagról. E témák kapcsán került szóba a kormány által kiadott közös nyilatkozattervezet, melyet mindaddig nem ír alá az MSZOSZ, míg az érdekegyeztetés tartalma és mechanizmusa nem változik meg jelentősen. Bár külön napirendként, de e témához kapcsolódóan kezdeményezi a szövetség az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldala jövőbeni működésének az üzemi tanácsi választások eredménye tükrében való felülvizsgálatát, hisz több, jelenleg az ÉT-ben teljes jogú tagként részt vevő szakszervezeti konföderáció nem érte el a reprezentativitáshoz szükséges tíz százalékot.

Az egyéb napirendek keretében kapott szót a *Honvédségi Dolgozók Szakszervezetének* képviselője, aki arra kérte fel a tagszervezeteket, hogy a honvédelemben foglalkoztatott mintegy huszonötezer polgári alkalmazott létszámának drasztikus — közel húszezer főt érintő — csökkentése elleni tiltakozásukat támogassa szövetség.

A bányászszakszervezet képviselője pedig bejelentette, hogy Alkotmánybírósághoz fordulnak a Munka Törvénykönyve a szakszervezeti munkaidő-kedvezményt megnyirbáló módosítása ellen és csatlakozásra szólította fel az MSZOSZ tagszervezeteit.

k.

„Szakszervezetszerűen"

Ez a szó, fogalom nem nyerne szépségdíjat, ha indulna a szavak versenyén. Csúnya, nehezen kimondható, de használják. Az MSZOSZ kongresszusán került „forgalomba", annak „ellensúlyaként", hogy az MSZOSZ túlságosan közel került az MSZP-hez.

Sokan bírálják az MSZOSZ „platformosodását", azt, hogy a szövetség platformjai átjárást biztosítanak egyes politikai tömörülésekhez, együttműködést alakítottak ki egyes pártokkal. Az is vitatéma, hogy helyes-e, ha a szakszervezeti vezetők parlamenti képviselők lesznek. Az ellenzők szerint nincs szükség ilyen kötődésekre, ilyen szerepvállalásokra. A szakszervezetek maradjanak érdekvédelmi szervezetek: működjenek „szakszervezetszerűen".

Próbálják értelmezni ezt a szót: mit jelent az, hogy „szakszervezetszerűen"? Nyilvánvalóan azt — a tévedés jogát fenntartva —, hogy a szakszervezet hivatásának megfelelően, *rendeltetésszerűen* működjék. Önállóságát, függetlenségét megőrizve, működjék együtt a szociális partnerekkel. A munkavállalók, a nyugdíjasok érdekvédelmét tekintse fő feladatának, s ezt a szakszervezeti jogosultságok felhasználásával, a szakszervezeti eszközök igénybevételével a lehető legjobban teljesítse, képviselje, érvényesítse. Vagyis minden kérdéshez a *„szociális klíma"* felől közelítsen, minden problémát, érdekütközést, munkaügyi konfliktust a bérből és fizetésből, a nyugdíjból élők *szemszögéből* vizsgáljon és ítéljen meg. Ezek az elvek és célok vezéreljék az érdekvédők tevékenységét, a vezető testületek állásfoglalásait.

Vágó János, az MSZOSZ alelnöke a „szakszervezetszerűen" végzett munkához azt a kívánalmat is hozzátette, hogy el kellene jutni minden egyes taghoz, munkavállalóhoz, és *mozgalommá* kellene válni. Ez utóbbi különösen figyelemre méltó érdekes dolog, mert egy időben sokat emlegetett követelmény volt a szakszervezet mozgalmi jellegének erősítése, de a rendszerváltás után ez a fogalom pártállami minősítést kapott, így talonba került. Úgy látszik, mégis csak jelent valamit, ha újból előkerült. Nincs tehát kizárva, hogy e fogalom ismét szalonképessé válik és karriert csinál!

A szakszervezet nem pusztán szervezet, még kevésbé „csak apparátus" és „hivatal", hanem mozgalom. Szervezet és mozgalom. Van apparátusa, hivatali jellege, de nem ez a domináns, a meghatározó, hanem az, hogy *mozgalom és szervezet.* A munkavállalók érdekvédelmi szervezete. A szervezett munkavállalók mozgalma.

Ez pedig feltételezi a *„mozgalmárokat".* Nem a semmihez sem értő, okoskodó, nyüzsgő aktivistákat, hanem az olyan mozgalmi aktivistákat és tisztségviselőket, akik egyúttal szakemberek is. Korábban az előbbiek voltak többségben, most meg a szakértők a nélkülözhetetlenek. Nélkülük ugyan nincs hatékony érdekvédelem, hiányuk megfosztja a szakszervezeteket attól, hogy érdemi partnerei legyenek a kormánynak, a munkáltatóknak, de mozgalmárok nélkül sincs mozgalom. Ez pedig egyet jelent a mozgalomnak megfelelő stílussal, mentalitással, módszerekkel, gesztusokkal, hangnemmel, szókészlettel.

— tis —

BELÜL VAGY KÍVÜL?

Fizetnek-e a potyautasok?

Potyautasokról — úgy tudom — eddig csak a közlekedésben beszéltünk. Azt nevezzük potyautasnak, aki jegy nélkül utazik (és az ellenőr elkapja). De potyázó sok van. Akik úgy surrannak be a moziba, koncertre, meccsre, hogy nem váltanak jegyet. Vagy nem akarnak, vagy nincs pénzük. Potyázó az, aki gyakran kér egy cigarettát, de ő sohasem ad. A sort folytathatjuk.

Potyautasokról a szakszervezetben eddig nem beszéltünk. Most témává lettek, bekerültek a szakszervezeti fogalomtárba. A szó először a Vasas Szakszervezet kongresszusán került „forgalomba", legutóbb pedig egy vasasküldött „behozta" az MSZOSZ kongresszusára is. Javaslata úgy hangzott, hogy a szervezeten kívüli munkavállalók is járuljanak hozzá a szakszervezetek működési költségeihez, minthogy ők is ugyanúgy részesülnek a kollektív szerződések juttatásaiból, az érdekvédelmi harc eredményeiből, mint a szervezett dolgozók.

Ez indokoltnak tetsző felvetés, hiszen a szakszervezeti tagok részéről régóta, rendszeresen visszatérő kérdés, hogy „mit kapok én a szakszervezettől"? Mi az a plusz, ami megkülönbözteti a szervezett dolgozót a szervezeten kívüli munkavállalótól?

Mi tagadás: a kérdések válaszra várnak. A vasasok részéről érkező ajánlás érdekes és mérlegelendő. A neheze azonban csak ezután jön. Hogyan lehet ezt elfogadtatni az érintettekkel? Miként lehet ezt megvalósítani a gyakorlatban? Egyáltalán: megvalósítható-e? Hiszen a megoldás alkotmányjogi problémákat is felvet. A dolog pikantériája, hogy a vasasküldött javaslata az MSZOSZ kongresszusán határozattá vált. Így még izgalmasabb az egész témakör...

kár

MUNKAVÉDELMI ÉRDEKKÉPVISELET

Az egészséges munkakörnyezetért

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége III. kongresszusán a Vasutasok Szakszervezete küldötteinek szereplése a közvélemény előtt olyan elismerést váltott ki, amely messze túlmutatott a VSZ ágazati működési körén. Kevesen tudják azonban, hogy a kongresszus előkészítő munkáiban szakértői jelentős munkát végeztek, különösen a határozati javaslatok munkaanyagának kidolgozásában. Ezt igazolják az elfogadott és megvalósításra váró határozatok.

A munkavédelemről, a foglalkoztatás-egészségügyről és környezetvédelemről szóló programok kidolgozásából a VSZ derekasan kivette részét. Tanulmányozva ezeket a fontos területre kidolgozott szakszervezeti feladatokat, arra a következtetésre jutottunk, hogy szakszervezeti hovatartozástól függetlenül olyan célkitűzéseket fogalmaz meg, amelyek egy reális helyzetértékelésre alapozódnak. Bátor és a jövőbe mutató célok, nem csak a munkavállalók érdekeinek képviseletét tekintik meghatározó elemnek, hanem a nemzetgazdaság fejlődésével összhangban álló munkakörnyezet-foglalkoztatás-egészségügyi és környezetvédelmi területeken a munka humanizálásának összefüggéseire helyezi a hangsúlyt.

Tény — és ez a vasúti tevékenységre is igaz —, hogy hazánkban a munkáltatás biztonsága évek óta romlik. 1993-ban elfogadott Munkavédelmi Törvény megteremtette ugyan a *jogi alapját a munkakörnyezet javításának, a munkabiztonság fejlesztésének,* azonban a jogi feltételek ellenére *lassú az elmozdulás* egy nemzeti munkavédelmi program megalkotása irányába. A szakszervezeti mozgalmaknak — ezen belül a VSZ-nek is —, közös fellépéssel ki kell kényszeríteni e program kidolgozását.

A romló munkavédelmi helyzet úgy állítható meg, ha e program megvalósításában a munkavállalók érdekképviseleteik útján tevékenyen közreműködnek. Nemcsak a szakszervezetek, hanem az a *több tízezer munkavédelmi képviselő,* akiket az elmúlt hónapban választottak meg.Az *üzemi tanácsokkal összefogva* rá kell irányítani a munkavállalók figyelmét arra, hogy milyen személyes érdekeik fűződnek ahhoz, hogy munkájukat biztonságosan, életük és testi épségük veszélyeztetése nélkül végezhessék. Ma egyik legfontosabb feladat a munkavállalók érdekfelismerésének erősítése a munkavédelemben.

Közismert hazánk lakosságának egészségi állapota. Hogy ez így alakult, ebben közrehatottak a *kedvezőtlen munkakörülmények* a munkahelyeken, a veszélyes és ártalmas tényezők (a megengedettnél nagyobb, az egészséget károsító zaj, légszennyezés stb.).

Az MSZOSZ-be tömörült szakszervezetek állásfoglalását erősítette meg a kongresszus a foglalkoztatás-egészségügy területén meglévő feszültségek feloldásának igénye. Sajnos napjainkra igazolást nyert, hogy ezen a területen a kormányzat nem hogy a helyzet javítására törekedne, ellenkezőleg: finanszírozási elképzelései a *foglalkoztatás-egészségügy (üzemorvosi hálózat) elsorvasztását* készíti elő.

A helyzet javításának kulcsa egy *önálló balesetbiztosítási ágazat* létrehozása. Ezáltal elérhető, hogy a fizetendő járulék arányos legyen a munkabiztonsági kockázattal, a munkakörnyezeti ártalmakkal, egyúttal a balesetek és foglalkozási megbetegedések megelőzésére ösztönözze a munkaadókat. Ily módon fokozható a *munkaadók anyagi érdekeltsége,* a foglalkoztatás-egészségügy finanszírozásában.

A Vasutasok Szakszervezete törekvéseivel, gyakorlati munkájával összhangban áll a határozatban megfogalmazott, a *munkavédelem szociális elemeinek a fejlesztése.* Ezen belül a *női* és *fiatalkorú* munkavállalók fokozatos védelme, a balesetet szenvedett, megbetegedett munkavállalók eddiginél színvonalasabb *rehabilitációjának* megoldása.

A VSZ környezetvédelmi tevékenysége közel két évtizedes felismerésen alapul. A munkavállalók szempontjából nem csak a lakóhelyi környezetszennyezés fejti ki káros hatását az emberi szervezetre, hanem ezen túlmenően a munkahelyek rossz környezeti állapota halmozottan hátrányos helyzetet teremt. Ezért a szakszervezeteknek felelőssége többirányú. Lehetőségei szerint elsősorban a munkahelyek és azok környéke, *környezetvédelmi helyzetének javítása* a fő cél. Erre kell mozgósítani a munkavállalókat.

A munkavédelmi képviselők és az üzemi tanácsok újraválasztása jó lehetőséget teremtett ahhoz, hogy ezrek és ezrek kapcsolódjanak be ebbe a munkába. A közeljövő bizonyítani fogja, hogy széles alapokon nyugvó *társadalmi összefogás* a munka világában milyen eredménnyel járhat a munkavállalók és az egész népesség *életminőségének* javításában.

P. J.

VASUTASPORTRÉK

ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

JÓ VOLNA ÜDÜLNI, KÖNYVEKET VÁSÁROLNI...

Kozma Józsefné,

takarítónő, Kál-Kápolna Állomásfőnökségen



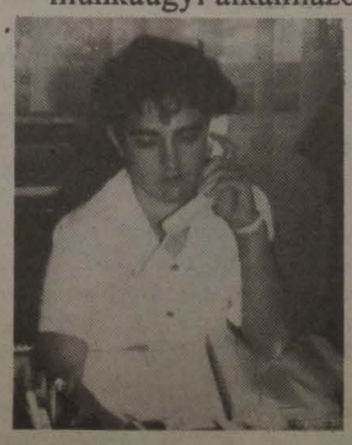
... „Végzettségemnél, igényeimnél és előző munkahelyemnél, ahol boltvezető voltam, sokkal alacsonyabb munkakört vállaltam. Mindezt azért tettem, mert amikor a családfőt elvesztettük és ketten maradtunk a kislányommal, akkor a vasút alacsonyabb munkakörért a dupláját fizette, mint a tanult és megszokott hivatásomért."

... „Szeretném, ha annyi lenne a fizetésem, amiből újra boldogulni tudnék, ami nemcsak a létfenntartáshoz elegendő, hanem jó volna üdülni, könyveket vásárolni. Csak ennyi ..."

TÖBB ÖNÁLLÓ FELADATOT

Ábrahám Klára,

munkaügyi alkalmazott, Szeged Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség



... „Gimnáziumi érettségi után kerültem a MÁV-hoz, ahol munkaügyi feladatokat látok el. Jelenleg a szolgálati vezető előszobás titkárnője vagyok. Munkába álláskor automatikusan VSZ-tag lettem, majd kiléptem. Amióta a főnökségen is van ifjúsági tagozat, ismét beléptem a Vasutasok Szakszervezetébe."

... „Biztos munkahelyet, és annyi fizetést szeretnék, amiből férjemmel együtt, aki szintén a MÁV-nál dolgozik, meg tudjunk élni. A jelenlegi munkám kicsit robotszerű. Szeretném, ha több önálló feladatot is végezhetnék."

VÁLASZTÁSOK UTÁN

JÚLIUS 18-ÁN MEGALAKUL

MÁV Rt. központi üzemi tanácsa

A központi üzemi tanács (KÜT) létrehozása az Munkatörvénykönyve 44. §. 1-2. bekezdése értelmében a MÁV Rt esetében is az egyes szolgálati főnökségeken megválasztott ÜT tagok és üzemi megbízottak közül — a munkavállalók létszáma alapján — szakáganként delegálás útján történik.

A MÁV Rt. speciális helyzete, sajátos struktúrája indokolta, hogy a jelenlegi KÜT-választáson a korábban már bevált gyakorlatnak megfelelően ismét megalakuljon az Országos Koordinációs Bizottság (OKB), melynek a jelenlegi KÜT és a munkáltató is tagja) ajánlásaival motiválja a választás menetét. A MÁV Rt. területén működő szakszervezetek feladata ugyanakkor, hogy egységes elvek alapján az Munka Törvénykönyve szellemében működjenek közre a 13 fős KÜT szakáganként (titkos) választáson alapuló delegálással történő megalakulását.

1995. június 15-én vált ismertté az ÜT-választás eredménye. Ennek alapján a megválasztott ÜT-tagok és megbízottak mintegy 65 (közel 1200 fő) a Vasutasok Szakszervezete tagjai. Ebből következik, hogy a KÜT-be delegálásra kerülő tagok zöme várhatóan VSZ-tag, ami garancia arra, hogy a Vasutasok Szakszervezetének érdekvédelmi stratégiája tovább érvényesülhet az új KÜT munkájában.

A választók többsége által rá ruházott felelősségből indíttatva a Vasutasok Szakszervezete június 22-e és 25-e között a VSZ jelöltjei közül megválasztásra került üzemi tanácsi elnökök és üzemi megbízottak részvételével szakáganként jelölő összejöveteleket tart.

A delegálás során az alábbi szabályok érvényesülnek: A MÁV Rt. KÜT létszáma 13 fő. A KÜT tagja lehet minden olyan munkavállaló, akit a helyi – szolgálati főnökség — szintjén ÜT-tagnak, vagy üzemi megbízottnak megválasztottak. A KÜT létrehozása során a jelöltállítás, választás, illetve delegálás a szakági elv és létszám alapján történik.

A jelöltek kiválasztásánál célszerű figyelembe venni az érdekvédelmi munkában szerzett jártasságot, a MÁV Rt., illetve az adott szakág alapos ismeretét, ez irányú szakmai képesítést, felső, de legalább középfokú állami végzettséget, tárgyalási kultúra milyenségét, a különféle szervezetekkel és szervekkel való együttműködési készséget, az egyén személyes tulajdonságait.

A delegáló közgyűlésekre július 3–7-e között zajlanak. Terveink szerint a gépészeti szakszolgálatnál június 28-án 11.00 órakor, üzemvitelnél július 3-án 11.00 órakor, távközlési szakszolgálatnál július 4-én 11.00 órakor, pálya-, híd-, és magasépítésnél július 5-én 11.00 órakor a felső- és középirányítás szakszervezeti egységeinél július 6-án 11.00 órakor kerül sor. A delegáló szakági közgyűlések megszervezését, a résztvevők összehívását, az ülések levezetését, a tárgyi feltételrendszer biztosítását az Országos Koordinációs Bizottság ajánlása alapján a munkáltató személyügyi főosztálya végzi. Várhatóan a szakágak létszámának figyelembevételével megállapított keretszám alapján megválasztott KÜT-tagok kerülnek delegálásra a Központi Üzemi Tanácsba. A megválasztott 13 fős KÜT alakuló ülését július 18-án 10.00 órakor tartja, ahol maguk közül választják meg a KÜT elnökét.

A Központi Üzemi Tanács mielőbbi sikeres létrehozása minden munkavállaló érdeke, hiszen a MÁV Rt. szintjén a KÜT fogja gyakorolni a Munka Törvénykönyvében biztosított együttdöntési, véleményezési és tájékozódási jogokat.

A Vasutasok Szakszervezete számára ezért fontos, hogy a delegálás sikeres legyen, illetve az, hogy valamennyi terület és szakma képviseletet kapjon az új KÜT-be.

Rubik László

Az eredmény magáért beszél

Az eredmények összesítésével sikeresen lezárult az 1995. május 23-24-25-én megtartott üzemi és közalkalmazotti tanácsi választás a vasúti ágazaton belül. E fontos megmérettetésen most megint jól vizsgázot a tagságunk és a tisztségviselők sora. Már most az teljes körű elemzés igénye nélkül is megállapítható, hogy a MÁV Rt.-n belül a szavazásra jogosultak közel 80 százaléka élt szavazati jogával, az ágazaton belül pedig 78 százalékos volt ez az arány. Az a tény, hogy a két évvel ezelőtti választásokhoz képest a résztvevők száma növekedett, önmagában is minősíti a vasutasok érdekképviseleteik iránti elkötelezettségét.

A vasúti ágazathoz tartozó szervezeti egységeknél a megválasztott üzemi és közalkalmazotti tanács tagjainak közel 65 százaléka a szakszervezetünk jelöltjei közül került ki. A MÁV Rt.-n belüli végeredmény alapján a Vasutasok Szakszervezetén kívül még a VDSZSZ és Mozdonyvezetők szakszervezete vált ismételten reprezentatívvá.

A választás fontos tétje volt az ágazati szakszervezeti vagyon végleges megosztásának alapját szolgáló eredmény megállapítása volt. Itt lényegében a Vasutasok Szakszervezete minimális csökkenéssel *megőrizte korábbi pozícióit* (62,41%-ot kapott).

Összességében tehát megállapíthatjuk, hogy a vasutasság döntő többsége ismételten a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeit támogatta. Nem vált be az az előzetes jóslat és törekvés, miszerint egyes szakszervezetek földcsuszamlásszerű előretörése várható. A választás eredményét természetesen tovább kell majd elemeznünk és a *szükséges következtetéseket* le kell vonni testületeinknek, már csak azért is, mert lehetőségeinket *egyes területeken nem kellő hatékonysággal használtuk ki.*

A választással összefüggésben még előttünk áll a MÁV Rt. *központi üzemi tanácsának* felállítása és a végleges szakszervezeti vagyonmegosztást célzó tárgyalások sikeres lefolytatása.

A vasútnál működő 14. számú ágazati választási bizottság tevékenységét végig a *korrekt munkakapcsolat* jellemezte, pedig a tét óriási volt. A bizottság feszített tempójú *fegyelmezett munkavégzése* tette lehetővé, hogy az ígért időre sikerült a végeredményt megállapítani.

Valet László
Ágazati Választási Bizottság titkára

Ismét értékelünk

Mi már csak ilyenek vagyunk: értékelünk választás előtt és után. Értékelünk embereket, szervezetet, szövetséget, de leginkább magunkat, és az általunk végzett munkát.

A május 23-24-25-ei üzemi tanácsi választás tétje nemcsak a bizalom volt, hogy a dolgozók kiket látnának szívesen az üzemi tanácsokban. Nemcsak a reprezentativitás megszerzése volt a tét, hogy ki köthet kollektív szerződést, hanem a törvény alapján a szakszervezeti vagyon elosztása is most dőlt el.

Egesek jelöltállítási stratégiájában a mennyiségi szemlélet nyert teret: nyilvánvalóan ez, amikor sok millió forint a tét. Egyes szolgálati főnökségeken gyesen lévő kismamákat (hiszen a törvény nem tiltja) indítottak üzemi tanácstagjelöltnek. A cél nem volt más, mint a rá eső esetleges szavazatok (hivatkozva a kisebbség képviseletére, esélyegyenlőségre stb.) is súlyos ezreket értek szervezetüknek. Saját, szűkebb hazámból is hozhatok példát: a társszakszervezethez 8 órakor belépő dolgozó 9 órakor már üzemi tanácstag jelölt volt (!?!) (Még az aláírásgyűjtéssel sem kellett bajlódnia.)

Elmúlt azonban ez is, túl vagyunk rajta.

Az elkövetkezendő időben kezdődik meg az üzemi tanácsok cseppet sem könnyű munkája. Bízom benne, hogy nem felejtik el, hónapok múlva eljön a szavazók órája is, amikor első számvetésüket kell majd elkészíteni. Lesz lehetőség eldönteni, hogy a szavazataikkal befolyásolt eredmény valóban az ő érdeküket szolgálta-e, vagy valami mást is. Talán még eszükbe jutnak a hónapokkal korábbi ígéretek, kampányfogások. Vállalja-e majd akkor valaki is döntését, ha szembesül annak következményeivel? De hol lesz már akkor a hatékony érdekvédelemhez nélkülözhetetlen szakszervezeti vagyon! Hol lesznek majd egyes (kampány) tisztségviselők!?... Bár a választások után egyik-másik szervezet állíthatja: Győztünk! De ezzel a választással is csak akkor értünk el eredményt, ha a megalakuló új üzemi tanácsok valamennyi vasutas munkavállaló érdekét szolgálják.

Csáki Zsigmond,
Ifjúsági Tagozat elnöke

EREDMÉNYES VOLT

A munkavédelmi képviselők választásáról

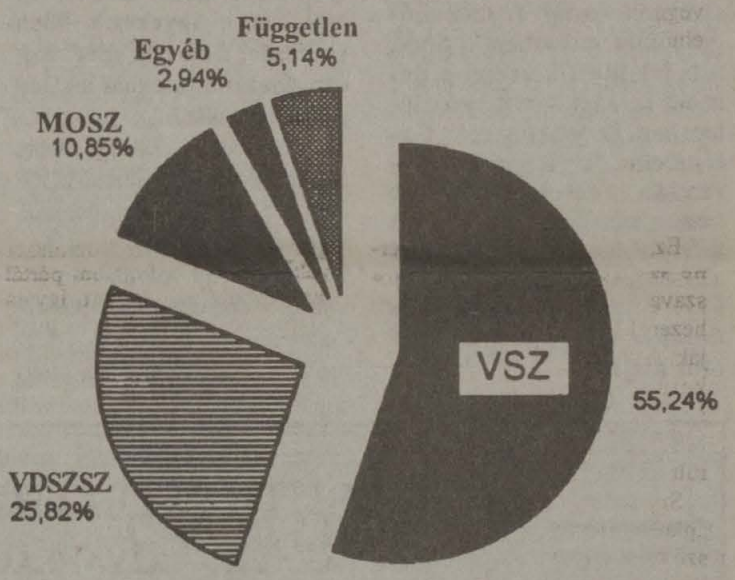
Májusban az üzemi tanácsi választásokkal egy időben megtartott munkavédelmi érdekképviselők választása az eddigi ismeretek alapján eredményesnek bizonyult, a MÁV Rt.-nél és a Vasutasok Szakszervezete (VSZ) működési területén az egyéb gazdasági társaságoknál.

Az eddig értékelt, nem végleges adatok alapján *közel 1000 munkavédelmi képviselőt* választottak a munkavállalók. Tárgyilagosan el kell mondani, hogy a munkáltatók biztosították mind azon feltételeket, amit a Munka Törvénykönyve a választásokkal kapcsolatosan részükre előír. A nagyarányú, 80%-os részvétel annak bizonyítéka, hogy választást szervező elsősorban az üzemi tanácsok és a szakszervezetek jó és eredményes szervező és felvilágosító munkát végeztek. Jól oldották meg a *munkavédelmi képviselőjelöltek kiválasztását,* annál is inkább mivel erre a munkajogilag jobban sebezhető társadalmi tisztségre nem igen tolongtak. (Jellemzőül pédául a Debreceni Üzletigazgatóság területén megválasztott 118 képviselő közül 6%-a rendelkezik főiskolai, 58%-a középiskolai, 36%-a általános iskolai végzettséggel. Közel hasonló az összetétel átlagosan a MÁV Rt.-nél is.)

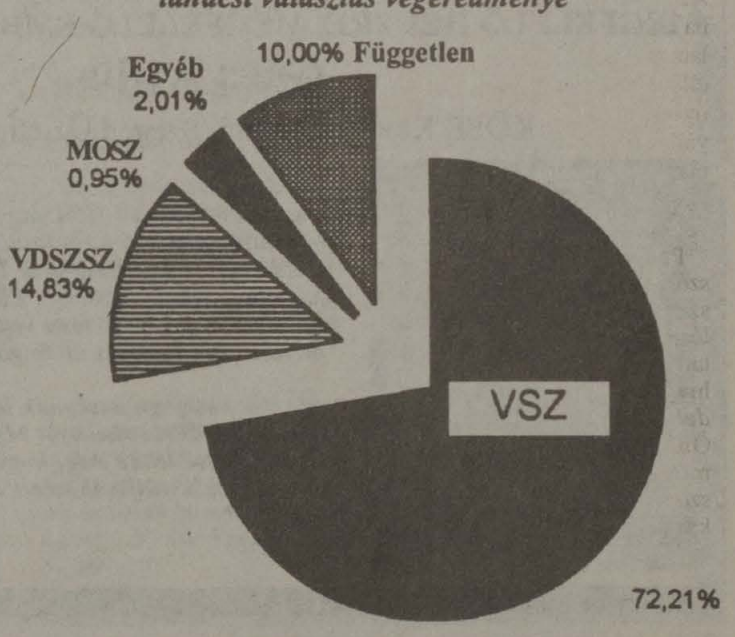
Sajnálatos tény, hogy a megválasztott munkavédelmi képviselők döntő többsége *munkavédelmi képesítéssel nem rendelkezik.* Az eddigi értékelések szerint ez az arány 3-4 százalék. Valamivel kedvezőbb a kép a MÁV Járműjavító Kft.-éknél. Már most le lehet vonni a következtetést a választás csak az első erőpróba volt ezen a területen. Ahhoz, hogy ez a közel ezer ember hatékonyan kapcsolódjon be a munkavédelmi prevencióba, rövid időn belül *fel kell őket készíteni* feladatuk ellátására. A munkavédelmi törvény a munkáltatókat arra kötelezi, hogy a három év alatt 32 órás továbbképzési lehetőséget biztosítson részükre. A MÁV Rt.-nél még hátra van a központi és középszintű munkavédelmi bizottságok megválasztása, amire a közeljövőben sor kerül. Utána indulhat be a munkavédelmi képviselők képzése, amihez biztosítottak a feltételek.

Pásku Jenő

A MÁV Rt.-n belüli üzemi tanácsi és üzemi megbízotti választás végeredménye

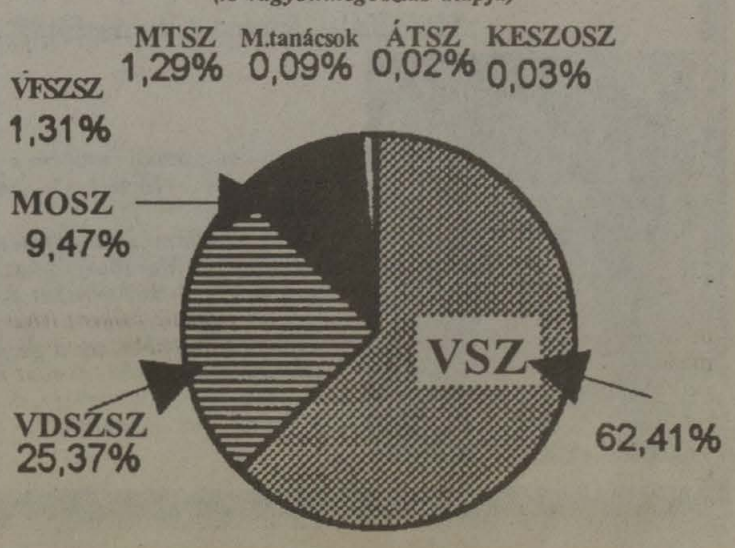


A MÁV Rt.-n kívüli üzemi tanácsi és közalkalmazotti tanácsi választás végeredménye



A vasúti ágazathoz tartozó egységeknél megtartott üzemi-közalkalmazotti tanácsi választások eredménye

(A vagyonmegosztás alapja)



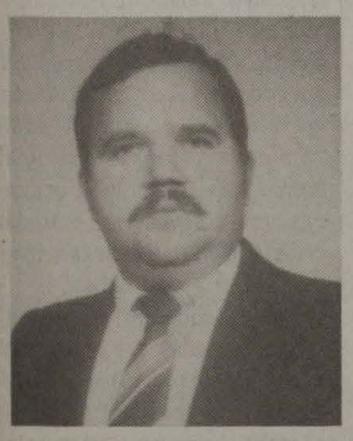
VASUTASPORTRÉK

ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

„A BIZTOS MUNKAHELY KULCSA!"

Pánti Miklós,

váltókezelő, Püspökladány Állomásfőnökség



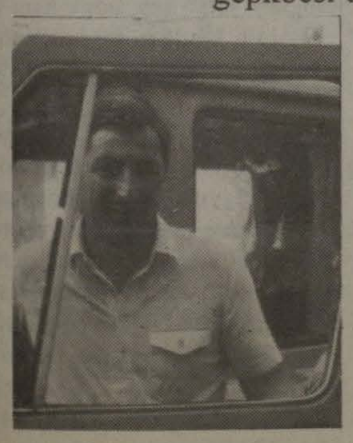
... „Gyermekkoromban is vonzott a vasút. Mindig is szerettem volna egy játékvasutat, de nem tellett rá. Asztalos szakmunkásként a Debreceni Járműjavítóban helyezkedtem, majd több mint tizenöt esztendeje jöttem el Püspökladányba, ahol azóta is váltókezelőként dolgozom. 1993 óta vagyok szb-titkár, legutóbb pedig beválasztottak az üzemi tanácsba."

... „Szeretem a munkámat és elégedett is vagyok azzal, amit végzek. A családi boldogságon túl minden kollégámnak azt kívánom, hogy teljesüljön a Vasutasok Szakszervezete reklámkulcstartóján a felirat: „A biztos munkahely kulcsa!" váljon minél több vasutas számára valósággá."

MEG TUDJUNK ÉLNI

Bálint Béla,

gépkocsi ügyintéző, MÁV VHM-Építő Kft.



... „Sajnos 1993. január 1-jétől már nem számítok a szó igazi értelmében vasutasnak, mivel a MÁV egyszemélyes Kft.-je dolgozója lettem. Szakközépiskolai tanulmányaim idején a nyári gyakorlatot a Szentesi Építési Főnökség gépállomásán töltöttem, Szegeden. Érettségi után 1971-től autószerelőként kezdtem dolgozni a gépállomáson. Azóta vagyok VSZ-tag. Jelenleg a szakszervezeti bizottság titkári tisztségét is betöltöm."

... „Először is biztos munkahelyet szeretnék magamnak és munkatársaimnak. Másodszor, napi nyolc órai munkával keressünk annyi pénzt, hogy abból tisztességesen meg tudjunk élni. Végül azt szeretném, hogy a MÁV vezetése végre eldöntené a többségi tulajdonú kft.-inek helyét és szerepét a vasút további működésében."

TÖPRENGÉS A BALOLDALISÁGRÓL

Segíteni a tisztánlátást

Kedves Olvasóink! Kedves Kollégák!

A baloldaliságról szóló új rovat indítását én magam is támogatom. A sorozatot azért tartom fontosnak, mert felgyorsultak a változások körülöttünk, az egész világon. Összekuszálódtak az értékrendek, semmi sem oly biztos, mint a bizonytalanság. Szükség van tehát arra, hogy az olvasók, szakszervezeti tagság véleményét is figyelembe véve megpróbáljuk körvonalazni az értékbatárokat, és ezzel segítséget nyújtani egymásnak az eligazodáshoz. Ebben a rovatban megszólaló elméleti és gyakorlati szakemberek, a különböző rangú és felfogású szakemberek hozzájárulhatnak ahhoz, hogy különbséget tegyünk a valódi és a tartalom nélküli értékrendek között.

A baloldaliság kérdése nemcsak pártokhoz kötődve van jelen és nyilvánul meg. Azokra a problémákra kerestünk választ e rovatban, amelyek minden — a társadalmi kérdésekre nyitott — munkavállalót foglalkoztatnak. Ilyennek gondoljuk a baloldal határait, a baloldaliság tartalmát, a baloldali értékek megjelenését a szakszervezeti mozgalomban és a társadalompolitikában, a szélsőség veszélyeit, és még számos fogalmat, jelenséget. Azokat, amelyekkel mindennap szembe találkozunk.

A megfogalmazott és megjelenő nézetek, álláspontok szabad értékelésével, nyilvános ütköztetésével kívánunk további gondolatokat „szülni" és a tisztázódáshoz hozzájárulni. Ezért szívesen veszünk minden közreműködést. Várjuk azokat az érdemi észrevételeket, hozzászólásokat, amelyek ebben a szellemben születnek, s ezt a szándékot tükrözik.

Dr. Márkus Imre

Sorjázó kérdőjelek

„Hol azt állítják, hogy én vagyok Horn Gyula baloldali támasza, hol tőlem féltik a baloldalt, mert elmegyek egy lakitelki rendezvényre..." — mondta Nagy Sándor, az MSZOSZ III. kongresszusán elhangzott előadói beszédében.

Hogyan értékeljük ezt a panaszos mondatot? Tulajdonképpen mit kifogásol és miért méltatlankodik az MSZOSZ elnöke? Egyáltalán kell-e, hogy téma legyen egy szakszervezeti vezető politikai hovatartozása, egy szövetség arculatának megítélése?

De nemcsak ezt és így lehet kérdezni. Többen felvetik: mitől baloldali a szocialista párt? Baloldali-e egyáltalán az MSZP? És a Munkáspárt? A szociáldemokraták? Aztán: a szocialisták között is vannak liberálisok és a liberálisok között is találunk baloldali érzelműeket. És mennyien vannak a párton kívüli baloldaliak? Igaz-e a mondás: aki harminc alatt nem baloldali, annak nincs szíve, ha viszont harminc fölött még mindig baloldali, akkor nincs esze?

Ki a baloldali? Mitől válik azzá? Mi a baloldaliság tartalma, melyek ismertetőjegyei? A baloldaliság egyenlő a szegénységgel? Nemzetietlenek a baloldaliak?

Gyakran hallunk-olvasunk baloldali értékekről? Melyek ezek? Hogyan válnak el és miként találkoz(hat)nak más eszmei áramlatok — liberalizmus, konzervativizmus, kereszténydemokrácia — értékeivel? Hányféle baloldal(i) van? Íme, a jelzők: a sokszínű baloldal, kemény baloldal, szélső balos, szalon baloldali, úri baloldal, népi baloldal, balközép, szocialista baloldal, ortodox baloldal, demokratikus baloldal, európai baloldaliság. Megannyi kérdés. Vannak, akik szerint már értelmetlen dolog baloldalról és jobboldalról beszélni. Elavult, túlhaladott fogalmak, megfoghatatlanok. Ugyanakkor mindennap olvassuk az újságban, halljuk az elektronikus médiák hazai és külföldi híreiben.

Találkozunk olyan nézettel is, miszerint a baloldalnak leáldozott, történelmi vereséget szenvedett, fölösleges róla beszélni. Mások meg úgy vélekednek, éppen most jön el az *új, modern baloldal* reneszánsza, amikor vadkapitalizmus épül Magyarországon, s ennek következményeit a bőrünkön érezzük. Felszálló- vagy leszálló ágban van-e a baloldal Európában és a világban?

Íme, a válaszra váró dilemmák. Támpontok, fogódzók kellenek. A tisztázás valós igény. A bal-jobb kategóriapár problémája hozzátartozik a politikai kultúrához, ily módon a mindennapi kultúra, a szellemi érdekvédelem része.

Ezért a Magyar Vasutas szerkesztősége sorozatot indít lap hasábjain, hogy segítséget nyújtsanak a ködoszlatáshoz, a bizonytalanságok csökkentéséhez, a zavaros gondolkodás ellensúlyozásához. Azt tervezzük, hogy az újságírás különböző műfajainak igénybevételével — cikkek, interjúk, jegyzetek stb. — és különböző szemléletű szakemberek — szociológusok, politikusok, érdekvédők stb. — megszólaltatásával dolgozzuk fel a témakört. Abban a reményben tesszük ezt, hogy vállalkozásunk találkozik olvasóink helyeslésével és támogatásával.

Kárpáti Sándor

HUMANIZMUS, SZOLIDARITÁS

Hegedűs András a baloldaliságról

Talán már nő azoknak a száma, akik *Hegedűs András* nevét hallva nemcsak az egykori miniszterelnökre gondolnak, nevéről nemcsak a Varsói Szerződés aláírója jut eszükbe. Mind többen vannak, akik ismerik szerepét a magyar szociológia újjáélesztésében, tudják, mit jelentett szerepe a demokráciáért vívott küzdelemben. Ez lehetne már történelem, de Hegedűs András ma is tevékenyen részt vesz a közéletben, szervezi a Munkásakadémiát, amit akkor hívott életre néhány évvel ezelőtt, amikor a munkás szót nem volt ildomos kiejteni.

Vajon mit gondol Hegedűs András ma *a baloldalról?* Az újságíró a következőkben nem tesz mást, mint igyekszik hűen visszaadni a hangos gondolkodást, amit az olvasóknak továbbgondolásra ajánl.

— Baloldal... csak úgy lehet értelmezni, mint politikai-szociológiai fogalmat. Most olvastam a Constellationt, mely egy USA-ban megjelenő baloldali folyóirat, és a demokratikus ellenzék legkiválóbbjai a szerzői. A legutolsó száma azt taglalja, *miért győzött a baloldal a térségünkben?* Nagy kérdés, és a válasz sem könnyű.

Mi a baloldal? Ez nem egyszerű kérdés. Onnan kellene kezdenünk, hogy ki a bázisa a baloldalnak. *A munkás.* Ha a munkás nem jut szerephez, nincs igazán baloldal. Ki a munkás? — tehető fel azonnal a kérdés. Az a munkás, aki a munkaerejét eladja, mástól függ mit csinál, mástól függ az egzisztenciája, mástól függ, hogy utcára tehetik. Ma is nagyon sokan vannak, akik ezen ismérvek szerinti munkavállalók. Ma keveset beszélnek a munkásról, mintha nem is létezne. Pedig jellemzői megtalálhatók a szellemi munka és az ipari munka területén egyaránt. Ma a *polgárról* beszélnek. Olvasatomban ezek nem ellentétes fogalmak. Ki a polgár? Önálló egzisztencia, akinek, ha olyan szakértelemmel rendelkezik, egzisztenciális függősége formális lesz, szakmáját vállalkozóként hasznosíthatja. Ez sem mostani dolog, gondoljunk a századforduló nyomdászaira. Ma is elképzelhető, hogy a munkások egy része polgárrá lesz. A jellemző azonban jelenleg nagyon nehéz, kétségbeesett helyzetben lévő munkás.

A munkás ma is a *fő bázisa* a baloldalnak, még ha ez nem is mindig tudatosul. A szakszervezeteken keresztül valódi értelmet kap. A szakszervezet a politika szintjén közvetíti a baloldal értékeit, miközben elsősorban érdekvédelmi szervezet természetesen. A munkás persze politizál. Az én elemzésem szerint, a munkás belépése a politikába egyenlő a szociáldemokrata párt megjelenésével, létezésével. Ma az MSZP baloldali párt, bázisa a munkás, a szakszervezetek. Tradíciói baloldaliak...

Mi is a baloldal? A baloldal azt jelenti, hogy *az ember van a központban.* A humanizmus választja el legélesebben a jobboldaliaktól. A baloldal azt jelenti, hogy *szolidárisak* az elesettekkel. Mert segíteni kell a baloldalnak, az elesetteknek.

Ma Magyarországon még nem úgy működnek a civil szervezetek, mint a fejlett országokban, és nem úgy segítik a leszakadókat, mint ott. Az egyházaknak a kezdetektől feladata a karitatív tevékenység, sem tudják ezt még teljes mértékben megvalósítani. Az elmúlt évtizedek sem az egyházak, sem a civil szervezetek ez irányú tevékenységének nem kedveztek. Az egyházak keresik a helyüket, s a civil szervezeteknek is vannak tennivalóik ezen a területen.

A baloldali pártok jutottak hatalomra a térségben. Most eléggé el vannak foglalva a hatalommal. Talán örülnek a hatalomnak? Vagy nagyon kell küzdeniük a hatalom megtartásáért? Ameddig tevékenységük középpontjában a hatalom áll, addig *háttérbe szorulnak* a baloldali értékek. Azt gondolom, egyszer eljutunk oda, hogy a baloldali értékek felvállalása lesz a meghatározó a gyakorlatban.

Meggyőződésem, bármennyire ellentmondásos is a mai helyzet, hamarosan eljön az idő, amikor mindenki előtt világossá válik, hogy *nem lehet baloldal nélkül politikai élet,* és eljön az idő, amikor érvényre jutnak a baloldali értékek. Mert mi nem lehetünk a Balkán, ahol elfelejtik a szolidaritást, a békevágyat, a humanizmust. Mi el fogunk jutni oda, hogy nem a hatalom kérdése foglalkoztat bennünket, hanem a szocialista eszme.

Hallgattam Hegedűs Andrást, és kicsit irigyeltem. A pokol hány bugyrán kellett átmennie élete során, és mégis, mennyire tud hinni abban, amiben engem — minket? — a napi ellentmondások megingatnak. Pedig, milyen egyszerű az egész: *humanizmus, szolidaritás* ... Csak így kellene élnünk a hatalom árnyéka nélkül.

Lux Judit

VASUTASPORTRÉK

ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

MEGFELELŐ HELYRE, MEGFELELŐ EMBEREKET!

Gera Attila,

KÖFE Központ vezető, Szeged Üzletigazgatóság



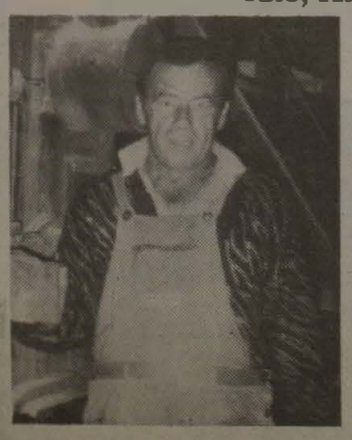
... „1980 július 1-jétől vagyok vasutas. Szakközépiskolában vasúti távközlő és biztosítóberendezési szakon végeztem, majd a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán folytattam tanulmányaimat. Először a TBF építési részlegében dolgoztam, majd részt vettem a KÖFE központ üzembe helyezésében és azóta itt dolgozom."

... „A nemzetgazdaságnak legyen rengeteg pénze, hogy a vasút és az állam viszonyát végre korrekten le lehessen tisztázni. Fontos lenne még, hogy megfelelő helyre a megfelelő emberek kerüljenek, mert a vasúton belül nem mindig van így."

A MI MUNKÁNK IS KÖNNYEBB LEGYEN

Csontos Sándor,

fűtő, Kál-Kápolna Állomásfőnökségen



... „Kényszerből kerültem a vasúthoz 1990-ben, mivel lakóhelyemen — Hevesben — nem volt munkalehetőség."

... „Az állomásépület fűtéséhez és melegvízellátásához széntüzelésű Marabu-gőz-kazánokkal termeljük a hőt. Ez igen nehéz fizikai munkát és felelősségteljes odafigyelést igényel, ráadásul nem a legegészségesebb. Remélem a közeljövőben megoldódik a gázfűtés, ezzel a mi munkánk is könnyebb lesz."

Legyünk-e kemények?

Puha vagy Jenő! — kiabálták a szurkolók a Ferencváros egykori balhátvédjének, így biztatva cukkolva kedvenc csapatuk kőkemény játékosát. Kádár Jánost puhánysággal, engedékenységgel vádolták a hatvanas évek közepén a párt balszárnyának tagjai, miközben a politikai szélsőjobb diktátornak titulálta. A „keménység vagy puhaság" kérdése — mint látjuk és tapasztaljuk — egyaránt felmerül a magánéletben (például a szülői gyakorlatban) és a közéletben. Politikusokat is gyakran soroljuk a „héják" és „galambok" csoportjába. Miért lennének kivételek az érdekvédők?

Az MSZOSZ májusi kongresszusán is felmerült ez a problémakör. Több felszólaló is hangot adott azon véleményének, hogy a szövetség — korábbi önmagához képest — túlságosan engedékeny, megértő, nem elég kemény az érdekvédelem napi ütközeteiben. Ilyen bírálatok személyesen Nagy Sándort is érték. Az elnök szükségét érezte, hogy reagáljon ezekre a kritikákra. Előadói beszédében azt mondta, hogy ha minden esetben egy kicsit „keményedett" volna, amikor erre felszólították, akkor „a vídia hozzá képest teavaj lenne". A derültséget fakasztó, szellemes hasonlaton érdemes komolyan eltűnődni. Hogy is állnak ezzel a keménységgel, puhasággal? Valójában melyik és milyen a kívánatos szakszervezeti magatartás, az eredményességgel kecsegtető érdekvédői stílus?

Egy szakszervezeti vezető radikálisabb, vagy mérsékeltebb, az sok mindentől függ: az ember alkatától, vérmérsékletétől, a konkrét helyzettől, az adott szituációtól, általában azonban nem mondhatnánk, hogy idilli időket, valamiféle lírai korban élnénk. A kialakuló „vadkapitalizmus" körülményei között telnek a mindennapjaink, amelyben könyörtelen harc, éles verseny folyik a profitért, a nyereségért, a karrierért, a napi megélhetésért, a túlélésért.

Az érdekek harca ilyen közegben zajlik. Bokros Lajos pénzügyminiszter „sem kisasszony futballt játszik", a munkáltatók sem engedékenyek, a külföldi partnerek sem adnak semmit szívességből. A mai kemény időkben tehát inkább a vídiakeménység járja, mint a teavaj.

A határozott fellépés azonban nem jelenthet öncélú radikalizmust, a kemény tárgyalási magatartás nem azonos az asztalt verő hangoskodással, a demagógiával. A keménység, a határozottság nem mond ellent a kulturált, demokratikus magatartásnak, tárgyalási stílusnak. Nem ellentétes a humanizmussal az emberséggel. Legyünk tehát kemények, szívósak, határozottak ott, ahol, amikor kell. Legyünk toleránsak, kompromisszumkészek, megértők és reálisak, ahol s amiben szükséges. A „keménység" járjon párban az önmérséklettel, az önkritikával, az önismerettel, az ellenfél, a partner tiszteletével. Így válik elfogadhatóvá, hitelessé az ember, s „az ügy", amit képvisel, s amelyért küzd.

S még valamit, amiről Sándor László beszélt a kongresszuson: az MSZOSZ nem lehet arctalan szövetség, nem nélkülözheti markáns vonásait. De nem erősíthetünk szélsőséges nézeteket. Ügyelnünk kell arra, hogy kritikáinkban ne kerüljünk egy platformra azokkal, akik nem is oly régen még az MSZOSZ szétverésén munkálkodtak, most pedig szövetséges vasúti jobbot akarnak felajánlani a céljaik eléréséhez. Ezért fontos a kritika mértéke.

— kárpáti —

HEGYEN-VÖLGYÖN

MONORI VASUTAS NYUGDÍJASOK

Mátrai körutazás

A monori vasutas nyugdíjasok a jó idő reményében indultak útnak. Sajnos azonban az idő nem kedvezett, de azért amit beütemeztünk, azt megnéztük. Így elsőnek a Zagyva völgyében a Mátra lábánál a *tari várromokat* és a *katolikus templomot*, melyet 1780-ban építették barok, román stílusban. Gótikus festményeket szemlélhettünk meg a templomhajóban és a háromkaréjos szentélyben.

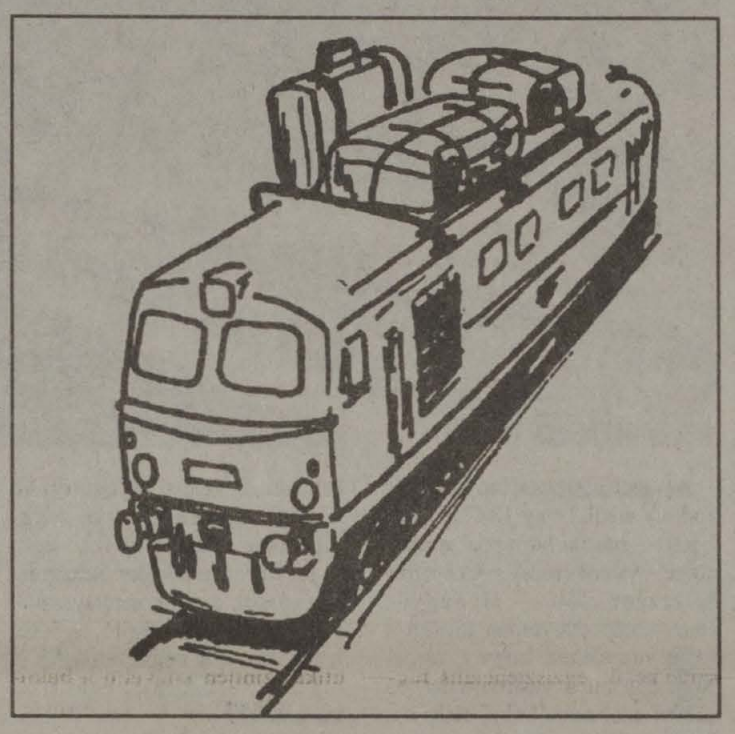
Innen továbbmenve a több településből összenőtt bányászati központba *Bátonyterenyébe* értünk, ahol az 1790-ben épült *Solymossy-kastélyt* néztük, de csak kívülről. Barokk stílusú egyemeletes épület, a két szélső hagymakupolás tornya zsindellyel fedett.

A dimbes-dombos tájon továbbmenve *Pétervásárra* értünk, itt legelőször a *Keglovics kastélyba* mentünk. Ez is egyemeletes manzárdtetős épület. Tornácos udvara van. Fazola lépcsőkapui és vasrácsai nagyon szép kovácsmunkára vallanak. A díszteremben leülve néztük a humoros vidám rokokó freskókat. 1760-ban épült, de igen jó állapotban volt most is. A domboldalra felfelé nézve láttuk a két homlokzatú első romantikus stílusú, gótizáló magyar épületet ez ma ott a katolikus templom. Nagyon érdekes építésű három hajós és a szentélye is kétrészes. Továbbmenve *Istenmezeje* falun mentünk keresztül, ahol olyan sziklás dombos részeket láttunk, mely csak itt van az országban, de talán még Európában sem. Nagyon nagy élmény volt a kövek között egy török templomrészt is megnézni. Majd *Sirok várát* láttuk és továbbhaladva a *Sástónál* kötöttünk ki, ahol a gyönyörű arborétumot a fákat néztük meg a fahídon keresztül menve e kilátótoronyhoz értünk. Ennek 285 lépcsőjét is számos nyugdíjasunk megmászta és gyönyörködtek a Mátra szépségében.

A Mátra alján elterülő *Abasár* volt a következő állomás. A néphit szerint az egyik borpincében sejtik *Aba Sámuel* sírját. Mi a bormúzeummal ismerkedtünk. Ott friss zsíros kenyeret szolgáltak fel részünkre és a szomjat Abasári leánykával oltottuk. Aki akart hozott még haza is belőle.

Hazafelé az út nótázással telt és igen jó hangulatban élményekben gazdagabban szerencsésen értünk Monorra és a sofőrünk *Téglás Laci* majdnem mindenkit házhoz vitt. Köszönet érte.

Molnár Elek



MÉRLEGEN AZ ÖTA

Múlt évi gazdálkodás

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap május végén — az idén immár másodízben — ülést tartott. Ezúttal az elmúlt évi gazdálkodásról készült beszámoló, valamint az egyesület alapszabályának a módosítására készült előterjesztés szerepelt az ülés napirendjén.

Tivald Attiláné ügyvezető elnöktől megtudtuk az ÖTA *bevételei a tervezettnél kedvezőbben alakultak*. A tagdíjaknál például *25 millió forint többlet bevétel* keletkezett. Az *egyéb módon*, a gondos vagyongazdálkodásnak és a jó befektetésnek köszönhetően mintegy *10,6 millióval nőtt a bevétel*. A kiadási oldal a tervezet szerint alakult. A tagokat közvetlenül érintő *készpénz-segélyeknél a felhasználás* az előző évhez képest közel *18 százalékkal magasabb volt*. A segélyfejlesztések eredményeképpen nőtt a dolgozók *kórházi ápolás* címen, valamint a *tartósan táppénzen* levő dolgozók részére kifizetett segély összege. A *kelengye- és a temetkezési segélyeknél is növekedett a kifizetés*.

A közvetlen *képpénzsegélyekre 188 millió 852 ezer forintot* fordított az egyesület. A készpénzsegélyeknél jóval nagyobb mértékben, az első évihez viszonyítva mintegy *39 százalékkal nagyobb volt a szociális támogatásokra* fordított összeg. Az időszakos szociális gondozások költsége közel 35 százalékkal növekedett. Ez közel *2000 időskorú ÖTA-tag térítésmentes beutalását* tette lehetővé.

A *nyugdíjasok szociális segélyére 5 milliós méltányossági segélyre 41 millió 878 forintot fordítottak*. Ez utóbbi nagy részét a nyugdíjasok *gyógyszersegélye*, valamint a *fogpótlásokra* kifizetett hozzájárulás tette ki.

A közvetlen segélyek mellett említést érdemel a *vasút-egészségügyi intézményeknek nyújtott céltámogatás* is. Ennek az összege meghaladta a *15 millió forintot*. Támogatásba részesült a *budapesti és a budai MÁV Kórház, a budapesti, a debreceni, a szegedi, a szombathelyi területi egészségügyi központ, a MÁV Kójál*, valamint a *hévízi MÁV-szanatórium*.

Tivald Attiláné elmondta még, hogy mivel a tagokat érintő közvetlen segélyezési kiadások 25,8 millió forinttal maradnak el a ténylegesen realizált tagdíjbevételtől, a választmány úgy döntött, hogy ezt az összeget is a tagok *támogatására* kell felhasználni.

Visi

VERSENYBEN

NÖVELTÉK A FOGLALKOZTATOTTSÁGOT

Eredményesen dolgozik a MÁVÉpcell

Az építési főnökségekből alakult a celldömölki MÁVÉpcell Kft. A Budapest Hegyeshalom Projekt Iroda, a budapesti vasútigazgatósággal minősítette a celliek tevékenységét és az nagyon jó szakvéleményt kapott! A cég eddigi tevékenységéről beszélgettünk Söptei Józsefné, ügyvezető igazgatóval. Elöljáróban elmondotta, hogy az ország építési főnökségei közül egyedül a celldömölkiek foglalkoztak mély- és hídépítési, magasépítési és vasútépítési feladatokkal. Ezeket a profilokat az átalakulás után is megtartották. Majd így folytatta:

— Az 1992. december 30-i átalakulás után nagyon nehezen indult a következő esztendő. Okok közül kiemelkedik, hogy az építőiparban a téli hónapok jelentik a mélypontot. Ekkor történt a szombathelyi igazgatóság Pécshez történő csatolása. Éppen ilyen időszakban kellett végrehajtani az új számviteli törvény szerint a beruházási, felújítási és karbantartási tevékenységek elhatárolását. Szervezeti intézkedésként megszüntették a bobai, a szombathelyi és a tapolcai részlegeiket. Az egyes munkahelyekre a celldömölki központból irányították a dolgozókat. A késői munkakezdés ellenére sikeres volt az 1993-as esztendő. Mind a három részlegük eredményes volt. A 469 millió forintos bevételükkel, 17 milliós adózás utáni eredményt „produkáltak". Az elért eredményekből futotta felszerelések, különböző szerszámok, munkavédelmi eszközök és munkásszállító gépkocsik beszerzésére.

— A tavalyi esztendő már zökkenőmentesen indult — folytatta tovább Söptei Józsefné. 1 milliárd 400 ezer forint volt a bevételük, amely után 51,4 milliós eredmény keletkezett. Újra folytatták a műszaki fejlesztéseket is. Két sínhegesztő részleget állítottak fel. Terepjáró gépkocsikat és földmunkagépeket vásároltak. A felépítményi munkálatokat kismunkagépek beállításával tették könnyebbé. Majd így folytatta az igazgatónő:

— Az idei év újabb kihívásokat hozott. Megnyertük a GYSEV által kiírt pályázatot a Sopron és az országhatár közötti 5,2 kilométeres pályaszakasz átépítésére. Erre a legnagyobb osztrák vasútépítő céltól a Swietelskytől béreltünk géplánckat. Ez olyan alépítményjavító gép, amely a felépítmény megbontása nélkül 20-90 centiméteres mélységben kiszedi az alépítményt, a felhasználható részt visszaülteti, a felesleges anyagokat eltávolítja.

Nem utolsó szempont, hogy az átalakuláskori 256 munkavállalóval szemben ma már több mint 300 embernek adnak kenyeret. Mi a sikerük titka? — kérdeztük végezetül.

— Ezeket az eredményeket csak úgy lehetett elérni, hogy a kft.-nél a dolgozók átlagon felül teljesítettek. Nem volt könnyű igazodni a rendszertelen foglalkoztatásokhoz; a szombat-vasárnapi és az éjszakai műszakokhoz. Dolgozóinkon kívül köszönet illeti a megértő családjaikat is. Igyekeztünk az átlagon felüli tevékenységüket megfelelően díjazni is. Sokat fordítunk munkásaink, alkalmazottaink szakmai továbbképzéseire. A munkásokon kívül elismerés illeti meg a központi és a műszaki dolgozóinkat is. Egy pályázatra fel kell készülni, a vonalakat megismerni és bejárni. Felelősségteljes munkájuknak is köszönhető, hogy a pályázatokon jó munkákat sikerült megnyerni.

Sz. Jakab István

HÍREK A VASÚTRÓL

Magyar-ukrán vasúti megállapodás

Magyarországnak a Szovjetunió felbomlása óta nem volt vasútközi megállapodása Ukrajnával. Ez megnehezítette az együttműködést és az elszámolásokat. A fuvaroztatókat öt éven át hátrányosan érintő állapot megszűnésének a lehetőségét teremti meg az a megállapodás, amit június 9-én Budapesten *Rigó Zoltán* a MÁV Rt. vezérigazgatója és *Leonyid Zseleznyák*, az ukrán közlekedési miniszter első helyettese, az Ukrán Vasutak vezérigazgatója írta alá.

A megállapodás foglalkozik a *határállomások a határt átszelő vonalszakaszok és műtárgyak felsorolásával, a vonalak összeállításának és kiszolgálásának a rendjével, a vagonok átszerelésével, a személyszállítás, az áruk, a teherkocsik, a konténerek, rakodólapok átadásának a kérdéseivel, az elszámolások kölcsönös rendjével*, hogy csak a fontosabbakat soroljuk fel.

Most már minden remény meg van arra, hogy piaci alapokra kerülhetnek a magyar és az ukrán vasút közötti kapcsolatok.

Kamionok és használt autók vasúton

Rendszeressé válik Záhony és Munkács között a kamionok vasúti szállítása, és megkezdődnek a FÁK-országaiba kerülő „Z"-s rendszámú, használt személygépkocsik vasúti fuvarozásának előkészületei. Erről a MÁV Rt., az Ukrán Vasutak, az ukrán és a magyar határőrizeti és vámszervek képviselői tárgyalási emlékeztetőt írtak a napokban Budapesten. A két fél szakértői rövid időn belül kidolgozzák a forgalom lebonyolításához szükséges menetrendet és technológiát.

Az Ukrán Vasutak és a MÁV Rt. között már *megállapodás* született kamionok, illetve közúti járművek zárt *irányvonatokban* történő továbbításáról a *Záhony–Eperjeske–Munkács* útvonalon. A kezdeményezést az indokolta, hogy tarthatatlan állapotok alakultak ki Záhonyban és térségében a megnövekedett közúti teher- és személyforgalomban.

A megállapodás alapján május végén már próbavonatot indítottak a *Dunakombi*, illetve az *AVT Karpaty* nevű cégek közreműködésével. Amint azt a pénteki megbeszélésen megállapították, *az eddigi próba sikeres volt*, és a tapasztalatok figyelembevételével, illetve az elszámolási rendszer kidolgozását követően várhatóan augusztus 1-jén megkezdődnek a rendszeres szállítások. Ettől kezdve napi két pár vonatot indítanak. A be- és kirakodást, illetve a szükséges vámkezelések idejét is figyelembe véve a határon ily módon *négy óráig* tart majd az átkelés, a *közúti átjutás átlagos 18-20 órájával szemben*.

A záhonyi határon évente 80-90 ezer használt személygépkocsi hagyja el Magyarországot. Az úgynevezett „Z"-s rendszámú autók vasúti szállítására várhatóan július végétől napi két pár vonatot indítanak Nyíregyházáról a csapi konténer-pályaudvarra. A MÁV Rt. és az Ukrán Vasutak közösen adnak vagonokat ezekhez a szerelvényekhez.

Vasúti környezetvédelem

A MÁV-nak a környezet védelme érdekében végzett erőfeszítéseiről a *környezetbarát technológiák meghonosításáról* és a mellékvonalak fenntartásával kapcsolatos legújabb törekvésekről is szó volt a június 1-jén Óbuda állomáson bemutatóval egybekötött rendezvényen. A vasúti környezetvédelemről *Magos György*, a MÁV Rt. kereskedelmi vezérigazgató-helyettese tartott tájékoztatót.

A rendezvény ötletét az adta, hogy az öt éve alapított *Pultrans Vasúti Kft.* ebben az időben mutatta be: miként lehet ömlesztett, por alakú árut (cementet, mészkőlisztet, üvegipari homokot stb.) vasúton és közúton, a *környezetet kímélő átfejtési módszer* alkalmazásával szállítani.

Az óbudai bemutatón a MÁV kereskedelmi és környezettel foglalkozó szakemberein kívül részt vettek az építőipari anyagok felhasználásával foglalkozó cégek vezetői is.

v. f.

Zsebmenetrend

Hosszú évek után az idén újra van vasúti zsebmenetrend Zalaegerszegen. A szombathelyi üzletigazgatóság kiadásában megjelent, színes borítójú tájékoztató füzetecske 15 hirdető támogatásával készült. Így a kiadás az utasok korszerűbb tájékoztatásán kívül még minimális hasznok is hozhat a MÁV „konyhájára".

A göcseji és környéki vasúti menetrendet 40 forintos egységáron, Zalaegerszegen és a környéken lévő nagyobb vasútállomásokon árusítják.

Sz. Jakab

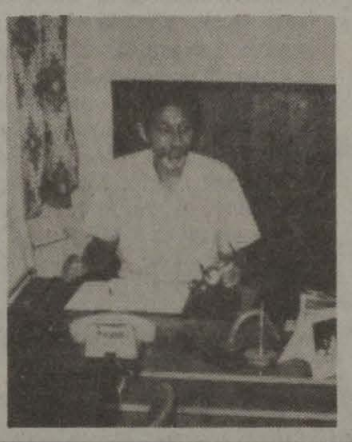
VASUTASPORTRÉK

ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

EGY JOBB VASUTAT

Gerecs László,

vontatási főnök, Pécs



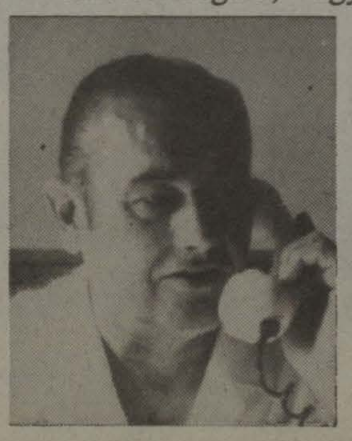
... „Édesapám huszonöt évig volt állomásfőnök, ebből tizenhét évig Pécsett, egyébként erre nagyon büszke vagyok. Kisgyermekkorom óta nagyon sok helyütt az állomások épületében laktam, ez is a vasúthoz köt. 1971-ben lettem vasutas a dombóvári dízel-bázison és a majdani, akkor tervezett, 1975-ös villamosítás előkészítésébe „estem bele", mint kezdő mérnök."

... „Kívánságok általában mesében teljesülnek, de azért én is szeretnék valamit kívánni. Először is egy jobb vasutat. A menedzserképzőn azt tanítják, hogy az embernek jó családi háttere legyen és akkor sokkal jobban megy a munka. Az én véleményem az, hogy kell egy jobb vasút, egy jó munkahely, jó munkahelyi közérzet és akkor lesz jobb családi háttér is."

KISZÁMÍTHATÓ VASÚT-ÁTALAKÍTÁSI PROGRAMOT!

Kocsis József,

balesetvizsgáló, Vagyonvédelmi Igazgatóság Területi Központja, Miskolc



...„1961-ben mint járműlakatos végeztem el a középiskolát. Mozdonyvezetői kiképzésem során megcsapott az akkor még szokatlannak tűnő munkanélküliség szele. Két hónapig úgynevezett sétálóidőre küldtek, mert kiképzésünkre nem volt igény és pénz. 1968-ban mégis dízelmozdony-vezető lettem. Tizenhárom évi szolgálat után lettem balesetvizsgáló."

... „Rendezett munkáltatási viszonyokra, kiszámítható vasút-átalakítási programra, szakmai perspektívára vágyom, és arra, hogy végre tegyék rendbe a védelmi munkát végző fizikai dolgozók bérbesorolását."

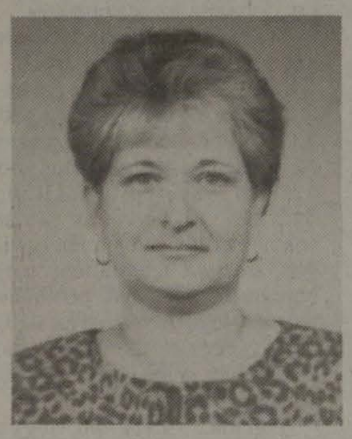
VASUTAK — TÁJAK

VASUTASPORTRÉK
ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

JÓ EGÉSZSÉGET, LELKI EGYENSÚLYT

Zsoldos Barnáné,

oktatótiszt, Mátészalka Állomásfőnökség



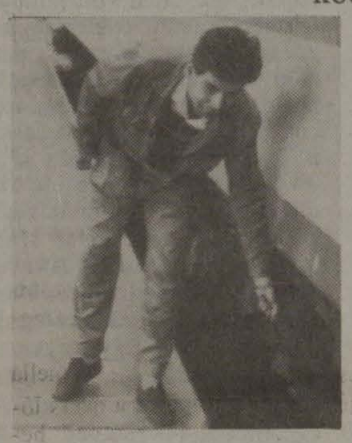
... „Édesapám álma volt, hogy vasutas legyek. 1963 óta, mint mindenki más, én is több munkakört betöltöttem a MÁV-nál, mire betölthettem mostani beosztásomat. Szeretem a munkámat, úgy érzem sok fiatallal sikerült megszerettetnem ezt a cseppet sem könnyű hivatást."

... „Ha hármat kívánhatnék, akkor elsőként jó egészséget és kiegyensúlyozott munkavégzést biztosító jó lelki egyensúlyt, másodszor a család biztonságát garantáló stabil munkahelyet kérnék minden vasutas számára. Harmadikként pedig azt kívánom, hogy a piacgazdaság küzdelmében minél jobb pozíciót nyerjen el a MÁV Rt."

KORKEDVEZMÉNYES NYUGDÍJLEHETŐSÉGET

Horváth Attila,

kocsivizsgáló, tíz éve vasutas



...„A megyeszékhely vontatási főnökségén teljesítek szolgálatot."

... „Elégedett lennék a sorsommal, ha a hidegben-melegben, a szabad ég alatt végzett munkánkat ugyanúgy elismernék korkedvezménnyel, mint a hasonló feladatokat ellátó állomási tolatási kollégákét."

MENTSÜK MEG A KISVASUTAKAT

Kisvasút a Bükk-hegységben

A hazai kisvasutak — a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány kezdeményezésére — egy naptárt állított össze, amely tartalmazza, hogy az idén mikor és hova szerveznek szakmai kirándulást a kedvelt keskeny nyomtávolságú vonalak megtekintésére, múltjának és körülményeinek megismerésére. E program keretében június 3-án a Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút volt az úticél.

A vendéglátó erdészet vezérigazgatójának üdvözlő szavai után *Vécsey Jenő* üzemfőnök adott tájékoztatást a vasút történetéről. Az első erdei vasútvonalat *1915-ben az egri érseki uradalom létesítette.* A pálya kezdetben lóvontatású volt. Később egész vonalhálózat alakult ki. Nagy körzetben — egri faraktár, *Felnémet, Vöröskő-völgy, Esztárkő, Határlápa, Bretva-völgy, Mellérvölgy* — gazdaságosan fuvarozta a kőbányászat, a mészégetés, az erdő termékeit. Természetesen gondoskodott a *személyszállításról* is. A gazdasági élet átalakulása miatt lassanként több szakaszt fel kellett számolni. Jelenleg csupán a *Felsőtárkány és Stimecz-ház* közötti öt km-es szakasz üzemel május 1-jétől szeptember 30-áig munkaszüneti és pihenőnapokon. Csoportok különvonatot igényelhetnek.

A mostani vonal felújítására és az *Eger-Felsőtárkány közötti új nyomvonalon vezető pálya kiépítésére vonatkozó tervek elkészültek*, a beruházási fedezetről tárgyalnak. Cél a természetkedvelők igényeinek kiszolgálása Eger és a Bükk-hegység természeti szépségekben gazdag térségében.

A fűtőház műhelyének (pl. a századeleji gyártású, ma is működő esztergagép) megtekintése után különvonat vitte a résztvevőket a felső végállomásig, Stimecz-házig. A „főerdészek" itt is szakszerűen ecsetelték a környék jellegzetes növény- és állatvilágát, ajánlották a kirándulóhelyeket. A felsőtárkányi központban *Chikán Gábor*, a BME közlekedési kar hallgatója vetített képes előadást tartott a kisvasutak vontatott járműparkjáról. Ugyanitt mutatták be a *„Mentsük meg a kisvasutakat"* sorozat legújabb, *Nemoda István —Tusnádi Csaba Károly:* „A Börzsönyi Gyermekvasút" című, a százéves királyréti erdei vasutat és a környék látnivalóit ismertető füzetét. Kiadta a *Börzsönyi Gyermekvasútért Alapítvány.*

Horváth Károly



JÓ GAZDA MÓDJÁRA KERESKEDŐ VASUTASOK

A Mátra kapujában is a vasutasnapra készülnek

Gyöngyös állomás az idén ünnepli fennállásának 125. évfordulóját. Ennek jegyében rendezik a július 8-ai vasutasnapot is, amelyre az egész város várja a vendégeket, többek között a hatvan-miskolci vasútvonal szakszolgálatainak dolgozóit, hiszen 125 évvel ezelőtt fejeződött be a fővonal építése is.



A vasúttörténet lapjai árulkodnak arról, hogy 1847. június 1-jén — három hónappal a szolnoki vasútvonal üzembehelyezése előtt — Gyöngyös város tanácsa levélben fordult a vasút vezetőihez, hogy a városba is építsenek vasútvonalat, az akkori szóhasználattal, fiókvasutat. A kezdeményezés meghallgatásra talált. A monarchia vezetése katonai szempontoktól is vezérelve nagymértékű vasútépítésbe fogott. 1864. november 30-án kapták meg a hatvan-gyöngyösi vonal előkoncesszióját. A városatyák támogatást kértek a terv megvalósításához. Kijelölték a leendő indóház helyét is Halász és Püspöki között.

Az elképzelések szerint az új vonal főnökségének székhelye is Gyöngyös lett volna. *A sors azonban áthúzta a terveket.* A történtekkel hozható összefüggésbe *Visontai Kovách László* országgyűlési képviselő, országgyűlési háznagy személye, akinek birtoka Vámosgyörkön volt és mellesleg *Tisza Kálmán* kártyapartnereként is számon tartották. A szóbeszéd szerint egy izgalmas kártyacsatában ez a Visontai Kovách elnyerte a vasútvonalat, pontosabban elérte, hogy a hatvan-miskolci vonal ne Gyöngyösön, hanem Vámosgyörkön keresztül haladjon. *Gyöngyös város kárpótlásul szárnyvonalat kapott.*

Hogy e sztori igaz volt-e vagy sem, már nehéz lenne bizonyítani. Az viszont igaz, hogy a terepviszonyok mellett szóltak, hogy a hatvan-miskolci vonalat ne Gyöngyösön, hanem Vámosgyörkön át vezessék. A szinte sík terepen ugyanis íveket alig kellett építeni, ezen kívül a gazdaságpolitikai és stratégiai szempontok is ezt a tervet erősítették. A város vezetői hiába harcoltak később új vonal létesítéséért, az erőfeszítések kudarcba fulladtak. 1870. január 9-én megnyílt a hatvan-miskolci fővonal, 1870. március 16-án pedig a vámosgyörk-gyöngyösi szárnyvonal.

A 125 éves évfordulóra Gyöngyös állomás főnöke, *Németh László* már két esztendeje készül. Elhatározta, hogy ha törik, ha szakad, az idei vasutasnapra felújíttatja a felvételi épületet, mert az bizony az évtizedek folyamán a város legcsúnyább középületévé öregedett. Megmozgatott minden követ, segítséget kért a miskolci üzletigazgatóságtól, az önkormányzattól, a városvédő és szépítő egyesülettől, ismerős cégvezetőktől. A makacs elhatározást végül siker koronázta.

— *Tavaly októberben elkészült a felújítási terv. A munkálatok idén, március 13-án kezdődtek el, és május 31-én, rekordgyorsasággal befejeződtek* — magyarázza hivatali szobájában nem kis büszkeséggel a főnök. — A felújítás az Ornament 2000 miskolci vasúti kft. nevéhez fűződik. Kicserélték a tetőt, a csatornákat, az ablakszerkezeteket, új lemezborítást kapott a perontető, friss színekben pompázik az épület. Az önkormányzat vállalta a peron melegaszfaltos leöntését. A városvédő- és szépítő egyesület az állomás parkjába, a 125. évforduló tiszteletére emlékművet állított. *Betontalapzaton fölfelé ívelő sínen vasúti kerék jelképezi a vasút fontosságát a város számára.* A Hosszúsíngyártó Építési Főnökség adta az emlékműhöz az anyagot és elvégezte a hegesztést, festést. A tatarozás négy és félmillió forintos költségét a pályalétesítményi igazgatóság bocsátotta rendelkezésre.

— *Ebben a pénzszegény világban figyelemre méltó az igazgatóság nagyvonalúsága.*

— Nem jótékonykodási gesztus volt ez, mert pénz odaítélésében nagy szerepet játszott az állomás 1994. évi teljesítménye is. Hat és félmillió forint nyereséget termeltünk fuvarszervezéssel.

— *Hogyan?*

— Megállapodást kötöttünk a Visontán működő YTONG gázbetongyárral nyolc irányvonat raklapos falazóelem és 400 konténer továbbítására Oroszországba. A rakodási szabályokat is itt dolgoztuk ki. Ezen kívül 120 vagon YTONG-téglát indítottunk Csehországba öt irányvonattal.

A mellékvonali kis állomás alaptevékenységen kívüli eszközökkel is igyekszik bevételeit növelni. Vámudvar céljára bérbe adták például az áruraktárt és a hozzá tartozó hatezer négyzetméteres területet, amelytől az árufuvarozási teljesítmény növekedését is várják. *A régi vonatkísérő melegedő helyiséget a Professzionális Távközlési Hálózat kft. bérelte ki, amelyben telefonközpontot létesítenek a MATÁV részére.*

Németh László tizennyolc éve főnöke az állomásnak. Ez idő alatt 48 kg-os sínekre cserélték többek között a vágányhálózatot, villamosították (1984-ben) a vámosgyörk-gyöngyösi vonalat és felújították 1990-ben a raktárépületet. Mindez aktív közreműködést igényelt a főnöktől, nem beszélve a kiemelkedő szállítási teljesítményekről. Innen, a Mátra kapujából indultak útnak a fa, a kő, az érc, a gyümölcs és a bor szállítmányok. Mint feladó és fogadó fejállomás az igazgatóság harmadik legnagyobb állomása volt. A legkiemelkedőbb szállítási teljesítményt 1979-ben érte el. Akkor 155 ezer tonna árut adtak fel és 288 ezer tonnát fogadtak. 1990-ig (120 éven át) az itteni vasutasok azért küzdöttek, hogy ki tudják elégíteni a szállítási igényeket. 1991-től pedig mindent elkövetnek azért, hogy fuvart szerezzenek.

Gyöngyösön huszonkét vasutas teljesít szolgálatot. 1870-ben is ennyien dolgoztak. A vonatok a pályán 46 kilométeres sebességgel közlekedhettek. Jelenleg is ennyivel! Egy mozdonyvezető a minap jelentette:

— *Főnök úr! Jelentem, hogy Gyöngyöshalászt elhagyva egy nyúl megelőzte a vonatot!*

De félre a tréfával. Az idegenforgalmi szempontból is jelentős város készül az évfordulóra, a vasutasnapi ünnepségre. Az állomás homlokzatát virágkosarak és nemzetiszínű zászlók díszítik majd, a város felőli oldalon pedig beton-virágcserepeket helyeznek el. Ide várják a hatvan-miskolci vonal minden szolgálatának vasutasát. Az ünnepség kultúrműsorral kezdődik. Fellépnek többek között a városi fúvósok és zenekarok, kitüntetéseket, elismeréseket adnak át, azután az ünneplő közönség a mátrai erdei kisvasúttal a vadregényes Lajosházára utazik, ahol hamisítatlan gyöngyösi bor és jászsági borjúpörkölt várja a vendégeket.

— or —

ITT A NYÁR

Kell egy kis áramszünet...

Szó se róla, mindenütt jó... de aki csak teheti, nyári szabadság heteit ne otthon töltse. A megszokott környezettől, a napi problémáktól való eltávolodás önmagában is felüdülést jelent. Az új élmények, az új ismerősök oldják a feszültséget, „vasalják" az idegeket.

A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a kikapcsolódás, a nyaralás akkor ér igazán valamit, ha legalább 3 hétig tart. Az első 7-12 nap ugyanis nagyrészt azzal telik, hogy akklimatizálódunk, szervezetünk „szokja"a megváltozott körülményeket, s csak ezután kezd valójában pihenni, feltöltődni.

A pihenést azonban ugyanúgy érdemes megszervezni, beosztani, mint a munkát. Egyaránt rosszul gazdálkodik szabadságával az, aki naphosszat az ágyban hever, és az, aki reggeltől estig túrázik vagy éppen fürdőzik. A monotónia, a hosszabb idejű azonos tevékenység frissülés helyett tompultságot, fáradtságot okoz — ezt a vakáció megtervezésekor, a napi programok összeállításánál feltétlenül vegyük figyelembe. A jó pihenésnek, a gondtalan kikapcsolódásnak egyébként egyszerű a titka: a szellemi munkás fizikai erőkifejtéssel, a fizikai munkás szellemi elfoglaltsággal tud legjobban regenerálódni.

Az idegeskedéssel, rohanással teli hétköznapokon alig, vagy egyáltalán nem jut idő a családtagok meghitt együttlétére, az egymás örömeiben-gondjaiban való osztozásra. A házastársak, a szülők és gyerekek közötti lazuló kapcsolatok megújítására kitűnő alkalom a közös nyaralás néhány hete. Ismeretlen tájak együttes fölfedezése, közös élmények gyűjtése szinte észrevétlenül új tartalommal tölt meg kihűlőben levő kapcsolatokat, megfakult érzelmeket.

A közös hazai vagy külföldi vakációzás örömét könnyű elrontani, ha a család valamelyik tagja (többnyire a szülők egyike) ráerőlteti kívánságait, kedvteléseit a többiekre. Célszerű az arany középutat járni: programba iktatni városnézést, múzeumlátogatást, ha mondjuk a szülőknek ehhez van kedvük, s időt szakítani focimeccsre vagy popkoncertre is, ha a gyerekeknek ez a szívük vágya.

Végül még egy tanács: nem érdemes a várva várt nyári szabadság napjait feláldozni az üzletelés, a bevásárlás oltárán. A kirakatok nézegetése, egy-egy „szuvenír" beszerzése persze helyénvaló, ám aki reggeltől estig csak a boltokat járja, az jó vételre szert tehet, de emlékezetes élményekre, frissítő kikapcsolódásra aligha.

Júliusi prognózis

Középhőmérséklet

Július 20-22 fok között alakul a havi középhőmérséklet sokéves átlaga Magyarország területén.

Az évszázad eddigi legmelegebb júliusa éppen az elmúlt évi az 1994-es volt, 23,4 fokos havi középhőmérsékletével 2,6 fokkal haladta meg a sokévi átlagot.

A leghidegebbnek 1913 júliusa bizonyult, 17,9 fokos középhőmérséklete 2,9 fokkal maradt el a sokévi átlagtól.

Napsütés

A napsütéses órák számának sokéves napi átlaga 8 és 14 óra között van (a csillagászatilag lehetséges napfénytartam Budapesten a hónap elején 15,9 a hónap végén 15,0 óra).

Prognózis

1995. júliusában várhatóan mind a havi középhőmérséklet, mind a csapadékösszeg a sokévi átlag körül alakul.

Megkezdődött a gyermeküdültetés

Kenesén és Kőszegen

A nyári szünidőben *Balatonkenesén* és a különböző gyermekintézményekben, *2100 vasutas gyerek vehet részt kedvezményes üdülésben*, illetve *„nyelvi táborokban"*. Kenesén öt turnusban mintegy 1800, *Kőszegen* egy turnusban 192 gyerek üdülhet. Ezenkívül *Kaposváron* az általános iskolák felső tagozatos tanulói, *Szegeden* pedig a középiskolásoknak rendeznek, egy-egy turnusban nyelvtanfolyamot. Kőszegen 13-án, Kenesén június 14-én kezdődött a gondtalan vakációzás. Azért gondtalan, mert az idén is, miként a korábbi években, évtizedekben, *szakképzett tanárok és főiskolai hallgatók felügyelnek a gyerekekre*. De nemcsak felügyelnek, hanem a program, a kulturális és sportrendezvényekért, a kirándulások lebonyolításáért is felelősek a tábor mindenkori vezetőjével együtt.

A magyar vasutas gyerekek mellett júliusban-augusztusban *külföldi vasutas gyerekek* is üdülnek Balatonkenesén. Csereüdültetés keretében a MÁV Rt. *belga és cseh*, a Vasutasok Szakszervezete *görög, szlovák és lengyel* vasutas gyerekeket üdültet. A görög csoport június végétől július 11-ig, a szlovákok július második felében, a lengyelek augusztus elején üdülnek a Balatonnál.

V. F.

Csodálatos hét nap

Május 12-től csodálatos hét napot töltöttünk *Görögországban* Olympic Bech-ben. A Vasutasok Szakszervezete *Vasútegészségügyi Intézőbizottsága* szervezte a vasútegészségügyben dolgozó szakszervezeti tagok és családtagjaik részére. A szállás 1 fő részére ezer forint volt.

Hihetetlenül olcsó egy, jól felszerelt, tiszta, modern, a tengerhez közel lévő, 2 ágyas apartmanért. A tenger, homokos part, a gyönyörű tájakon tett kirándulások, a jól ellátott boltok, éttermek, a vendégszerető görögök, felejthetetlenné tették számunkra ezt a kora nyári üdülést.

Köszönet a szervezőknek, hogy 88-an már nyár elején felüdülhettünk.

Boldog Gizella
MÁV TEK PÉCS

Szamaritánusok

A Szamaritánusok Magyarországi Szövetségének (Asocia Samaritana Ungaria — A.s.u.) vezetői — az együttműködés lehetőségét felajánlva — keresték fel a Vasutasok Szakszervezetét.

A múlt század utolsó harmadában alakult nemzetközi keretek között működő karitatív szervezet jelszava: *„Segíteni — ez a jelszavunk..."*. Az első magyarországi helyi szervezet 1991. júniusában Sopronban alakult meg. Időközben több mint egy tucat helyen jött létre önálló szervezetük, sőt azóta megalakították magyarországi szövetségüket is.

A szamaritánusok politikai, vallási, nemzetiségi hovatartozásra, nemre, bőrszínre való tekintet nélkül segítenek a rászorulókon. Először a Magyar Vasutas hasábjain keresztül szeretnének bemutatkozni, tevékenységük iránt — olvasóink között érdeklődést kelteni —, majd pedig a vasút keretei között működő szociális intézményekkel szeretnének munkakapcsolatba lépni.

d.

Vakáció — alkalmi munkával

A bő két hónapos nyári vakációt a diákok nagy része nemcsak pihenésre, hanem munkára, pénzkeresésre is fel akarja használni. Az elhelyezkedést inkább az korlátozza, hogy kevesebb a munkaalkalom, mint a munkára jelentkező.

A legfőbb megkötöttség, hogy csak a *14. életévüket betöltött* tanulók létesíthetnek munkaviszonyt, illetve azok a 14 éves kort elért fiatalok, akik felnőttoktatásban vagy iskolarendszeren kívüli oktatásban — esti, levelező tagozaton, ifjúsági osztályban — vesznek részt.

A 16 éven aluliak esetében a munkavállalás további feltétele, hogy a törvényes képviselők, azaz a szülők vagy a gondozók *írásbeli hozzájárulásukat* adják a foglalkoztatáshoz.

Újdonság, hogy a diákoknak az idén már *nem szükséges munkavállalási engedélyt kérni* az iskolától — tehát tanulmányi előmeneteltől függetlenül, akár a pótvizsgára kötelezettek is dolgozhatnak a vakáció heteiben.

A munkaadóknak a jogszabályok szerint gondoskodniuk kell arról, hogy az iskolás munkavállalókat semmiféle hátrányos megkülönböztetés ne érje. Az a helyes és szabályos, ha a követelményekre, a fizetésre, a munkaidőre, az elvégzendő feladatokra vonatkozó *megállapodást írásban rögzítik*, így elkerülhetőek az utólagos viták és reklamációk. A Munka Törvénykönyve arra is kötelezi a munkáltatókat, hogy fiatalkorút, azaz 18 éven alulit olyan munkakörökben nem foglalkoztathatnak, amelyek „testi alkatára, illetve fejlettségére tekintettel hátrányos következményekkel járhatnak".

Születésnapi meglepetés

Rákospalotán, a vasút szomszédságában, kertes, szépen gondozott családi házban él *Bogdán Lajosné* vasutas özvegy, aki a közelmúltban töltötte be 100. életévét. A szép kort megért Bogdán nénit két lányán, *Kibédi Ferencnén*, *Somlai Bélánén* és családján kívül *sokan köszöntötték*. A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesületében sem feledkeztek meg róla. Férje révén ugyanis több évtizede tagja az egyesületnek.

Márton András ügyvezető elnök otthonában kereste fel Bogdán nénit, s a születésnapi jókívánságokat tolmácsolva egy csokor virágot és — kellemes meglepetésként — *10 ezer forint rendkívüli segélyt* nyújtott át az ünnepeltnek. A köszöntésnél jelen voltak lányai, a vele együtt élő Somlainé és Kibédiné is.

A jó egészségnek örvendő Bogdán néni, akinek a *férje Rákosrendezőn volt kalauz*, meghatódottan mondott köszönetet a figyelmességért, az egyesület gondoskodásáért.

Vi

Nyári ellenségek

A nyár kellemességeihez néhány igen kellemetlen betegség, fertőzés is gyakorta társul. Évente legalább 25 ezren kapnak ételmérgezést, több ezren vérhast. A gombásodás pedig népbetegségként jelenik meg a strandszezonban.

Az ételmérgezést leggyakrabban a szalmonella okozza. Ez a baktérium jól érzi magát a nyers tojásban, csirkehúsban, csirkemájban, illetve a belőlük készített ételekben. A betegség gyors lefolyású, antibiotikum szedése nem indokolt, kívánatos viszont a sok folyadék, főleg a citromos víz, a tea. A vérhas elsősorban szennyezett tavakban „szerezhető be", ugyanúgy kúrálandó, mint az ételmérgezés.

A gombák szeretik a nedves, meleg környezetet, így az izzadó, felhevült test zárt részeit, például az ujjközöket. Védekezésként célszerű mosdás, zuhanyozás után szárazra törülközni, hintőport használni. A gombák legmakacsabb fajtája a körmöt támadja meg. Strandokon, tavakban, medencékben történő fürdés után mindenképpen tanácsos a zuhanyozás.

A napozás, a nagy meleg sem veszélytelen, kiütést, hólyagosodást, sőt, ha a külső hőmérséklet eléri a 37 fokot, eszméletvesztést, hőgutát idézhet elő. Ilyenkor hűvös szobába kell vinni a beteget, és azonnal orvost kell hívni.

Hazánk nyugati részén a szúnyogok és a kullancsok okozta fertőzések is viszonylag gyakoriak. Szúnyogriasztónak megfelelnek a gyógyszertárakban is kapható spray-k, de hatásos a borókabokor, vagy a mogyoró levele is. Darázscsípésnél, méhszúrásnál a fullánkot távolítsuk el szemöldökcsipesszel, a helyét dörzsöljük be petrezselyemlevéllel, vagy borogassuk ecetes vízzel. A kullancs csípése vírusos agyvelő- és agyhártyagyulladást okozhat. Ajánlatos az élősdit mielőbb eltávolítani a bőrből. A fertőzés megelőzésének eszköze a védőoltás.

Cukorbeteg gyerekek nyári üdültetése

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete, az egri és a nyírségi diabétesz egyesületekkel közösen, június 12–18-ig, majd augusztus 1–8-ig — korlátozott számban —, csekély térítés ellenében, üdülést szervez vasutas szülők cukorbeteg gyerekei részére 6-12 éves korig. Az üdülés helye: Nyíregyháza, Sóstó. Jelentkezés írásban, Pásku Jenő ügyvezető elnöknél.

Cím: 1068 Budapest, Benczúr u. 41.

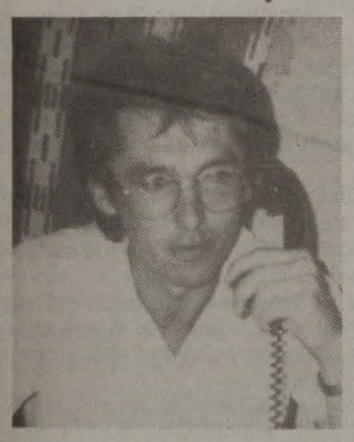
VASUTASPORTRÉK

ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

JOBB MENETREND KÉSZÜLJÖN

Morvai Tamás,

vezénylőtiszt, Kál-Kápolna Állomásfőnökségen



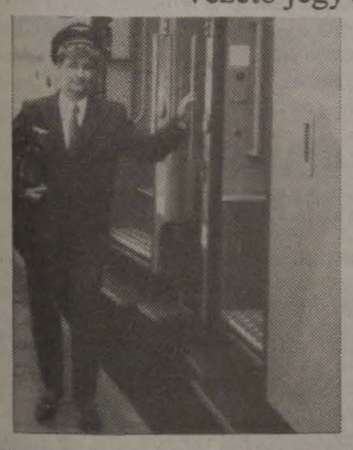
... „1987-ben a gimnázium elvégzése után kerültem a vasúthoz, nagybátyám „unszolására". Forgalmi szolgálattevő lettem Kunhegyes állomáson, majd a tisztképző elvégzése után Kál-Kápolna állomásra kerültem. Jelenleg az állomás 56 utazójának vezénylése a feladatom."

... „Azt szeretném, ha a MÁV Rt.-nek sikerülne olyan menetrendet készítenie, ami a valós utazási igényeknek felel meg. Ne az utasoknak kelljen a menetrendhez alkalmazkodnia, hanem fordítva: az utazási igényekhez és szokásokhoz alkalmazkodó jobb menetrend készüljön."

TISZTA SZERELVÉNYEKET

Varga Ferencné,

vezető jegyvizsgáló, 1986-ban jött a MÁV-hoz



...„Öröm számomra, hogy a menetrendváltás óta Szombathely és Budapest között forgalomba állított InterCity-járatokon dolgozhatom. Szerencsére sok a munkám, mivel sok az utas. Odafele a fővárosig általában alig végzek."

... „Azt szeretném, ha az egész országban olyan kényelmes és tiszta szerelvények közlekednének, mint az IC-járatokon, hisz a magas menetdíjakért cserébe ez megilletné az utasokat."

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 DEBRECEN, Faraktár út 67.

TARTÁLYKOCSI-BÉRBEADÁS
VASÚTI JÁRMŰGYÁRTÁS, JAVÍTÁS
VASÚTI JÁRMŰ ALKATRÉSZGYÁRTÁS
VASÚTÜZEMI, MUZEÁLIS ÉS NOSZTALGIAKOCSIK FELÚJÍTÁSA
ACÉLSZERKEZET-GYÁRTÁS

JÓ TUDNI

Változások a családtámogatásban

A kormányrendelet rögzíti a családtámogatási rendszerben július 1-jétől bekövetkező változásokat. A családi pótlékkal, a gyeddel és a gyessel kapcsolatos módosulásokról a Népjóléti Minisztériumban Kökény Mihály államtitkártól megtudtuk:

A családipótlék-rendszerben bekövetkező változásokkal kapcsolatban az egyik legfontosabb tudnivaló az, hogy az ellátást csak azok a családok kapják folyamatosan a második félévtől is, akik július 15-éig hibátlanul kitöltve benyújtják az igénylőlapot, a vagyon- és jövedelemnyilatkozatot az önkormányzatoknál, a munkahelyi, illetve az egyéb tb-kifizetőhelyeken. Az igénylőlapokat be lehet szerezni az említett helyeken. A nyugdíjasoknak postán küldik ki a nyomtatványokat. Kökény Mihály hangsúlyozta, hogy akik valamiért lemaradnak a határidőről, később is kérhetik az ellátást, és legfeljebb hat hónapra visszamenőleg meg is kapják azt. Az ellátás folyósításának megszűnéséről egyébként mindenkit értesítenek, aki nem nyújt be igénylést.

A családi pótlék mértéke a jövőben nemcsak a gyermekek számától, hanem a család egy főre jutó havi nettó jövedelmétől és vagyoni helyzetétől is függ. Ez alól csupán a három- és több gyermekes családok, illetve a nevelőszülők kivételek, nekik továbbra is alanyi jogon jár az ellátás. A többi család viszont csak akkor igényelheti a pótlékot, ha az egy főre jutó havi jövedelme nem haladja meg a nettó 17 000 forintot, illetve ha nincs 10 millió forintnál értékesebb lakásuk vagy üdülőingatlanuk, netán 2 milliónál drágább autójuk. Az értékmeghatározásnál a kormány döntése szerint „a helyben szokásos forgalmi érték" az irányadó. A nettó jövedelem kiszámításánál az előző évi családi jövedelmet kell figyelembe venni, az összeg azonban csökkenthető a befizetett személyi jövedelemadóval, a tb- és a munkavállalói járulékkal, a fizetett gyermektartási díjjal, az ösztöndíjjal és a gyessel.

Teljes összegű családi pótlékot csak azok a családok kapnak majd, ahol 15 500 forintnál nem magasabb az egy főre jutó nettó jövedelem. A 15 501 és 16 250, illetve 16 250 és 17 000 forint közötti egy főre jutó jövedelemnél csak az ellátás 70, illetve 40 százaléka jár.

A családi pótlékra vonatkozó feltételek érvényesek a jövőben a gyesnél is. Ez az ellátás az év végéig változatlan feltételekkel jár ugyan, de 1996-tól csak akkor igényelhető, ha a család megfelel a családi pótléknál ismertetett vagyoni és jövedelmi feltételeknek. Ennél az ellátásnál a három- és több gyermekeseknek is nyilatkozatot kell tenniük. Az igénylés benyújtásának határideje azonban nem július 15., hanem december 1. Az új szabályozás szerint a gyes összege is változik: a jövőben nem függ a gyermekek számától, hanem egységes lesz, azonos az öregségi nyugdíj legkisebb összegével. Ez jelenleg 8400 forint.

Az államtitkár elmondta azt is, hogy július 1-jétől megszűnik a gyermekgondozási díj. Azok az anyák azonban, akik ebben az időpontban már részesültek gyedben, az év végéig megkapják az ellátást.

Megszűnik a várandósági pótlék is, helyette a szülést követően anyasági támogatást kapnak a nők. A támogatás összege az idén 10 ezer forint.

Ki tekinthető egyedülálló szülőnek?

A jövedelempótló támogatásokkal kapcsolatos gyakorlati tudnivalókról tájékoztatták munkatársunkat a népjóléti tárca illetékesei.

Azoknak az egyedülállóknak, akik családi pótlékra, gyermekgondozási segélyre, anyasági támogatásra jogosultak, az újonnan megállapított összegű járandóságot az illetékesek késedelem nélkül akarják rendelkezésükre bocsátani. Jövedelem- és vagyonnyilatkozatukat soron kívül bírálják el. Egyedülállónak az számít, aki családi állapota szerint hajadon, nőtlen, özvegy, elvált, házastársától külön él (kivéve, ha élettársa van).

Ugyancsak egyedülállónak tekintendő, akinek férje sorkatonai szolgálatot teljesít; akinek házastársa közép- vagy felsőfokú intézmény nappali tagozatán tanul, és nem folytat kereső tevékenységet. Hasonló megítélés alá esik, akinek házastársa beteg, illetve fogyatékos, és munkaképességét 67 százalékban elvesztette, állapota pedig orvosi vélemény szerint 1 éven belül nem változik; nyugellátásban, baleseti, illetve kivételes nyugellátásban, átmeneti járadékban, rendszeres szociális segélyben, szociális járadékban, hadigondozási járadékban részesül; kényszergyógykezelés vagy 60 napon túli intézeti gyógykezelés alatt áll, előzetes letartóztatásban van, szabadságvesztését tölti.

A rendelkezések szerint a munkanélküliek jövedelempótló támogatásának időtartama a jövőben 24 hónap lesz. Akik jelenleg részesülnek ebben a juttatásban, 1996. szeptember 1-jéig jogosultak rá.

Azoknak, akik méltányossági alapon kérik gyermekgondozási segély megállapítását, igényüket a települési önkormányzat jegyzőjéhez kell benyújtaniuk — a kérelmet ő továbbítja az elbírálásra illetékes népjóléti miniszterhez.

Tudnivalók a jövedelemnyilatkozatról

Hamarosan kézhez kapják az érdekeltek a jövedelem- és vagyonnyilatkozat megtételéhez szükséges űrlapokat, amelyeket július 15-éig kell kitölteni a családi pótlékot igénylőknek. A napvilágot látott rendelkezések kapcsán azonban máris több gyakorlati kérdés vetődött föl, amelyekre a népjóléti tárca illetékeseitől kértünk választ.

Ismeretes, hogy a *három és több gyermekeseknek alanyi jogon jár továbbra is a családi pótlék* — részükre automatikusan, nyilatkozat kitöltése nélkül folyósítják járandóságukat. Ugyanez vonatkozik a *gyermeki intézményekben és a nevelőszülőknél* elhelyezett gyermekekre — az intézmény, illetve a nevelőszülő továbbra is kapja a családi pótlékot.

Az 1-2 gyerekesek jogosultságának vagyoni korlátja — mint ismeretes — *a 10 millió forint értékű ingatlan, a 2 millió forint értékű autó.* Nincs szó arról, hogy például hivatalosan kellene felértékelni a kérdéses ingatlan, elegendő a helyben szokásos érték számításba vétele. Ehhez ki-ki segítséget kaphat az ingatlanközvetítő irodáktól.

A gépkocsik 2 milliós értékhatára elég magas; a katalógus szerint a kiskocsik kategóriájában az új Opel Corsa GSI 1,6, a Renault Clio és Laguna, a VW családból a Polo 64; a többi kategóriában az Audi, a BMW, a Chrysler, a Citroen, a nagy Fiat, a Ford, a Honda, a Hyundai gyártmányú kocsik ára haladja meg.

Ki kaphat előnyugdíjat?

Több tízezer állampolgár — férfiak, akik elérték 57. életévüket, illetve nők, akiknek legfeljebb három évük van a nyugdíjkorhatár betöltéséig — választaná az előnyugdíj igénybevételét, ha munkahelye megszűnt, és koránál fogva kilátása sincs újabbra.

Mindazok a munkanélküliek, akik a szükséges feltételekkel rendelkeznek, a korhatár előtti nyugdíjba vonulást szabályozó külön *törvény megjelenéséig*, de legalább *1995. december 31-éig kérhetik* az előnyugdíj megállapítását.

Feltételek: az öregségi nyugdíjkorhatár betöltéséhez legfeljebb három év hiányzik; a kérelmező *legalább 180 napja munkanélküli járadékban* részesül; az öregségi nyugdíjhoz szükséges *szolgálati ideje megvan, és munkahelyre nincs kilátása.* Az előnyugdíjat a Nyugdíjfolyósító Igazgatóság havonta utalja át, és a nyugdíjakéval azonos mértékben emeli.

Aki végkielégítésben részesült, a megállapított munkanélküli járadékot csak annyi hónap elteltével kapja meg, ahány havi átlagkeresetének megfelelő végkielégítést kapott.

Az előnyugdíjban részesülő 1995. július 1-jéig a mindenkori *minimálbér összegéig folytathat kereső tevékenységet.* Ezt követően az előnyugdíj egyidejű folyósítása mellett csak akkor dolgozhat, ha jövedelme a kötelező legkisebb munkabér havi összegének 50 százalékát nem haladja meg (ez jelenleg 6100 forint).

Nem kaphat viszont előnyugdíjat — illetve a folyósítás szünetel —, ha alaki úgy vállal munkát, hogy jövedelme a legkisebb munkabér 50 százalékát meghaladja.

Nyugdíjasok figyelmébe

Az Országgyűlés döntése alapján 1995. július 1-jétől megváltoznak a családi pótlékra való jogosultság feltételei, és ennek megfelelően a jogosultaknak jövedelem- és vagyonnyilatkozatot kell 1995. július 15-ig benyújtaniuk a családi pótlékot folyósító szervhez.

A Nyugdíjfolyósító Igazgatóság ezúton tájékoztatja tisztelt ügyfeleit, hogy mindazok részére, akiknek nyugdíjuk vagy egyéb nyugdíjrendszerű ellátásuk mellett folyósít családi pótlékot, a szükséges nyomtatványt 1995. június 20-ig postán megküldi, tehát annak máshonnan történő beszerzése szükségtelen. Az egyébként rendszeresített nyomtatványnak az igazgatóságnál történő felhasználása lelassítaná az igények elbírálását.

A három és több gyermek után családi pótlékban részesülő nyugdíjasoknak nem kell igényt előterjeszteniük, ezért részükre ilyen nyomtatvány nem is kerül kiküldésre.

Kérjük, hogy a nyilatkozatot — saját érdekében — pontosan kitöltve, 1995. július 15-ig szíveskedjenek visszaküldeni a nyomtatványon is feltüntetett címre.

Nyugdíjfolyósító Igazgatóság

Mennyiért lehetünk betegek?

A stabilizációs program életbelépése nyomán július elseje után fizetni kell bizonyos fogászati kezelésekért, a szanatóriumi ellátások meghatározott részéért, illetve pénzt kérnek a mentős szállítások igénybevételéért.

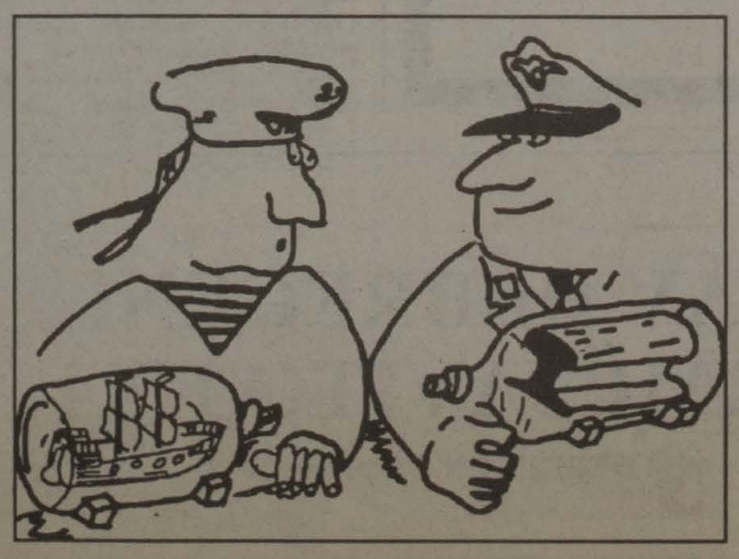
Július 1. után a 18 évnél fiatalabbak, a nyugdíjasok és a sorkatonák, valamint a terhes anyák ugyan ingyen vehetik igénybe a fogorvosi ellátást, ám a technikai munkákért nekik is fizetniük kell. Mit jelent ez? Eddig a fogtechnikai munkáért bizonyos hányadot térített a társadalombiztosítás — tájékoztat dr. Vágó Péter, a Stomatológiai Intézet orvos-igazgatója. Így a kivehető protézis árának 75, a műanyag borítású koronáénak pedig 50 százalékát. A porcelán borítású korona készítését a tb nem támogatta. Július 1. után valamennyi fogtechnikai költség a beteget terheli.

Eszerint a térítésmentes kezelés átlagára — ha pótlásról van szó — így alakul: az öntött korona kerámia borítással darabonként 2500-3000, az öntött csapcsonk csapos fog darabonként 1300, a fémlemez 2300, a fogsor alaplemez 1700, a fogsor tagonként 500, a műanyag borítás darabonként 500 forintba kerül.

A július 1. előtt megkezdett munkákat a régi elszámolással végzik.

A szanatóriumi térítési díjak mértékéről később dönt az egészségbiztosító és a népjóléti tárca. Aki június 30. előtt foglalja el helyét szanatóriumban, annak még díjtalan a kezelés, ezt követően viszont az üdülési, pihenési célú igénybevétel esetén mindenképpen térítésköteles. A jelenlegi elképzelések szerint a szanatóriumi térítési díjak megközelíthetik a napi 1000 forintot.

A mentőszállítás ingyenes marad, ha sürgősséggel, orvosi beutalással, kórházból kórházba történik, ha fertőzésveszély áll fenn, illetve, ha a beteg állapota szakfelügyeletet igényel. Egyébként egy-egy esetnél alkalmanként 100 forint lesz a tarifa. Az Országos Mentőszolgálat tájékoztatása szerint ma Budapesten egy átlagos mentőút 15 km, országosan 24 km hosszúságú. A Toyota kocsit benzinfogyasztása 100 kilométeren 15,3 liter, azaz kb. 1500 forint költséget jelent. Az árkialakításkor figyelembe kell venni, hogy a mentőautók vezetőinek órabére 100-200 forint. Ma átlagosan 2 millió betegszállítás történik évente, ebből a leendő 100 forintos kategóriába 1,5 millió tartozik.



Változatok a végkielégítésre

Végkielégítésről, kisebb és nagyobb pénzek felvételéről, sorsáról — politikai felhanggal, vagy csak az állampolgári kíváncsiság kapcsán — sok szó esik manapság. A Munka Törvénykönyve módosítása a szűk réteget érintő, rendkívül magas összegek megszerzésének lehetőségét mostanában szabályozta.

A jelenlegi szabályozás kimondja: „A munkavállalót végkielégítés illeti meg, ha munkaviszonya a munkáltató rendes felmondása, vagy jogutód nélküli megszűnése következtében szűnik meg. Ha valaki a munkahelyén legalább három évig egyhuzamban dolgozott, egyhavi fizetést vihet haza végkielégítésként. Ötévi munka esetén ez kéthavi, tíz évnél három hónapi, tizenöt évnél négyhavi, húszévi munkaviszony után öt-, legalább huszonöt évi munka esetén pedig hathavi átlagkeresetnek megfelelő összeget jelenti.

Ha valakinek öt évvel a nyugdíjkorhatár elérése előtt felmondanak, további háromhónapnyi átlagkeresetet kaphat. (Viszont semmiféle végkielégítés nem jár, ha idő előtt, vagy betegség okán vonul valaki nyugalomba.) Ez a kifizetési mód tulajdonképpen nem más, mint a munka nélkül maradónak nyújtott törvényes és minimális segítség.

Ahol az állam is tulajdonos, ott a Munka Törvénykönyvében szabályozott végkielégítés rendszerint megfelelően történik. Más a helyzet a magánkézben lévő cégeknél, ahol alkudni is lehet. Megegyezhet például munkáltató és munkavállaló abban, hogy három évre szóló szerződést kötnek, s ha a munkaviszonyt előbb megszakítja a munkáltató, úgy akár tízhavi végkielégítés is ütheti dolgozója markát.

Nem minden búcsúpénz végkielégítés. Ha például meghatározott tartamra szóló szerződést idő előtt felbont a munkáltató, akkor köteles a hátralevő időre — de legfeljebb egy évre — járó átlagkeresetet kifizetni.

Ez azonban nem végkielégítés!

A végkielégítés összegébe a felmondási időre járó fizetés nem tartozik bele.

Érettségivel — szakmatanulás előtt

Az érettségi vizsgán túljutott, de egyetemen, főiskolán tovább nem tanuló fiatalok közül sokan ezekben a hetekben keresnek lehetőséget olyan képzettség megszerzésére, amely megkönnyíti elhelyezkedésüket. A választék bőséges, számos vállalat, cég vagy éppen oktatási intézmény kínál kereteket valamilyen szakma, szakmai ismeretkör elsajátításához. Nem mindegy azonban, hogy ki milyen feltételek között és milyen képzési formába kapcsolódik be. A különféle juttatások szempontjából lényeges, hogy a képzés iskolai vagy más rendszerű. Ezt már előzetesen tisztázni kell, mert a tanintézetek által szervezett formák sem minden esetben iskolai rendszerűek.

Tájékozódni kell arról, hogy a befejezésül kapott okmány állami szakképesítésnek minősül-e. Ebben eligazítást ad az *Országos Képzési Jegyzék*, amely a *Magyar Közlöny 1993. évi 191.* számában jelent meg.

Ajánlatos informálódni arról is, hogy az oktatást szervező cég *jogosult-e a képesítést* igazoló okmány kiadására és a vizsgáztatásra. Ha nem, megfelel-e annak a követelménynek, hogy felkészítse a jelentkezőket a másutt leteendő vizsgára.

A rendelkezések szerint az *államilag elismert* képzettséget adó oktatás kezdetekor *szerződést kell kötni a tanulókkal.* Ebben nemcsak a szakképesítés megnevezése rögzítendő, hanem az is, *hány évfolyamos, heti hány órás* az oktatás, *mennyibe kerül, és van-e vizsgadíj.*

Tudni kell, hogy az iskolai rendszerben, nappali tagozaton részt vevők tanulói jogviszonyban maradnak. S ha oktatásukban gyakorlati elemek is vannak, az ebben közreműködő intézmény, szervezet köteles tanulószerződést kötni. Az ilyen jellegű oktatás ingyenes.

A szakképzési törvény kimondja, hogy a tanulószerződéssel rendelkezőknek a gazdálkodó szervezet legalább a *minimálbér 10 százalékának megfelelő juttatást köteles adni.* Az iskolarendszeren kívül képzettek viszont nem létesíthetnek tanulói jogviszonyt, így semmilyen juttatásra nem jogosultak.

Árapály, árdagály a patikákban

Még teljes gőzzel folynak a számítások és az egyeztetések, annyi azonban bizonyos, hogy a gyógyszerpiacon ismét „megmozdulnak az árak", összesen 850 medicináé változik.

A szokásostól eltérően ezúttal nemcsak fölfelé, hanem lefelé is módosulnak a tételek. Csak *a hazai gyógyszerek drágulnak* — tudtuk meg az Országos Egészségbiztosítási Pénztár illetékeseitől. Az ok: a 8 százalékos *vámpótlék bevezetése* (gyógyszeriparunk nagyrészt import alapanyagokat és segédanyagokat dolgoz föl), továbbá a forint ismételt leértékelése.

A legalapvetőbb orvosságok körében — amelyek az úgynevezett *alaplistán* szerepelnek — *nem lesznek változások,* mert az előállítási költségek növekedéséből adódó különbségeket az Országos Egészségbiztosítási Pénztár fedezi. A *közgyógyellátásra szorulókat semmilyen formában nem érintik az ármozgások,* ők továbbra is térítésmentesen juthatnak gyógyszereikhez.

Az átlagosan *9 százalékos emelés főként a vény nélkül kapható gyógyszereket* érinti; ezek drágulása 5-30 százalékos lesz.

Vannak olyan gyógyszercsoportok, amelyeknek ára igencsak „európai" színvonalú. E készítmények júliustól olcsóbbak. Kevesebbet kell fizetni például az Augmentinért és a Pyassanért. Csökken az Oxibionnak, a Rocephin és a Trental injekcióknak, az Amilorid vizelethajtónak, a Continuin fogamzásgátlónak, a Lipanthyl koleszterincsökkentőnek, valamint a Betadin hüvelykúpnak. A gyakran használt orvosságok közül az *Algopyrin* 16,7, a hashajtó *Tisasen* 15,8, a lázcsillapító *Rubophen* 34,4, a *Kalmopyrin* pedig 25 százalékkal lesz drágább.

„Táblásház" előtt

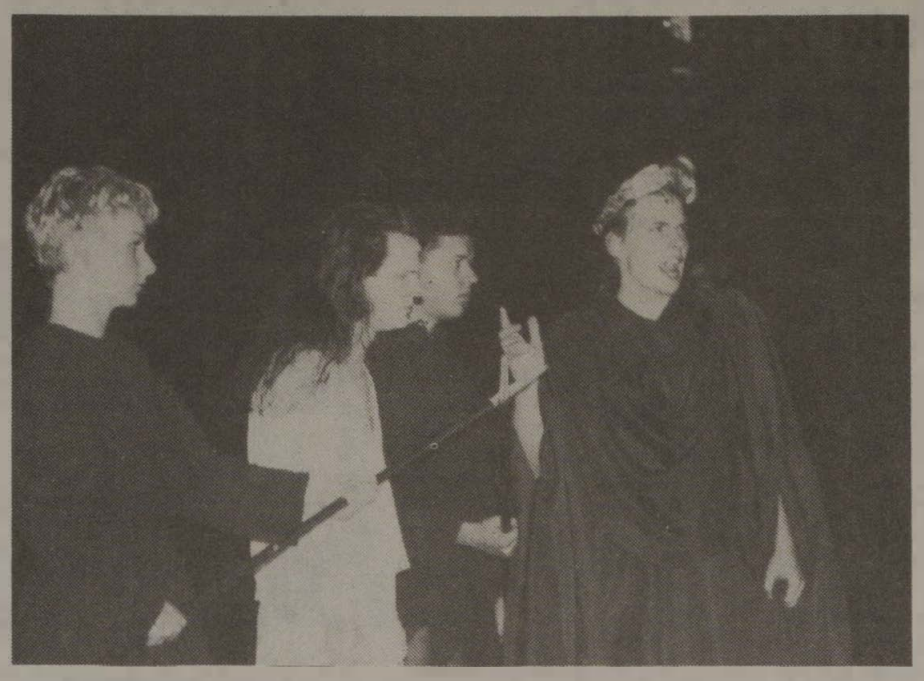
Június 5-én tartotta vizsgaelőadását a Vasutas Zene és Képzőművészeti Iskola Musical Stúdiója. A Rock Színsátorban tartott műsor hatalmas érdeklődés mellett zajlott. A 600 nézőn kívül még 100-120-an rekedtek kívül jegy hiányában, akiket aztán beengedtek, hogy a lépcsőn ülve is részesei legyenek az emlékezetes művészeti eseménynek.

Megjelentek a bemutatón Gyurkovics Sándor és Kovács Kálmán, a KHVM államtitkárai, Rigó Zoltán, a MÁV Rt. vezérigazgatója, Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke. Ott voltak a művészeti élet jeles képviselői, Marton László főrendező, sok színművész, több újságíró. Nem maradtak el a gazdasági élet vezetői, a jelentős vállalatok cégtulajdonosai, közöttük az Opel Autó-Daniba cégtulajdonos igazgatója, Nagy Károly és mások, akik támogatják az iskolát. Az öt éve működő Musical Stúdió első alkalommal tartotta vizsgaelőadását színházi körülmények között, nagy színházi technikával. Három jelentős darabból — a Jézus Krisztus Szupersztárból, a Vörös Malomból és a Miss Saigonból — mutattak be 50 perces átfogó műsorokat. A rendkívüli sikert aratott előadáson jelen volt a Nap Tévé és a Szív Tévé. Ez utóbbi egyórás összefoglalót készített a vizsgaelőadás anyagából.

K. S.

VIZSGAELŐADÁS

„Jézus Krisztus szupersztárjai"

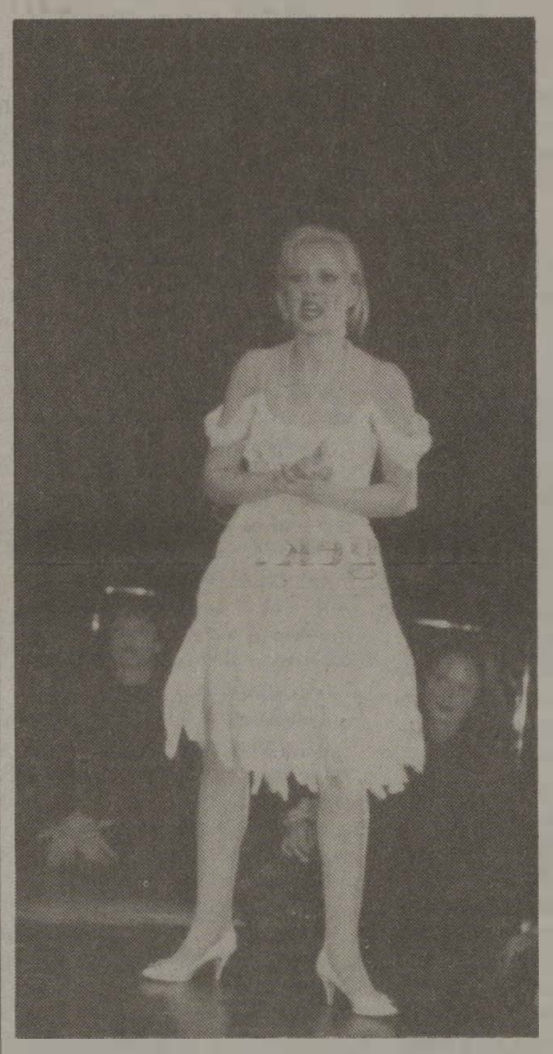


Balról jobbra: Tolnai Cecília, Tombor Zoltán, Koós Gergő és Kamarás Máté



Arany Tamás, Kamarás Máté, Naszvagyi Tamás és Koós Gergő

A Vörös malom „molnárai"



Krassy Renáta



A főszereplő Bussai Erzsébet, mögötte Jóna Szabolcs, Csonka Tünde, Magda Kriszta



„Táblásház"

VASUTASSPORT

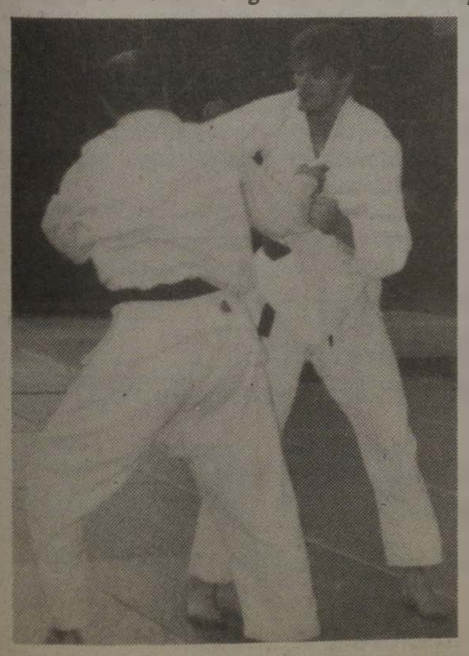
A VASUTASKLUB TÖRTÉNETÉBEN ELŐSZÖR

Dzsúdó-csapatbajnokságot nyert az MVSC

A Miskolci Vasutas SC dzsúdósai a szakosztály két és fél évtizedes fennállása alatt számos egyéni bajnokságot nyertek, s több kiválóságuk a világversenyeken is fellépett a dobogóra, miközben jó néhány érmet szereztek a felnőtt I. osztályú csapatbajnokságokon — a CSB-aranyérem megszerzése azonban eddig nem sikerült. Pedig a szakosztály vezetése, valamint a dzsúdósport városi és megyei támogatói tavaly is mindent megtettek a siker érdekében, de már az elődöntőbe jutásért összekerültek a bajnokság akkori nagy esélyesével, a BHSE gárdájával, s rendkívül izgalmas, szoros mérkőzésen 4:3-ra veszítettek, így elúszott a döntőbe jutás lehetősége.

Nos, ebben az évben a szakosztály támogatói úgy döntöttek (élükön *Rónai Kálmánnal és dr. Putnik Bálinttal*), hogy nem bízzák véletlenre a nagy cél elérését. Mélyen a zsebükbe nyúltak, s élve a szabályok adta lehetőséggel, több „légiós" is szerződtettek, köztük *Kovács Antalt*, s 95 kilogrammos súlycsoport olimpiai és világbajnokát. Esélyeiket növelte, hogy a sokszoros bajnok Bp. Spartacus ezúttal nem indult, a BHSE pedig sérülések, átigazolások miatt meggyengült (a nehézsúlyban nem is volt versenyzőjük). Ám ezúttal a megerősödött UTE lett az első ellenfelük, mely szintén a bajnoki címre tört. Azonban szoros mérkőzésen, de az MVSC győzött. A döntőbe jutásért a Közgazdasági Egyetem SE már kevesebb gondot okozott, s 6:1 arányú győzelemmel léptek tovább a döntőbe, ahol a tavalyi bajnokot is kiverő BHSE várta a vasutasokat...

Eljött tehát a nagy visszavágás lehetősége. Sokan már előre odaadták volna az aranyérmet az MVSC-nek, hiszen a BHSE csapatának nem volt versenyzője a +95 kg-ban, a 60 kg-os súlycsoport hazai rangsorának tavalyi és idei listavezetője pedig sérülten, „turbánnal" a fején lépett a tatamira. Ám Büki így is csaknem leszorította a szövetségi kapitány egyik kedvencének számító Kunyikot, akit nemrég igazolt le a vasutasklub. Végül azonban a „vasutas"-fiúnak sikerült kihasználnia ellenfele sérülését, s megnyerni a mérkőzést. Ezután egyenlített a BHSE, majd az MVSC szerzett újra vezetést, melyet a hajdani miskolci Hajtós egyenlített ki. A 86 kg-ban ismét a vasutasok jutottak előnyhöz, s ezzel el is dőlt a mérkőzés. Ám 95 kg-ban a junior Vb-ezüstérmes Szász István olyan szívósan küzdött a nagy nevű *Kovács Anti* ellen, hogy végül döntetlent ért el. *Csoma Gábornak* viszont elég volt a tatamira lépnie, hogy kihirdessék a győzelmét. Ezzel MVSC-BHSE 4:2.



Kovács Antal az MVSC csapatában

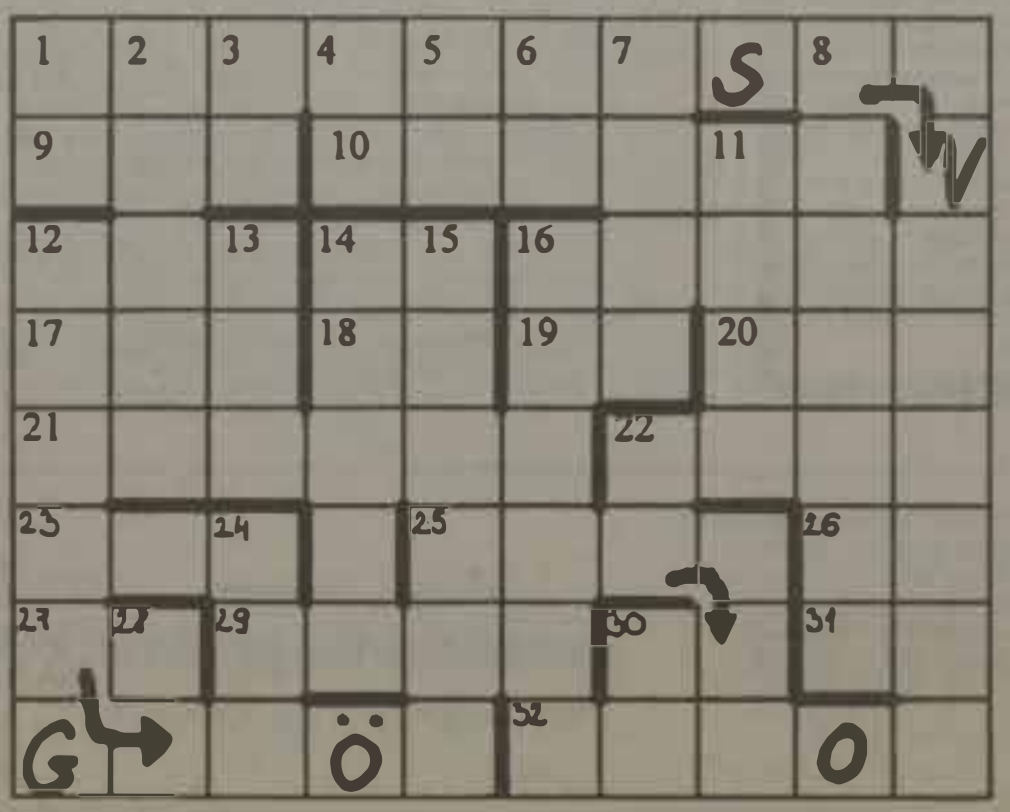
Történetében először csapatbajnoki címet nyert az MVSC! Az anyagi befektetés tehát megtérült, ami minden bizonnyal további kedvező hatással lesz majd a vasutas dzsúdósok anyagi gondjainak csökkentésére. A Miskolci VSC bajnokcsapata: *Kunyik Zsolt, Biró Tamás, Illyés Miklós, Bodnár József, Heidrich Balázs, Pusztai István, Halmágyi Antal, Kovács Antal, Csoma Gábor.* Edző: *Markovics László.*

Büki Péter
(A szerző felvétele)

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

Vasút a zenében

(Idézetek ismert dalok szövegeiből)



Beküldte: Bánszegi József

Vízszintes: 1. Megfejtés. 9. Népuralom latinul röv. **10.** Angol filmszínész (Wales). **12.** A privatizáció egyik módja. **14.** Sipos Aladár. **16. Megfejtés.** (folytatás vízsz. 16., 18.) **17.** Nem kettő. **18. Megfejtés. 19.** Nevek előtti rövidítés. **20.** Fél okos! **21.** Ötletember a filmszakmában (angol). **22.** Vidéki település. **23.** Építész (Miklós). **25. Megfejtés. 26.** Közlekedési terület. **27.** Katonai rang része. **29.** A piacon foglalatoskodó. **30.** Személyes névmás. **31.** Sturm abteilung. **32.** Ilyen határidő is van.

Függőleges: 1. Felsorolás előtti rövidítés. **2.** Kecses, hegyi patás állat. **3.** Élelmezési Minisztérium. **4.** Kötőszó. **5.** Rózsa Sándor. **6.** Orosz folyó (fölös ékezett). **7.** Mogorva. **8.** Régiesen angol ember. **11.** Keret **12. Megfejtés. 13.** .....malion. **14.** Ókori nép. **15.** Keleti ember régiesen. **16.** Uralkodó család (TIA a végén). **22.** Néma fék **24.** Betegség egyik tünete. **28.** Vadász teszi. **30.** Morze jel.

VASUTASNAPI RENDEZVÉNYEK

A Vasutasok Szakszervezete ünnepségei, 1995

Vasutasok Szakszervezete Központi Ünnepségére 1995. július 6-án 11.00 órakor VSZ-székházi díszteremben kerül sor, melyen a VSZ Aranyjelvényét dr. Márkus Imre adja át a kitüntetetteknek.

A VSZ záhonyi területi bizottsághoz tartozó alapszervezetek július 7-8-9-én tartják rendezvényeiket. Ezek közül kiemelkedik július 8-án *Záhony Állomásfőnökség* szakszervezeti bizottsága által szervezett a Fenyőfa Étteremben 10.00 órakor kezdődő ünnepség. Az eseményen részt vesz *Sipos István* MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese és *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke. Ezt követően ZVSC sportpályáján egész nap tartó szabadidős programot szerveznek, minden tagjuk és azok családtagjai részére. A rendezők este utcabálba hívják a csomópont vasutasait.

A *VSZ budapesti területi bizottsághoz* tartozó alapszervezetek közül szintén több helyen rendeznek összejöveteleket. Így például *Budapest Ferencváros állomásfőnökségen* 1995. július 8. 18.00 órai kezdettel Bp. Ferencváros üzemi étkeztermében bált, *Budapest Nyugati pályaudvaron* 1995. július 6., 15,00 órakor a volt üzemi tárolókonyhában zenés összejövetelt tartanak, Budapest Józsefváros pályaudvar dolgozóit 1995. július 7., 13,30 óra birkapörköltre hívják.

Székesfehérvár vontatási főnökség egész napos programot nyújt büfével a *bodajk turistaházban,* 1995. július 8-án.

Hatvan vontatási főnökség a VSZ szakszervezeti bizottsága 1995. július 7-én, 13.00 órától a hatvani Lokomotív pályáján sportrendezvényekkel egybekötött gulyáspartit rendez.

Szob állomásfőnökség szakszervezeti bizottsága a VDSZSZ helyi csoportjával és a műszaki kocsiszolgálattal 1995. július 14-én, 16,00 órától közös szórakozási lehetőséget biztosít egytálétellel, itallal, és zenével.

Miskolc területi bizottság több alapszervezete is egytálétellel kíván kedveskedni tagjainak. Az *oktatási főnökségen* 1995. július 7., 14.00-tól, *vagyonvédelmi igazgatóság területi központja* 1995. július 07., 10.00 órától MVSC sporttelepén, a *Miskolci VVF.* 1995. július 07., 14.00 órától, a pályafenntartási főnökség minden szakszán külön külön, de azonos időpontban 1995. július 7., 14.00 órától várják a Vasutasok Szakszervezete tagjait. A *Miskolci vontatási főnökség* 1995. július 08., 10.00 óra oktatási főnökség udvarán egész napos családi kultúrprogramot biztosít tagjai számára.

Kál-Kápolna állomásfőnökség szakszervezeti bizottsága 1995. július 15-én az Egri Gárdonyi Géza vadásztársaság vadászházában egész napos és éjszakába nyúló rendezvényre hívja minden szakszervezeti tagját és családtagjait.

Az események sorából kiemelkedik *Gyöngyös állomásfőnökség* ünnepsége. *Ebben az évben 125 éves a Gyöngyös–Vámosgyörk között húzódó vonalszakasz.* Ez alkalomból 1995. július 8-án, 10.00 órakor központi ünnepséget tartanak Gyöngyös állomáson. A hagyományokhoz hűen a hivatalos ünnepség után *Lajosházán* egésznap tartó szabadidős programokkal és szabadtéri főzéssel.

Nagykanizsán július 5-én, 14 órai kezdettel a *MÁV Kodály Zoltán Művelődési Házban* kerül sor az ünnepségre, melyet követően bált szerveznek a csomópont alapszervezetei.

Szombathely térségében július 8-án, *Zalaszentivánba* várják juliálisra a környékbeli vasutasokat.

Szegeden július 7-én, 16 órától a *Tanárképző Főiskola sportpályáján* kispályás labdarúgó-bajnokság, 20 órától a Művelődési Házban bál megszervezésével kívánják emlékezetessé tenni a 45. vasutasnapot.

(Hajnal)

LAPZÁRTA UTÁN

VSZ-tiltakozás

Lapzárta után kaptuk a hírt, hogy a Vasutasok Szakszervezete az ország sajtónyilvánossága előtt tiltakozott amiatt, hogy a Magyar Államvasutak Rt. ellen a társadalombiztosító két igazgatósága 7,2 milliárd forintos inkasszót nyújtott be azzal az indoklással, hogy a MÁV nem rendezte tb-tartozását kellő időn belül.

A Vasutasok Szakszervezete szerint a késedelemért *nem a MÁV a felelős,* hanem a Pénzügyminisztérium és az Állami Vagyonügynökség — jelentette ki *Márkus Imre*, a VSZ elnöke.

Az államvasutak helyzetével foglalkozó tavaly novemberi kormányhatározat rendelkezett arról, hogy a MÁV tb-tartozása fejében átadja 4,8 milliárd forintot érő budapesti Dunaparti ingatlanát a társadalombiztosítási önkormányzatnak. Az ingatlan átadásáról a Pénzügyminisztérium és az Állami Vagyonügynökség azonban azóta sem tudott megállapodni. A késedelem miatt a tb felszámított 2,5 milliárd forint kamatot és így lett a tartozás összege 7,2 milliárd forint. A tartozás kifizetése esetén a VSZ állásfoglalása szerint *a MÁV működőképessége és a dolgozók bérének kifizetése is veszélybe kerül.*

Márkus Imre kifejezte értetlenségét amiatt, hogy a Magyar Államvasutak *létszámcsökkentéséről egymástól eltérő információk láttak napvilágot.* A létszámkérdésben még nincs megállapodás, erről ugyanis jelenleg folynak az egyeztető tárgyalások a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, a Pénzügyminisztérium, a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek négyoldalú bizottságában.

FÚVÓSOK A MECSEK ALJÁN

Két év múlva újra találkoznak?

Ötödik alkalommal rendezték meg a Vasutas Fúvószenekarok Országos Találkozóját, ezúttal Pécsett, a kultúrájáról méltán híres gyönyörű mediterrán városban. Pécsett a zenei életnek nagy hagyományai vannak, zeneiskolák, művészeti szakközépiskola, zeneművészeti főiskola működik a városban, van szimfonikus zenekara, négy fesztiválzenekara, számtalan kórusa, kamaraegyüttese.

A helyszín megválasztásában döntő szempont a házigazda együttes — a *Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekar* — megalakulásának és folyamatos működésének félévszázados jubileuma volt. A Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekar, mint itthon és országhatárainkon túl is híres kiváló amatőr fúvószenekar a vasutasok és a város büszkesége.

A szervezők úgy gondolták, hogy az öröm akkor igazi, ha meg tudják osztani ezt másokkal, ezért hívták meg és látták vendégül a magyarországi vasutas fúvósegyütteseket és a mirandolai „G. Andreoli" Filharmonikus Zenekart: ünnepeljenek fúvós társaikkal és a város polgáraival együtt.

Június 10-én *Busch Károly* üzletigazgató köszöntő szavai után csendült fel először a muzsika, hogy azután másnap délig betöltse a várost. A város központjában — a Széchenyi téren — elsőként a *Mirandolai Városi Zenekar* adott nagysikerű térzenét *Mirkó Besutti* vezényletével, őket követte a *kiskunhalasi Vasutas Fúvószenekar Katancsics Gyula, a Szeged Városi Vasutas Fúvószenekar, dr. Mucsi Géza, a Dunakeszi Vasutas Fúvószenekar Buzás Bálint* vezényletével.

A békéscsabai *Vasutas Fúvószenekart Kepenyes Pál* vezényelte. Műsorukat majorett csoportjuk fellépése tette látványossá. A következő együttes a „hányatott sorsú" (az autóbuszuk utazás közben lerobbant) *Győri Vasutasok Arany János Művelődési Háza Hegyeshalmi Fúvószenekara* volt *Pitsch Gusztáv* vezényletével, majd a *miskolci MÁV Koncert-fúvószenekar* muzsikájában gyönyörködhettek a hallgatók. Őket *Kalmár Péter* karmester dirigálta, majd a színtén majorettekkel fellépő, rendkívül tehetséges fiatalokból álló *Tapolcai Ifjúsági Fúvószenekar* zárta *Péni Béla* vezényletével.

Este a találkozón részt vevő *olasz együttes* és a *házigazda* zenekar adott fergeteges sikerű koncertet a *Liszt Ferenc Hangversenyteremben.*

Az eredetileg másfél órásra tervezett koncert több mint két és félórásra nyúlt, mert az együtteseket visszatapsolták.

A koncertet a MÁV vezérigazgatója, Rigó Zoltán, vezérigazgató-helyettese Szentgyörgyi Tamás és a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület elnöke, Szabó Miklósné is meghallgatta, s utána rendkívül elismerő hangon szóltak a Pécsi Vasutas Koncert-fúvószenekarról és karmesteréről, Neumayer Károlyról.

Másnap is a zenéé volt a főszerep. A *város nyolc terén adtak térzenét* a találkozón résztvevő együttesek, majd a Kossuth térről a Széchenyi térig tartó menetzenéjükkel szórakoztatták az érdeklődő polgárokat. Ezt követően a Színház térre vonultak, ahol a Magyar Rádió felvételt készített a pécsi együttessel. A térzene felvétel után valamennyi muzsikus Neumayer Károly vezényletével eljátszotta a *Jászkun indulót,* s az olasz karmester Mirko Besutti vezényletével a *Fehérvári indulót.* Csodálatos élményben volt részük a zenészeknek éppúgy, mint a közönségnek a több mint négyszáz hangszerből megszólaló muzsika hallatán.

Szentgyörgyi Tamás vezérigazgató-helyettes, a VOKE tiszteletbeli elnöke okleveleket adott át a résztvevő együtteseknek, majd zárszavával véget ért a találkozó.

Szép időben, csodálatos muzsikával és a találkozás örömével szívünkben búcsúztattuk el a zenekarokat, bízva abban, hogy két év múlva a VI. Országos Vasutas Fúvószenekari Találkozón valamennyien találkozunk Tapolcán.

Találkozunk? Találkozzunk!

Köszönetet mondunk a megrendezéshez nyújtott anyagi segítségért

— a MÁV Rt. Vezérigazgatóságának,

— a MÁV Rt. Pécsi Üzletigazgatóságának,

— a Pécs Megyei Jogú Város polgármesterének és önkormányzatának,

— a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesületnek, és

— a Művészeti és Szabadművelődési Alapítványnak

a rendező szervek nevében:

Bogárdi-Mészöly Éva
főrendező,
a Vasutas Művelődési Ház
igazgatóhelyettese



A „házigazdák" a pécsiek



A miskolci menetelők



A győri vasutasok Arany János Művelődési Háza hegyeshalmi fúvószenekara. Karnagy: Pitsch Gusztáv

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: dr. Dura László
Szerkesztő: Karácsony Szilárd
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: dr. Márkus Imre,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 Ft, félévre 132 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest, 95-4666
Elnök-vezérigazgató: dr. Csöndes Zoltán
ISSN 0460 6000

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a „zárféken ülő" kollégáink is tudnak.

Osztogatnak, vagy fosztogatnak?

A jereváni rádió reggeli lapszemléjében felhívták a figyelmet arra, hogy laptársunk a Szabad Vasutas (VDSZSZ érdekvédelmi havilapja) ez évi 6. lapszámában pikáns írás látott napvilágot: *„A jól megérdemelt"* prémium címmel. Amióta a bemondó, ezt ország-világgá kürtölte, azóta a zárféken szinte másról se' szól a nóta...

A MÁV Rt. felügyelő bizottsága, a VDSZSZ tartózkodása mellett, és a VSZ (két felügyelő bizottsági tagjának támogató szavazatával) egyhangúlag elfogadta, hogy a tavalyi „teljesítmények" alapján „x összegű" prémiumot kapjon a vasút vezérigazgatója és a MÁV Rt. elnöke. A muftik azelőtt csak cifrázták a szót: LIKVIDITÁS. Egyszer aztán véget vetettek ennek, s nem cifrázták tovább: *„a 3,6 milliárd forintos mérleg szerinti eredményről"* szólt a nóta. Jogos tehát a prémcsi...

Hogy is van az? — vakarták kopaszodó tamburájukat kollégáink a zárféken:

A világnak van-e oly bölcse
ki ne tudná, hogy a vasút
a pénzét csak jó helyen költse?

Érti ezt valaki? Ha akarom vemhes, ha akarom nem vemhes? A jereváni rádió viszont azóta többször bemondta: valahol autókat osztogatnak... de az is lehet, hogy valahol autókat fosztogatnak... A zárféken az ilyesmit nem lehet jól érteni, ha hegyek-völgyek között zakatol a vonat...

d.

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. u. 14.
9500
Tel./Fax: 94/330-732
Vasúti: 07/62-86

Mély-, magas- és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.



KÁLNOKI KIS SÁNDOR:
A MÁV RT. ELNÖKE

A vasutasság teljesítette a kemény feltételeket

„...A novemberi kormányhatározat nagyon kemény feltételeket szabott a MÁV idei működéséhez: körülbelül tizenöt milliárd forint hatékonyságnövelést kell elérni, amelynek a terheit mindenki érzékelheti, aki a vasútnál dolgozik. Az első öt hónap eredményei azt bizonyítják, hogy a magyar vasutasság ezt a megfeszített tervet, legalábbis az első öt hónapban — különösen a várható termelési eredményekre tekintettel — teljesíteni tudta. Ez a teljesítmény egyúttal azt is jelentette, hogy a december 13-i ominózus megállapodásban megállapított négyszázalékos teljesítményjutalom július elején kifizetésre kerülhetett."

(Elhangzott a Záhonyi Vasutassporttelepen, 1995. július 8-án, a vasutasnapi ünnepségen.)

ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 14. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. JÚLIUS 21.

Tájékoztató a kormányülésről

Lotz Károly közlekedési és hírközlési miniszter tájékoztatást adott a tárcáját érintő július 6-i kormánydöntésről.

Bejelentette: a kormány új alapokra helyezi a MÁV gazdálkodását. Az idei évre a MÁV és az állam közötti szerződés alapján *szeptember, illetve december végéig meghatározzák azt a szolgáltatási kört*, amelyet az állam — a gazdasági és társadalmi szempontokat egyaránt figyelembe véve — *megrendel* a vasutaktól. A *költségvetés a megrendelt szolgáltatásokat finanszírozza*. Ez a döntés a miniszter véleménye szerint az eddiginél sokkal hatékonyabb gazdálkodásra ösztönzi majd a MÁV-ot. Lotz Károly reálisnak tartotta a MÁV azon elképzelését, hogy a jövő év végéig *10-12 ezer fővel csökkentsék a vállalat létszámát*. Elképzelhetőnek tartotta azt is, hogy a MÁV megszüntet olyan vonalakat, amelyek fenntartását sem a gazdaságosság, sem a társadalmi igény nem teszi szükségessé. A miniszter azt is bejelentette: a kormány vállalta, hogy a jövő év végéig szanálja a MÁV-ot terhelő hiteleket. -d.

BŐVÜLT A JOGOSULTAK KÖRE

Négyszázalékos teljesítményjutalom

A MÁV és a reprezentatív szakszervezetek vezetőinek értekezletén a Vasutasok Szakszervezete elnöke kérte, a júliusban kifizetésre került négyszázalékos teljesítményjutalomra jogosultak körének bővítését, tekintettel arra, hogy a Vasutas Érdekegyeztető Tanács ülésén megkötött megállapodás alapján született rendelet az eredeti szándéktól eltérően korlátozta a jutalomban részesülők számát.

Rigó Zoltán vezérigazgató egyetértett korábbi utasításának módosításával. Ezáltal jogosultságot nyertek azok is, akik 1995. július elsején egyáltalán munkaviszonyban voltak a vasúttal és rendelkeztek tavalyi keresettel.

Kellemes meglepetés éri tehát például a gyesen levőket, a sorkatonai szolgálatot teljesítő kollégáinkat, vagy azokat, akik több mint három hónapja betegszabadságon vannak. Ez legalább két, vagy háromezer embert érint. A korrekt és gyors vezérigazgatói intézkedésért Rigó Zoltánnak levélben is köszönetet mondott dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke. (d.)

125 ÉVES

A MÁV Nyugdíj Igazgatóság

A magyar királyi államvasutaknál a nyugdíjintézet gróf *Mikó Imre* miniszterségе idején, 1870 április 1-jén lépett életbe. Az intézménybe való belépés „az államvasutak hivatalnokai és szolgái" részére, 35 éves korig kötelező volt. Ezzel a MÁV akkori vezetői elérték, hogy az évek múltával olyan tőke halmozódott fel, amely anyagi biztonságot nyújtott a nyugdíjintézet tagjai részére. A vasutasok befizetése a bérük 22 százalékáig terjedt. Így érték el, hogy 36 évi szolgálati idő letöltése után *a nyugdíj összege azonos volt a fizetésük 100 százalékával*.

Az intézmény 125 éves évfordulójáról, július 8-án a 45. vasutasnap alkalmából emlékeztek meg, a MÁV Nyugdíj Igazgatóságon. Ugyanott az épület bejáratának falán emléktáblát avattak. Az ünnepségen *dr. Kurucsai László*, az igazgatóság vezetője mondott beszédet. — is —

KITÜNTETETTEK

A megbecsülés jegyében



A 45. vasutasnap alkalmából július 5-én, 11 órakor került sor a Vasutasok Szakszervezete központi ünnepségére. A VSZ Benczúr utcai székháza elnökségi termében összegyűlt tisztségviselőket *Szelei Ferenc, a szervezeti és szervezési osztály vezetője* köszöntötte. Ünnepi beszédet *dr. Márkus Imre* elnök mondott.

A bensőséges hangulatú ünnepélyen elhangzott: *„a szakszervezeti mozgalomban több évtizedes hagyomány, hogy a kiemelkedő munkát végző tisztségviselőket, szakszervezeti tagokat kitüntetésben, elismerésben részesítik. A Vasutasok Szakszervezete pedig következetes ápolója ennek a nagyon szép, érzelemre és értelemre ható hagyománynak. Mindnyájan tudjuk, hogy 1990-ben, amikor szinte mindenhol az elmúlt évtizedek értékeit és hagyományait megszüntették, elsöpörték, a Vasutasok Szakszervezete nem ezt tette. Kitüntetést alapított, mert úgy érezte, hogy azok, akik társaikért vállalják, és önzetlenül végzik azt az embert próbáló szakszervezeti munkát, azoknak legalább egy évben egyszer el kell ismerni a munkáját."*

ISMÉT A MÁV TB INKASSZÓ ÜGYRŐL

Biztató tárgyalások

Legutóbb megjelent lapszámunkban megírtuk, hogy a Vasutasok Szakszervezete az ország sajtónyilvánossága előtt tiltakozott amiatt, hogy a Magyar Államvasutak Rt. ellen a társadalombiztosító két igazgatósága 7,2 milliárd forintos inkasszót nyújtott be azzal az indoklással, hogy a MÁV nem rendezte tb-tartozást kellő időn belül. A Vasutasok Szakszervezete szerint a késedelemért *nem a MÁV a felelős*, hanem a Pénzügyminisztérium és az Állami Vagyonügynökség — jelentette ki néhány hete *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke.

A VSZ tiltakozásának köszönhetően nem veszik le a MÁV számlájáról a társadalombiztosítás által benyújtott inkasszó 7,2 milliárd forintos összegét, ami veszélyeztette volna a júliusi bérek és a 44 százalékos teljesítményjutalom kifizetését. Erről született döntés legutóbb — tájékozódhattunk június legvégén a Társadalombiztosítási Önkormányzat illetékesétől.

A MÁV tb-tartozásának rendezése érdekében még nem fejeződtek be a tárgyalások a Pénzügyminisztérium, az Állami Privatizációs és Vagyonkezelő Rt., valamint a Társadalombiztosítási Önkormányzat között. A rendezésre váró kérdések közé tartozik az a MÁV helyzetével foglalkozó tavaly novemberi kormányhatározat is, amely a vasúttársaság tb-tartozása fejében átadta 4,8 milliárd forint értékű budapesti Duna-parti ingatlanát a Társadalombiztosítási Önkormányzatnak. A vitás inkasszó valószínűleg e tétel rendezetlenségéből adódott. d.

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Kedves Olvasóim, talán emlékeznek még arra, hogy a Magyar Vasutas e rovatában (a február 15-én megjelent lapszámban) a magyar állam és a MÁV Rt. között megkötött szerződés után előállott helyzetről már írtam. Akkor szakszervezetünk álláspontját tolmácsolva hangsúlyoztam: „a vasutas munkavállalók sorsa, a jövő évi lehetőségek, a nyár közepéig eldőlnek. Kapcsolódnunk kell a tervezés minden fázisához." Most azt is vallom, a szakszervezeti tisztségviselők legfontosabb feladata: arra figyelni, hogy a MÁV vezetői milyen foglalkoztatáspolitikai koncepciót fontolgatnak, hogyan lehet összeegyeztetni a különféle „racionalizálási elképzeléseket" a munkahelyek megőrzésével.

A racionalizálási tervezet elkészült. A vasúttársaság jövőjét, s az itt dolgozó munkavállalók sorsát alapvetően meghatározó dokumentum bizonyos részleteit szakszervezetünk is megkapta. Igaz ugyan, hogy ez csak néhány nappal előzte meg azt a napot, mielőtt a dokumentumot a kormány napirendjére tűzte volna. A Vasutasok Szakszervezete nevében levelet írtam nyomban a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszternek, kérve tőle, hogy álláspontunkat ismertesse a kormány ülésén. Ezt a levelet, olvasóink és szakszervezeti tagságunk pontos tájékoztatása érdekében lapunk hasábjain is nyilvánosságra hozom.

Tisztelt Lotz Károly miniszter úr!

A MÁV Rt. reorganizációs programról a kormány részére készült előterjesztést a rendelkezésünkre álló rövid idő alatt csak részlegesen tudtuk áttekinteni. Elsősorban azokat a részeket értékeltük, amelyek a munkavállalók helyzetét közvetlenül érintik. Megjegyezzük, hogy a KHVM és a PM képviselőivel csak a létszám-racionalizálási elképzelésekről folyt néhány esetben tárgyalás, de megegyezésre ebben a témában sem került sor.

Az előterjesztésnek a MÁV Rt. jelenlegi helyzetét bemutató részével általában egyetértünk, de a létszámra és az átlagbérekre vonatkozó ténymegállapításhoz mellett indokolt lenne rövid magyarázatot is fűzni. Ugyanis, amikor azt rögzítik, hogy a teljesítményekkel nem csökkent arányosan a létszám, akkor ennek legalább két okát meg kellene említeni. Egyik, hogy az állandó költségekhez hasonlóan a létszám jelentős része is viszonylag állandónak tekinthető (például forgalmi szolgálattevők), vagyis a teljesítmények változásával arányosan nem csökken, illetve nem növekszik. A másik körülmény, amely kihatással van a létszám változásra az eszközök műszaki állapota. Az elhasználódott eszközök (pálya, jármű) fokozott karbantartást és így nagyobb élőmunka ráfordítást igényelnek, mint viszonylag jobb állapotban lévők.

Az átlagbérek alakulására tett megállapítások is félreértésre adhatnak okot. Igaz az a megállapítás, hogy az átlagbérek viszonylag némileg magasabbak, mint az iparban, de e mögött tízezrek többműszakos foglalkoztatása (műszakpótlék) és jelentős rendkívüli munkavégzés (túlóra és készenléti szolgálat) van.

Az 1995-1998. évekre vonatkozó tervezethez a következők megjegyzését tartjuk szükségesnek:

— A MÁV Rt. szanálásával kapcsolatban az egyszeri (1996. évi) szanálást tartjuk megfelelőbbnek, hiszen ezáltal a folyamatosan jelentkező kamatköltségek kiküszöbölhetők.

— A tervezett szervezési intézkedések nagy részével egyetértünk. Különösen jelentősnek tartjuk a mellékvonali regionális vasúti egységek létrehozását. Fontosnak tartjuk a szervezési intézkedésekről a munkavállalók széles köreinek tájékoztatását és a tervezésbe, végrehajtásba szakszervezetünk bevonását.

— Az előterjesztés több helyen is tárgyalja az újfajta érdekeltségi (motivációs) rendszer bevezetését és eredményes működését. Szakszervezetünk tudomása szerint a rendszer kidolgozatlansága miatt eddig nem kerülhetett bevezetésre és így nem működik.

— A létszámleépítésre vonatkozó terveket aggályosnak tartjuk több ok miatt is. Ugyanis a mostani közel 70 000 fős létszám sem elég a feladatok elvégzéséhez, mert emelkednek a túlórák, a fenntartást pedig nemcsak a pénzügyi források hiánya, de a létszám elégtelensége is gátolja. A tervezett teljesítménynövekedésnek is van létszámvonzata. Azok a szervezési és műszaki-fejlesztési intézkedések, amelyek létszámot váltanak ki, csak korlátozott eredményt hozhatnak. A MÁV Rt. által 1998. végére tervezett 60 000 fős létszámot olyan minimumnak tekintjük, amelynél kevesebbet tárgyalási alapnak sem tudunk elfogadni. Ugyancsak nem látjuk megvalósíthatónak a 60 000 fős létszám korábbi időpontban való elérését.

— A létszámcsökkentést elsősorban természetes fogyás útján kell végrehajtani, az esetleges korkedvezményes nyugdíjazásokhoz, illetve az elbocsátások miatt felmerülő végkielégítésekre elengedhetetlenül szükségesnek tartjuk a költségvetési támogatást. A létszámcsökkentésnél figyelembe vehető az önálló gazdasági társaságok szervezése is, ha ehhez az egyéb feltételek is adottak.

— Ma már több helyen lehet számolni az átmeneti létszámfölösleggel. Ennek kezelésére alkalmazni kell a fejlett országokban már kialakult és bevált gyakorlatot, az átmeneti részmunkaidős foglalkoztatást.

— A Vasutasok Szakszervezete határozottan igényli, hogy a foglalkoztatási kérdések tervezése, illetve döntések megállapodás után kerüljenek végrehajtásra.

— Szakszervezetünk elfogadhatatlannak tartja az átlagbérek csökkentésére vonatkozó terveket. A vasutas munkavállalók reálbére 1995-ben várhatóan körülbelül 20 százalékkal csökken (a MÁV Rt.-nek is ez a prognózisa), így a továbbiakban évenként újabb 5 százalékos reálbércsökkenés mellett a munkabéke biztosan nem tartható fenn. Szakszervezetünk 1996-tól az infláció mértékét meghaladó bérfejlesztést tart indokoltnak olyan módon, hogy folyó évi, az átlagot meghaladó reálbércsökkenés rövid idő alatt kiegyenlíthető legyen.

Tisztelettel kérem Miniszter urat, hogy e néhány kérdésben a Vasutasok Szakszervezetének álláspontját a kormány előtt ismertetni szíveskedjék.

Budapest, 1995. július 4.
Tisztelettel:

MVJ
MÁV VASJÁRMŰ KFT.
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313
Az MVJ-vel nyáron is kedvezőbben:
— vasúti járműjavítás
— fémmegmunkálás
— acélszerkezet gyártás

GRATULÁLUNK

A 45. VASUTASNAP ALKALMÁBÓL

A kiemelkedő szakszervezeti munka elismerése

A Vasutasok Szakszervezetének kitüntetettjei

Arany Jelvény kitüntetésben részesült

Baki Károly, Vasutasok Szakszervezete területi bizottság Budapest,
Göbölös János, Vasutasok Szakszervezete kereskedelmi tagozat pécsi területi vezetője,
Horváth Csaba, MÁV Rt. Vontatási Főnökség Szombathely szb-titkára,
Kovács Jánosné, MÁV Rt. Szertárfőnökség Záhony VSZ-alapszervezetének volt titkára, az Anyaggazdálkodási IB egykori tagja,
Dr. Kún Dezső, a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete tisztségviselője,
Molnár Ákos, a Vasutasok Szakszervezete TEB intézőbizottság titkára,
Nagy Ferenc, A Vasutasok Szakszervezete Miskolci Utazó Alapszervezete szb-titkárhelyettese
Tóth Róbertné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Orosháza VSZ alapszervezetének titkára.

A Vasutasok Szakszervezete Elismerő Oklevél kitüntetést kapta

Budapest

Abonyi Tóth József, MÁV Rt. Vontatási Főn. Győr-Komáromi Kirendeltség oktató tiszt, bizalmi
Antal Andrásné, MÁV Rt. Pályagazdálkodási Központ szb-tag, Pályagazdálkodási IB PEB-elnök, tűz- és vagyonvédelmi vezető
Bodnár János, MÁV Rt. Villamos Vonalfőnökség Szajol, szb-titkár, anyaggazdálkodó
Ellenbacher Lászlóné, MÁV Rt. Villamosvonal-főnökség, Budapest, szakszervezeti bizalmi, ÚT-tag, állomás-karbantartó
Friedrich Imre, Forgalmi Utazó Tagozat vezetője
Gagna Ferenc, MÁV Rt. Vontatási Főnökség Győr, szb-titkár, csoportvezető
Góg István, MÁV Rt. Állomásfőnökség Pusztaszabolcs, szakszerve[illegible]
Gombos István, MÁV Rt. Balparti Bizber. Főn. Bp. Keleti, szb-elnök, [illegible]
Győrfi Gyuláné, MÁV Rt. Üzletigazgatóság Üzem Irányító központ Budapest, szb gazdasági felelős, száll. irányító
Imre Jánosné, MÁV Rt. Üzletigazgatóság Budapest, szb-tag, előadó, pénztárvizsgáló
Imrik Mária, MÁV Rt. Állomásfőnökség Cegléd, szakszervezeti bizalmi, pénzügyi ügyintéző
Józsa János, MÁV Rt. Sopron, Déli Pályafenntartási Kirendeltség, szakszervezeti bizalmi, hídvonalkezelő
Juhász Ferencné, MÁV Rt. Jobbparti Bizber. Főn., szb gazdasági felelős, munkaügyi előadó
Kálmán Józsefné, MÁV Rt. Szertárfőnökség Budapest Ferencváros, szb-titkár, anyaggazdálkodó
Kiss Tamás, Járműjavító Kft.-k intézőbizottság titkára
Kódé László, VSZ Ifjúsági Tagozat volt vezetője
Kovács Istvánné, MÁV Rt. Villamosfenntartási Főn. Bp. Keleti, szakszervezeti bizalmi, munkaügyi előadó
Kovács László, MÁV Rt. Állomásfőnökség Szob, szb-munkabizottság vezetője, forgalmi szolgálattevő
Lakatos Jánosné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Mosonmagyaróvár, szb-titkár, kereskedelmi hiv.
Lendvai Ernő, MÁV Rt. Pályafenntartási főn. Győr, szakszervezeti [illegible]
Moczó Jenő, MÁV Rt. Állomásfőnökség Üllő, szakszervezeti tag, [illegible]
Molnár Jánosné, MÁV Rt. Távközlési Főnökség Budapest, PEB-tag, műszaki előadó
Nagy Imre, MÁV Rt. Állomásfőnökség Bp. Ferencváros, szakszervezeti tag, főrendelkező forgalmi szolgálattevő
Németh Zoltán, MÁV Rt. Gépészeti Főn. Bp. Keleti, szb-tag, kazángépész
Orosz Péter, Forgalmi és Értékesítési intézőbizottság titkára
Pocsal Sándorné, VSZ Ifjúsági Tagozat debreceni terület ügyvivője
Pszota Árpád, Gépészeti intézőbizottság titkára
Seres Attila, MÁV Rt. Vasút ép. Gépelláto kft. szb-elnök, energetikus
Somlyai János, MÁV Rt. Állomásfőnökség Bp. Józsefváros, szakszervezeti bizalmi, átmenesztő
Szeleczky Mihály, MÁV Rt. Vagyonvédelmi Igazgatóság Bp. Ferencváros, IB-titkárhelyettes, szb-titkár, főrendész
Szemán Tibor, MÁV Rt. Üzembiztonsági és Védelmi Főnökség, szakszervezeti főbizalmi, fegyveres biztonsági őr
Szilágyi Sándor, MÁV Rt. Pályafenntartási Főn. Székesfehérvár, szb-titkár, őrpályamester
Tóth Mihályné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Budapest Keleti, szakszervezeti bizalmi, szb-tag, pénztáros
Vajda Béláné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Budapest Keleti, szakszervezeti bizalmi, számviteli vezető

Debrecen

Barnácz János, MÁV Rt. Vontatási kirendeltség Mátészalka, szakszervezeti főbizalmi, kocsivizsgáló
Kovács István, MÁV Rt. Vagyonvédelmi Igazg. Területi Központ Debrecen, szb-tag, rendészeti vezető
Nagy Gyula, MÁV Rt. Vontatási Főnökség Debrecen, szb-tag, motorszerelő
Pánti Miklós, MÁV Rt. Állomásfőnökség Püspökladány, szb-titkár, váltókezelő
Szabóné Megyeri Éva, MÁV Rt. Pályafenntartási Főn. Debrecen, szb-tag, tervügyi ügyintéző
Stuller Sándorné, VSZ Női választmány tagja, MÁV Rt. Pályafenntartási Főnökség Nyíregyháza, kisvárdai kirendeltség,

Miskolc

Bácsalmási Jánosné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Miskolc-Tiszai, PEB-elnök, bérgazdálkodó
Dankó László, MÁV Rt. Pályafenntartási Főn. Miskolc, szolgálati főnök
Gajdács Istvánné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Miskolc-Tiszai, Kereskedelmi Tagozat területi vezetője, kereskedelmi ügyintéző
Gergely László, MÁV Rt. Vontatási Főnökség Miskolc, szb-tag, részlegvezető
Kazinczi Istvánné, MÁV Rt. Állomás Diósgyőr, szakszervezeti főbizalmi, árupénztáros
Kónya Zoltánné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Miskolc-Tiszai, szakszervezeti bizalmi, vonatvezető
Kövér Zsolt, MÁV Rt. Állomásfőnökség, Sátoraljaújhely, szakszervezeti főbizalmi, vonatvezető
Nagy István, MÁV Rt. Szertárfőn. Miskolc, szb-titkárhelyettes, anyagbeszerző
Rácz Istvánné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Miskolc-Tiszai, PEB-elnök, vonatvezető
Veres Sándor, MÁV Rt. Vontatási Főnökség Füzesabony, szb-tag, reszortos
Zólyomi Ernőné, MÁV Rt. Vontatási Főnökség Miskolc, szb-tag, számviteli vezető

Szeged

Balázs Imre, MÁV Rt. Állomásfőnökség Kecskemét, szakszervezeti bizalmi, vonatvezető
Dura Gabriella, MÁV Rt. Állomás Makó, szb gazdasági felelős, forgalmi szolgálattevő
Erdőháti N. Miklós, MÁV Rt. Állomásfőnökség Szentes, szakszervezeti bizalmi, vonatvezető
Faddi Tamás, MÁV Rt. Állomásfőnökség Kiskunhalas, szb gazdasági felelős, igazgatási ügyintéző
Fekete József, MÁV Rt. Állomásfőnökség Kiskunfélegyháza, szb-tag, forgalmi utazó tagozat vezetője, utánfizetési pénztáros
Gál Ambrusné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Kecskemét, szb-titkár, munkaügyi ügyintéző
Kun Jánosné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Gyoma, szakszervezeti bizalmi, árupénztáros
Lipták Katalin, MÁV Rt. Állomásfőnökség Békéscsaba, szakszervezeti bizalmi, átmenesztő
Nagy Lajosné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Orosháza, alapszervezeti pénzügyi ellenőr, árupénztáros
Szabó János, MÁV Rt. Állomásfőnökség Békéscsaba, szakszervezeti tag, gépkocsivezető
Széll István, MÁV Rt. Állomásfőnökség Szentes, szb-elnök, forgalmi szolgálattevő
Vastag Ferenc, MÁV Rt. Állomásfőnökség Kiskunfélegyháza, szb-elnök, forgalmi szolgálattevő

Szombathely

Imreh Istvánné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Pápa, szb-titkár, anyaggazdálkodó
Jakab Tibor, MÁV Rt. Állomásfőnökség Jánosháza, szb-titkár, forgalmi szolgálattevő
Láng László, MÁV Rt. Állomásfőnökség Veszprém, szb-titkár, anyaggazd. vezető
Mayer Gábor, MÁV Rt. Vontatási Főnökség Tapolca, szb-titkár, diesel mozdony-szerelő
Sõptei János, MÁVÉPCELL Kft. Celldömölk, szb-titkár, házgondnok
Tóth Tiborné, MÁV Rt. Állomás Sárvár, szb-titkár, munkaügyi ügyintéző
Tuboly Zoltán, MÁV Rt. Állomásfőnökség Zalaszentiván, szb-titkár, forgalmi szolgálattevő
Zuggó Csaba, MÁV Rt. Pályafenntartási Főn. Veszprém, szb-titkár, szakaszmérnök

Záhony

Bakos Sándor, MÁV Rt. Állomásfőnökség Záhony, szakszervezeti főbizalmi, kocsirendező
Csuha Lajos, MÁV Rt. TEBF Záhony, szb-titkár, távközlő mester
Gere András, MÁV Rt. ÁRI Záhony, szakszervezeti főbizalmi
Kovács Andrásné, MÁV Rt. Állomásfőnökség Eperjeske, szb-tag, számadó és árupénztáros
Kovács László, MÁV Rt. Szertárfőnökség Záhony, szakszervezeti bizalmi, raktározási anyaggazdálkodó
Mártha Pál, MÁV Rt. Pályafenntartási Főnökség Záhony, szb-tag, vonalkezelő
Oláh Béla, MÁV Rt. ÁRI Záhony, szakszervezeti főbizalmi, átrakó munkás
Révész Sándor, MÁV Rt. ÁRI Záhony, szakszervezeti főbizalmi, csoportvezető
Vass Károly, MÁV Rt. Vontatási Főnökség Záhony, szb-titkár, műszerész

Központi Hivatalok IB

Horváth Györgyné, MÁV Nevelőotthon Kaposvár, szakszervezeti bizalmi, szakács
Lukács Istvánné, MÁV Rt. Vezérigazgatóság Közgazdasági főosztály, szakszervezeti főbizalmi, előadó
Petróczi Lászlóné, MÁV Rt. Számítástechnikai Int. szb-elnök, bizalmi, tb-ügyintéző
Rubik László, VSZ Szervezeti és szervezési osztály, volt szb-tag, ÚT-elnök, szakértő

Vasútegészségügy

Harangozó Istvánné Központi MÁV Kórház mosoda, szb-tag, mosoda vezető

Járműjavító Kft.-k IB

Bartcz Mártonné, MÁV Vagongyártó és Javító Kft. Dunakeszi, szakszervezeti főbizalmi, anyaggazdász
Batáry Sándor, Vagon Kft. Székesfehérvár, szakszervezeti bizalmi, MEÓS
Csák Sándor, MÁV Járműjavító Kft. Szolnok, szakszervezeti főbizalmi, gondnok
Kárai Attila, MÁV Járműjavító Kft. Debrecen, SZT-tag, szb gazdasági felelős, szociális ügyintéző
Kohári László, MÁV TISZAVAS Járműjavító Kft. Miskolc, szakszervezeti főbizalmi, művezető
Mertlik Sándor, MÁV Járműjavító Kft. Szolnok, szakszervezeti bizalmi, csoportvezető
Mogyorósi Pál, MÁV TISZAVAS Járműjavító Kft. Miskolc, szakszervezeti főbizalmi, marós
Ongai Tiborné, VASÚTVILL Kft. Budapest, szb-titkárhelyettes, raktáros
Pető József, MÁV Vagongyártó és Javító Kft. Dunakeszi, szb-tag, szakszervezeti bizalmi, lakatos csoportvezető
Skalitszki Béla, MÁV TISZAVAS Járműjavító Kft. Miskolc, szakszervezeti bizalmi, művezető
Szabó Zoltán MÁV Debreceni Járműjavító Kft., főbizalmi, SZT-tag, hőkezelő

Országos Nyugdíjas Szervezet

Bognár Róbert, Budapest
Fixl Miklós, Szombathely
Hédervári Károly, Miskolc
Müller Éva, Pécs
Németh Ferenc, Szombathely
Perlaki József, Budapest
Tóth Pál István, Budapest
Turbucz Mihály, Szeged
Varga Károly, Debrecen
Végh László, Záhony

A SZERVEZETI ÉLET HÍREI

Érdekvédelmi tárgyalások

1995. június 29.

A VÉT-ülésen szakszervezetünk napirend előtt felvetette, hogy a 4 százalékos teljesítményjutalmat szabályozó megállapodás a jogosultak körére olyan szűkítéseket tartalmaz, amely nem volt célja a megállapodásnak. Módosítást javasoltunk, amit a munkáltató nem fogadott el.

A hivatalos napirend keretében tárgyalás folyt a VÉT ügyrendjéről, valamint a VÉT-en részt vevők köréről. A munkáltató javasolta, hogy tanácskozási joggal a KÜT elnöke, vagy megbízottja is vegyen részt. A javaslatot a VSZ elfogadta, a többi szakszervezet nem.

VSZ-javaslatként hangzott el, hogy a munkáltató adjon térítést a betegség első 3, illetve 5 napjára. A munkáltató pénz hiányában elzárkózott, az Alkotmánybíróság erre vonatkozó döntése után a téma még megvitatásra kerül. A VÉT tárgyalásairól a 68. sz. INFO-ban adtunk tájékoztatást — a területi és intézőbizottságok útján — tagságunknak.

1995. július 6.

Szakszervezetünk kitartása a 4 százalékos teljesítményjutalmat szabályozó megállapodás pontosítására eredményre vezetett. A módosításban a VSZ azt kérte, hogy a jogosultság feltétele ne legyen a július 1-jei statisztikai állományba tartozás. A javaslatunkat a vezérigazgató úr méltányolta, így erre a jutalomra mindenki jogosulttá vált, akinek a munkaviszonya 1995. július 1-jén fennállt és rendelkezik az 1994. évi keresettel. Így soron kívül számfejtik a jutalmat a gyesen lévők, a három hónapon túli betegek, a sorkatonai szolgálatukat teljesítők részére is. (Írásunk az 1. oldalon elolvasható.)

A tárgyalás a KSZ egyes §-inak értelmezésével folytatódott, megállapodás több témában nem jött létre, így a megbeszélések folytatódnak. A VÉT tárgyalásáról a 70. sz. INFO-ban tájékoztattuk tagságunkat.

Vezető testületek, közép- és alapszervezetek rendezvényei

1995. június 22.

Pécsi területi bizottság titkári testülete az *üzemi tanács választások tapasztalatait tárgyalta.* A tanácskozáson részt vett *dr. Márkus Imre* elnök is.

1995. június 23.

A szombathelyi területi bizottság titkári értekezlet keretében elemezték, és értékelték az *ÚT-választásokon elért eredményeket.* Az értekezleten részt vett *dr. Márkus Imre* elnök és *dr. Simon József* osztályvezető.

1995. június 26.

A VSZ Ifjúsági Tagozata tanácsülése.

1995. június 26.

A több évtizedes VSZ-tagsággal rendelkező veterán kollégáink köszöntésére került sor.

1995. június 27.

Értekezletet tartott az *elnökség*, mely döntött a VSZ Arany Jelvény kitüntetés adományozásáról és a VSZ elnöksége Dicsérő Oklevelének alapszervezet részére történő adományozásáról.

Ugyancsak ezen a napon ülésezett a VSZ választmánya. A testület tájékoztatót hallgatott meg az áprilisi általános vasutassztrájk tapasztalatairól, valamint az *1995. évi ÚT-választások eredményéről.* A választmány határozatban döntött a szakszervezeti tisztségviselőket megillető munkaidő-kedvezmény keret 1995 július–augusztus havi felosztásáról.

1995. július 5.

A 45. vasutasnap alkalmából központi — kitüntetési ünnepség keretében — szakszervezeti munkáért oklevél és arany jelvény kitüntetés átadásával köszöntük meg tisztségviselőink odaadó, áldozatos, és felelősségteljes munkáját. (Írásunk az 1. oldalon található.)

Központi üzemi tanács választói értekezletei

1995. június 28.

Gépészeti szakszolgálat KÜT választói értekezlete a Mozdonyvezető Szakszervezet üzemi tanács elnökeinek távolmaradása miatt az határozatképtelenné vált. Az új választói értekezlet időpontját 1995. július 11-ére tűzték ki.

1995. július 3.

A forgalmi szakszolgálat választói értekezlete a VDSZSZ üzemi tanács elnökök és megbízottak kivonulása miatt *határozathéptelenné* vált. A értekezletre július 25-én kerül sor, melyre külön értesítést kapnak az érdekeltek.

1995. július 4.

Távközlési szakszolgálat választó értekezlete a KÜT-be *Kotter József* kollégát delegálta.

1995. július 5.

A pálya-, híd- és magasépítési szakszolgálat választó értekezlete *Budai Istvánt* és *Nyúl Lászlót* kollégákat választotta és delegálta a központi üzemi tanácsba.

1995. július 6.

A felső és középirányítás szervezeti egységei választói értekezletén *Kovács Jánosnét* választották a KÜT tagjává.

1995. július 11.

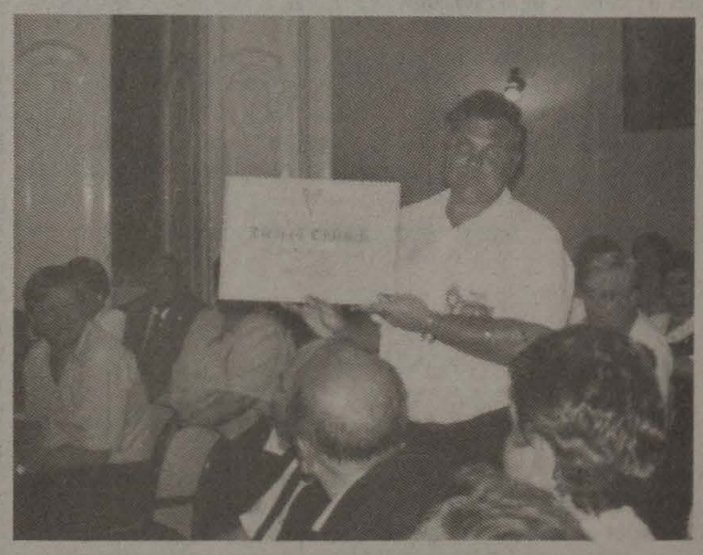
A gépészeti szakszolgálat újólag megtartott választói értekezletén *Sipos Józsefet, Illés Jánost* és *Németh Antalt* delegálták a központi üzemi tanácsba.

(A KÜT-választásokról az 5. oldalon írunk.)

VSZ-elnökség Dicsérő Oklevél

Első alkalommal került átadásra a VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKSÉGE DICSÉRŐ OKLEVELE. Az elnökség 1995. évben hét pályázó alapszervezet közül döntött.

Dicsérő Oklevelet kapott a MÁV JÁRMŰJAVÍTÓ KFT. SZOLNOK VSZ ALAPSZERVEZETE, amelyet **Németh Antalt,** a szakszervezeti bizottság titkára vett át.



GÉPÉSZ IB KEZDEMÉNYEZÉS

Soron kívüli kongresszus

A Vasutasok Szakszervezete soron kívüli kongresszusának összehívását kezdeményezte a VSZ gépészeti intézőbizottsága. A testület június 8-i ülésén, az üzemi tanácsi választások eredményének elemzése során vetődött fel a 1994. évi XIII. kongresszus óta eltelt rendkívül eseménydús időszak értékelésének igénye. A gépészek szerint a szervezet működése hatékonyságának további javítása érdekében szükségszerűen döntéseket kell hozni.

Az intézőbizottság javasolta a VSZ-választmánynak, hogy 1995. szeptember 30-ig hívja össze a soron kívüli kongresszusát. Véleményünk szerint csak szakszervezetünk legfelsőbb fóruma hivatott értékelni a vezető testületek munkáját, illetve dönthet a vagyonmegosztás és az országos szövetséghez tartozás kérdésében.

A gépészeti intézőbizottság írásban benyújtott kezdeményezését az elnökség következő ülésén fogja megtárgyalni. A javaslat végleges mérlegelése az alapszabály értelmében a választmány feladata, amelyre előreláthatólag augusztusban sor kerül. k

A „BOKROS-CSOMAGRÓL”

Alkotmányellenesnek bizonyult

Az érdekképviseletek álláspontját semmibe vevő, az érdekegyeztetés törvényes kereteit megkerülő eljárás ezzel az alkotmánybírósági határozattal vereséget szenvedett

Múlt havi lapszámunkban megírtuk, hogy a Vasutasok Szakszervezete felháborítónak tartotta, hogy az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldalának határozott tiltakozása ellenére a kormány az Országgyűlés elé terjesztette és a tisztelt ház pedig olyan törvényeket fogadott el, amely sérti valamennyi munkavállaló érdekét. A módosítások után például a betegség első öt napjára nem járt volna díjazás. Az új szabályozás ellen szakszervezetünk is Alkotmánybírósághoz fordult. A VSZ indítványában kérte a munkavállalók számára rendkívül hátrányos törvénymódosítás visszamenőleges hatályú módosítását.

Hatályba lépése előtt egy nappal (június 30-án) az Alkotmánybíróság több ponton az alaptörvénnyel ellentétesnek minősítette a gazdasági stabilizációs törvényt, az úgynevezett „Bokros-csomagot”. (Az idő rövidsége miatt az Alkotmánybíróság most csak azon indítványokról döntött, amelyek széles rétegeket érintenek, jelentős változásokkal járnak és másnap hatályba léptek volna.)

Az Alkotmánybíróság *alkotmányellenesnek minősítette és megsemmisítette az anyasági juttatásokról szóló rendeleteket.* A határozat szerint *nem lehet eltörölni a gyedet, illetve a gyest és egyelőre a családi pótlék új rendszere sem léphet hatályba.*

Az indoklás szerint azonban nincs alkotmányos akadálya annak, hogy az állampolgári jogon járó szociális ellátásokat rászorultság szerint járó juttatásokká alakítsák át, feltéve, hogy *megfelelő átmeneti időt biztosítanak.* Az Alkotmánybíróság döntése arra is rámutat, hogy az államnak a társadalom jelentős részét érintő szociális ellátási rendszere átalakításakor — az ország gazdasági helyzetére vonatkozó szempontok mellett — figyelembe kell vennie az alkotmánynak az anya, a család és a gyermekek védelmét előíró rendelkezéseit is.

Alkotmányellenes továbbá az a rendelkezés is, hogy a *munkavállaló betegsége esetén csak a keresetképtelenség 20. napját követően jogosult a táppénzre.* A határozat megállapítja, hogy a társadalombiztosítás működőképességének megnehezüléséből adódó terhek részbeni — arányos és alkotmányos indokok melletti — áthárítása a biztosítottakra, illetve a munkáltatókra önmagában nem szükségképpen alkotmányellenes. Az ilyen átrendezéseknél azonban alkotmányos követelmény, hogy a kockázatáthárítás terheit az érintettek időben úgy *megismerjék*, hogy a jövőbeni *kockázatokkal számolhassanak és fedezésükről gondoskodhassanak.* A testület a határozat indoklásában egyebek mellett hangsúlyozta: a biztosítói szerepnek a munkáltatóra, illetőleg bizonyos körben a biztosítottra való áthárítása — ha annak arányossága még elfogadható lesz is — alkotmányosan csak fokozatosan, előrelátható, kiszámítható történhet meg. Ezt kívánja meg az Alkotmányban deklarált jogállamiság lényegi elemét adó jogbiztonság szempontja is.

A szakszervezetek többsége megnyugvással vette tudomásul az Alkotmánybíróság döntését. Szerintük ez a döntés elsősorban azért megnyugtató, mert jelzi, hogy az alkotmányos berendezkedés olyan alapelveire, mint a szociális biztonsághoz és ellátáshoz való jog, a gazdasági átalakulás folyamatának kritikus helyzeteiben is tekintettel kell lenni. Egyben arra is rámutat, hogy a társadalombiztosítás biztosítási elvét a költségvetési érdekeket képviselők sem hagyhatják figyelmen kívül.

Szakszervezeti vélemények szerint megfelelő érdekegyeztetés mellett elkerülhető lett volna, hogy társadalombiztosítási intézkedések megalapozatlanságára utólagos alkotmányossági felülvizsgálat során derüljön fény. Érdekegyeztetés hiányában nem tudták kifejteni azon — számos társadalmi érdekvédelmi szervezettel együttesen képviselt — érveiket sem, amelyek rávilágítottak volna a dolgozók sajátos foglalkoztatási és biztosítási helyzetére. Továbbá arra, hogy e sajátosságok nem sértik a közteherviselés elvét. Úgy vélték, hogy ezzel az alkotmánybírósági határozattal *vereséget szenvedett az érdekképviseletek álláspontját semmibe vevő, az érdekegyeztetés törvényes kereteit megkerülő eljárás.* Világossá vált, hogy a törvényességet, a szakszerűséget figyelmen kívül hagyó politikának nincs jövője Magyarországon.

Reménykedhetünk talán abban, hogy az Alkotmánybíróság döntéséből okulva a kormány nem követ el több ilyen „bakit” és a választások előtt tett ígéretéhez híven ezután időben kikéri a legitim érdekképviseletek véleményét.

(d)

Gondtalan és szebb lesz nyara, ha az MVJ-vel GYÁRTAT, JAVÍTTAT!

Egész évben a MÁV-val az utasokért, a fuvarozókért:

— Bz-motorvonat fővizsga
— Bz-motorkocsi korszerűsítése, komfortosítása
— Bzx átalakítása motorkocsivá
— Bzx komfortosítása
4 tengelyes személykocsi fővizsga
— személykocsi forgóváz javítás
— személy-, teherkocsik és dízelmozdonyok
kerékpárjainak fővizsgája,
fődarabjainak és alkatrészeinek
javítása és felújítása (PRÁGA 2M70 típ. hajtómű,
irányváltók, légtartályok, különféle motorok ...)
Teherkocsi részlegvizsga, futójavítás,
fővizsga az alábbi típusoknál:
— Gbgs, Gbs, Es, Tcs, Gags, Lgs
— Eas főjavítás

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 616-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

TRAGÉDIA A SÍNEKEN

Hét kollégánkat veszítettünk el

Mélységes megdöbbenéssel értesültünk arról, hogy június 27-én, Győrhöz közeli Nyúl község határában, egy szintbeli út s vasúti kereszteződésben bekövetkezett balesetről, amely 6 vasúti pályamunkás halálát és 7 további személy sérülését követelte.

A Vasutasok Szakszervezete, amint értesült erről a tragikus eseményről, azonnal a helyszínre küldte munkatársait, egyrészt, hogy hiteles tájékoztatást kapjon a baleset körülményeiről, másrészt pedig, hogy az elhalt szakszervezeti tagok hozzátartozóinak gyorssegélyezését megszervezzék.

Lapunk olvasói az újságokban, a TV-n és a rádió útján a balesetet követően részletes információkat kaptak a baleset körülményeiről és a vizsgálatok első megállapításairól. Ezért csak röviden idézzük fel az esemény egyes körülményeit:

A MÁV Pápai Pályafenntartási Főnökség dolgozóinak egy csoportja június 27-én kb. 11 órakor fejezte be munkáját, és ezt követően egy Robur típusú autóbuszba szálltak, hogy új munkahelyükre menjenek. A busz szerszámokkal rakott utánfutót is vontatott. Földúton haladtak, amit Győr és Veszprémvarsány között egy vasútvonal keresztez. A keresztezést andráskereszt jelzi, sorompó nincs. A buszban tizenhárman ültek. Eddigi ismerteink szerint a busz vezetője ráhajtott a pályatestre, amely mindkét irányban jól belátható volt. A mozdony állítólag hangjelzést adott az átkelő előtt. Annak ellenére, hogy a gépmenetbe közlekedő vonat az eddigi megállapítások szerint 60 km/óra sebességgel haladt, az ütést már nem tudta elkerülni a mozdonyvezető. Az ütközés következtében az autóbuszban ülők közül öten a helyszínen, egy pedig később vesztette életét. Öten súlyosan, ketten pedig csak könnyebben sérültek meg.

Az elhaltak temetését lakóhelyükön szervezték meg. Erről az ország nyilvánossága kevésbé értesült. A gyászoló hozzátartozók, barátok mellett nagy számban képviseltették magukat a munkatársak, a társszolgálati főnökségek dolgozói, s a vasútvezetői is.

A temetéseken részt vettek szakszervezetünk helyi és területi képviselői is, kifejezték részvétüket, az özvegyeknek, az árváknak, és a szülőknek. A Vasutasok Szakszervezetének tagsága szomorú szívvel osztozik a hozzátartozók gyászában. A vasutas szolidaritás régi hagyományait követve három elhunyt szakszervezeti tag hozzátartozójának ötven-ötvenezer forintot utaltatott a VSZ gyorssegélyként.

A VSZ kötelességének tartja, hogy figyelemmel kísérje a balesetvizsgálat megállapításait és ebből levonjon újabb következtetéseket a vasútüzembiztonság állapotáról, s érdekvédelmi jogosultsága körében kezdeményezze annak javítására teendő intézkedések személyi és tárgyi feltételeit egyaránt.

P.

KIS LEXIKON A MUNKA VILÁGÁBÓL

Rovatunk a munka világában gyakran előforduló olyan fogalmak közérthető magyarázatát tartalmazza, amellyel nap mint nap találkoznak a munkavállalók, vagy a szakszervezeti tisztségviselők

Munkaidő — pihenőidő

A munka világában talán a legtöbb fogalom az idővel kapcsolatos. Bár gyakran már a meghatározásból kitűnik a tartalom, mégis előfordul, hogy egy-egy kifejezést nem azonosan értelmeznek. Rovatunkban most a munkaidővel és a szorosan hozzá tartozó pihenőidővel kapcsolatos leggyakrabban használt fogalmakat a ismertetjük.

A munkaidő

Munkaidő az az időtartam, amikor a munkavállaló munkavégzés céljából a munkahelyén tartózkodik és munkaképes állapotban a munkaadó rendelkezésére áll.

A teljes munkaidő

Teljes munkaidő a munkaidőnek jogszabályban meghatározott mértéke, amelynek hossza jelenleg napi 8 óra. A munkaidőt a napi munkaidő alapulvételével heti, havi, esetleg éves szinten is meg lehet állapítani.

A rész munkaidő

Részmunkaidő a teljes munkaidőnél rövidebb idő, melyben a felek a munkaszerződésben állapodhatnak meg.

Az osztott munkaidő

Osztott munkaidő esetén a munkavállaló a napi munkaidőt kettő (ritkán több) részben teljesíti. Ilyen munkaidőben való foglalkoztatást csak a kollektív szerződésben, vagy a felek megállapodása alapján lehet alkalmazni.

A legrövidebb napi munkaidő

Legrövidebb napi munkaidő, az az idő, melynél rövidebb teljesítése nem írható elő. Ennek mértéke jelenleg napi 4 óra.

A leghosszabb napi munkaidő

Leghosszabb napi munkaidő, amelynél hosszabbat nem lehet kiadni. Ennek mértéke napi 12 óra. Ezt a mértéket túllépni csak részben, vagy egészben, készenléti jellegű munkakörben lehet.

A rendes munkaidő

Rendes munkaidő: a munkaidő jogszabályban előírt mértéke és annak teljesítési módja.

A rendkívüli munkaidő

Rendkívüli munkaidő: a rendes munkaidőn felül teljesített munkaidő, vagy pihenőnapon, munkaszüneti napon végzett munka és a készenlét.

A túlmunka

Túlmunka: a munkavállaló rendes napi munkaidejét (havi munkaidőkeretben dolgozóknál a havi munkaidőt) meghaladó munka. A túlmunka végzésnek két korlátja van. Egyik: két egymást követő napon összesen 4 óránál, éves szinten pedig összesen 200 óránál több nem lehet. Ez a korlátozás nem vonatkozik, ha a túlmunkára baleset, elemi csapás, vagy súlyos kár megelőzése, illetőleg elhárítása érdekében kerül sor.

A készenléti idő

Készenléti idő: bár rendkívüli munkaidő kategóriába tartozik, de a munkavállalónak munkavégzési kötelezettsége nincs, de munkára készen kell állnia. Ha a készenlét alatt munkavégzésre kerül sor, az túlmunkának számít és annak megfelelően kell díjazni. A készenlétnek két típusa van: munkahelyen és lakáson töltött készenlét.

Az ügyeleti idő

Ügyeleti idő: a Munka Törvénykönyve ezt a fogalmat nem ismeri, a vasútnál alkalmazott időforma rendszerint vezetői, irányítói munkakörökben rendelik el. Ebben az időben kisebb munkavégzésre is sor kerülhet. Az ügyeletet ellátót az ügyeleti idővel azonos mértékű szabadidő illeti meg, vagy megbatározott díjazásra jogosult.

Az állásidő

Állásidő: amikor a munkaadó a munkavállaló részére átmenetileg a munkaidő alatt nem tud munkát biztosítani. Az így kieesett időre a munkavállalót személyi alapbére illeti meg.

A várakozási idő

Várakozási idő: a vasútnál alkalmazott időforgalom az utazó személyzetnek a forduló állomáson töltött ideje, ha az idő az öt órát eléri, vagy meghaladja. A teljesítés és a díjazás részletes szabályait a kollektív szerződés tartalmazza.

A pihenőidő és az ebédidő

Munkaidőhöz kapcsolódik a pihenőidő. Munkaközi szünet, vagy közismertebb nevén az ebédidő, az az időtartam, amikor a munkavállaló mentesül a munkavégzés alól és tisztálkodhat, étkezhet. Minimális tartalma 20 perc, de ennél hosszabb is megállapítható. Ez az idő az utóbbi években a munkaidő része tehát díjazott.

A napi pihenőidő

Napi pihenőidő: a két munkanap közötti pihenőidő. A mértéke általában 11 óra, de ennél a kollektív szerződés rövidebbet is megállapíthat, de 8 óránál kevesebb ebbe az esetben sem lehet.

A heti pihenőnap

Heti pihenőnap: a munkavállalót hetenként két pihenőnap illeti meg, ezek közül az egyiknek vasárnapra kell esnie. A folytonos munkarendben foglalkoztatott munkavállalóknál a heti pihenőnapok más napokon is kiadhatók.

A munkaszüneti nap

Munkaszüneti nap a Munka Törvénykönyve ezeket a napokat is a pihenőidőhöz sorolja és meghatározza azokat a napokat, amikor a munkavállalóknak nem kell munkát végezni. Jelenleg évente kilenc munkaszüneti nap van.

Évi rendes szabadság ugyancsak a munkához kapcsolt pihenőidő, mértékét az életkorhoz kötötten a törvény határozza meg.

A munkaidőhöz kapcsolódó fogalmak körébe tartoznak a munkarendek, munkaidő-beosztások is. Ezek ismertetésére visszatérünk.

Dr. Simon József

TÖPRENGÉS A BALOLDALISÁGRÓL

Mit jelent baloldalinak lenni?

Válaszol: Kemény László filozófus, a TÉT társelnöke

Időközönként ismét és ismét felmerül a címben megfogalmazott kérdés: mit jelent baloldalinak lenni? Természetes kíváncsiság ez, hiszen változnak a körülmények és az emberek is. De mit jelent baloldalinak lenni *napjainkban*, a XX. század utolsó éveiben. Ezt kérdeztem a Társadalmi Érdekegyeztető Tanács vezetőjétől, a filozófiai tudományok kandidátusától.

— Nagy általánosságban ugyanazt jelenti, mint korábban: a világcivilizáció fő sodrában tartani a nemzetet. Úgy, hogy a fejlődés megfeleljen a realitásoknak, a külső és belső feltételeknek, s eközben az emberek felszabaduljanak a szociális és a tárgyiasult alávetettségek alól.

A baloldali gondolkodásnak ez az általános meghatározása koronként és országonként változik, konkretizálódik. Aktuális tartalmát és kifejeződési formáit befolyásolja, hogy nem egyedüli szemléletként formálja a társadalmakat, hanem a tőle különböző történelmi gyökerű értékek és érdekek egyidejű létezése következtében, a velük vívott harcon és a velük kötött kompromisszumokon keresztül.

— Az ezredforduló küszöbén felerősödtek az integrációs törekvések. Ennek kapcsán, milyen értékek kerül(het)nek előtérbe?

— A globálissá vált világban az emberiség biztonsága és a civilizáció fejlődése érdekében szükségessé vált az országok együttműködése, az integráció. Ez azonban csak akkor tölti be valóságos történelmi szerepét, ha az érdekek és az értékek kölcsönös megtartásával megy végbe, és ha feltételezi a kultúrák kölcsönös gazdagítását.

Úgy tűnik, az ezredfordulóra létrejönnek az emberiség és az egyes ember mindenféle alávetettség alóli felszabadulásának tárgyiasult feltételei. A baloldal feladata, hogy ezt a lehetőséget valósággá váltsa. Ez azt jelenti, hogy a globálissá váló világban küzd a természeti környezet humanizálásáért, az emberiség biztonságáért, a háborúk elkerüléséért, az országok, népek, nemzetek, kisebbségek egyenjogú integrációjáért, a kultúra gazdagításáért, az ismeretek szabad terjedéséért. Az egyes országokon belül a baloldal küzd minden ember részvételi lehetőségéért, érdekeltségéért a világcivilizációhoz való felzárkózásban, az értelmes életért egy igazságos társadalomban.

Baloldalinak lenni ma azt jelenti, hogy elemezve az ország, a nagy társadalmi csoportok, az egyes emberek valóságos helyzetét és lehetőségeit, mind a tennivalók kialakításában, mind a cselekvésben e célok szellemében gondolkodjunk.

— A magyar baloldal értékrendjéből most mit emelne ki, mire hívná fel leginkább a figyelmet?

— Azt mondanám, hogy első helyen szerepeljen a kritikai viszony az utóbbi évtized történéseihez, s benne saját szerepéhez és tetteihez. Mindaddig, amíg nem lesz képes felülbírálni a kialakult viszonyok apologetikus értékelését, a baloldal megosztott, bizonytalan, saját jövőkép nélküli és önálló vezetésre képtelen marad.

A demokratikus baloldal értékrendjében ugyancsak kitüntetett hely illeti a valóságos demokrácia melletti kiállást. A polgári rend alapjait képező képviseleti struktúra kiépítésén túl —, amely egyúttal egyfajta új elit kialakulásához is vezetett —, a baloldal demokratikus értékei között azonos súllyal kell szerepelnie a közvetlen (részvételi) demokráciának is.

— Hogyan ítéli meg a baloldali értékek érvényesülésének magyarországi esélyeit a közelebbi és a távolabbi jövőben?

— A baloldali értékek szerinti jövő a mai magyar valóságban nem lehet közvetlen cél, mert ellentmondásos folyamatoknak vagyunk tanúi és részesei. Tovább folytatódik az államszocializmus lebontása, s vele számos baloldali érték diszkriminálása. Ugyanakkor a világgazdasági kényszerhez illeszkedően folyik a magántulajdonon alapuló piacgazdaság reinkarnálása, amely nemhogy nem szünteti meg a szociális alávetettséget, hanem még növeli is a kiszolgáltatottságot, az esélyegyenlőtlenségeket.

A közvetlen ügyek között az értékmentés — a szolidaritás, a kollektivizmus —, valamint a karitatív tevékenység lehet a feladat. Elemi érdeke a mai ifjú nemzedéknek, hogy útját állja a tanuláshoz, a kultúrához való hozzájutás esélyegyenlőtlensége örökösödésének. Jelentős feladat a munkanélkülivé vált szülők gyermekeinek „helyzetben tartása", a fiatal munkanélküliek apátiájának oldása — drogellenes harc, csövesek integrálása, stb. — a fiatalkori bűnözés fékezése.

A stratégiás feladatok között a legfontosabb a kiépülő kapitalista struktúra ellentmondásainak és a baloldali értékek szerinti módosítási lehetőségeknek a feltárása. A belátható jövőképben szerepelnie kell a reális, valóságos és működő demokráciának, amely terápikusan segít a megpróbáltatások terheinek viseléséről határoz. A baloldali értékek szerinti fejlődés nemzeti programját csak minden ember érdekeinek számbavételével, részvételi lehetőségével és érdekelté tételével lehet megvalósítani.

Kárpáti Sándor

Rajzolt jelen

Tűnődve álldogáltam a megindító gyermekrajzok előtt a Villányi úti Konferencia Központ és Szabadegyetem aulájában. Itt nyílt meg az a kiállítás, amelyik a *„Munkanélküliség gyermekszemmel"* címmel meghirdetett pályázatra érkezett kis alkotásokat mutatta be, az érdeklődő közönség elgondolkodtatására. Miről szóltak e színes ceruzákkal megrajzolt lapok? A kukákban kotorászó szegényekről, a szeméttelepeken guberálókról, a telt, fényes kirakatok előtt sóvárgókról. Rajzolt jelen, megérzett jövő. Beszédes kordokumentumok. A gyermeki érzés- és gondolatvilág fölvillanyozó lenyomatai.

Amíg nézegettük a kecskeméti és székesfehérvári kisfiúk és kislányok rajzait, a tárlatlátogatónak eszébe jutott, hogy jelenleg *60 ezer* munkanélküli pályakezdőt tartanak nyilván Magyarországon. Olyanokat, akik felkészültek az életre, de az élet nem tart igényt a munkájukra, a tehetségükre.

A munkanélküliség az *első számú* társadalmi probléma. A közelgő XXI. század egyik legnagyobb próbatétele az egész világon. A statisztikák rögzítik ugyan a munkanélküliek számát és összetételét, a szociológusok elemzik az állástalanok helyzetét és esélyeit, de még mindig keveset beszélünk azokról a személyiséget roncsoló, sorsrontó hatásokról, amelyek a családokat, s a gyermekeket érik.



A tárlat ismételt figyelmeztetés: ma sem könnyű gyermeknek lenni, hiszen a világ számtalan kihívásával szemben *ők a legvédtelenebbek*. A gondtalan gyermekkor egyre kevesebbek kiváltsága. Gondoljunk erre, amikor a gyermeknapok ünnepi megemlékezéseiben arról hallunk és olvasunk, hogy legdrágább kincsünk a gyermek.

Ne legyünk némák és tartózkodók, ha azoknak a gondjairól esik szó, akik már a munkanélküli járadékot sem kapják. A szolidaritás sokat segíthet abban, hogy a munkanélküli szülők gyermekeinek is jusson könyvre, játékra, egy-egy színes lufira, törökmézre.

Feleselő

„... Miért sikerült a baloldali pártoknak választási győzelmet aratni Bulgáriában, Észtországban, Lengyelországban, Litvániában, Magyarországon, Szlovákiában és Szlovéniában? A legtöbben úgy vélik, hogy a válasz egyszerű: a piaci reformok túlságosan gyorsak és kegyetlenek voltak. Az emberek visszasírják a múlt egyszerűségét. Az ilyen sekélyes magyarázatok azonban nem tapintanak a lényegre: a közvélemény-kutatások azt mutatják, hogy az emberek nem akarnak visszatérni a régi rendszerekhez, és a baloldali pártokat sem úgy tekintik, mint amelyek a piaci reformok visszafordításán munkálkodnak."

Jeffrey Sachs,
a Harvard Egyetem professzora
(Népszabadság, 1995. június 29.)

*

„A történelem nagy paradoxonja, hogy ezt a keserves átalakítást éppen szocialista vezetésű kormány vállalja magára. Tisztelem ezért az elszántságért a szocialistákat: megértem kételyeiket, belső vitáikat, de nagyon örülök neki, hogy — néhány hónapos habozás után — végre belefogtak ebbe a nehéz programba. Ezzel történelmi tettre vállalkoztak. Groteszknek inkább azt érzem, hogy ezt a programot a konzervatív ellenzék már-már baloldali érvekkel támadja. Furcsa szerepcsere ez, melyben jól kitapinthatók a napi, taktikai megfontolások."

Göncz Árpád, köztársasági elnök
(Népszabadság, 1995. június 24.)

„Modern baloldal nélkül nincs modern Magyarország ... A modern baloldal kihordása, életre hívása és felnevelése — saját korlátainkkal, másfajta múltbeli tapasztalataink és tévedéseink terhével is megküzdve — olyan történelmi feladat, ami a mi életünk talán legfontosabb küldetése... Nélkülünk nincs baloldal, és erre a baloldalra minden demokráciában, de különösen nálunk, égető szükség van... Most, két választás után ismét választóton állunk. Meg tudjuk-e, meg akarjuk-e őrizni együtt a magyar baloldalt, a szociáldemokrata alternatívát a jövő számára, vagy elkedvetlenedve, elfáradva hagyjuk, hogy a kormányzati szerep terhe megroppantsa a baloldal, a szocialista párt erejét, tartását."

Lendvai Ildikó, az MSZP budapesti elnöke
(23 Szegfű, 1995. június)

*

„Magyarország ma jobbra hátrál. És ez több, mint a politikai inga egyszerű visszalengése a szocialisták tavalyi diadala után; több mint puszta reakció a középbal koalíció létrejöttére és tevékenységére. A jelenség általánosabb, szélesebb, nyugtalanítóbb. Olyan sodrás ez, melyben sok áramlat kevereg a felborzolódó felszín alatt, s mélyebben még örvényesebben... Ez a jobbra sodródás nem logikus. Éppen ezért is oly nyugtalanító."

Lázár István, közíró
(Népszabadság, 1995. Július 3.)

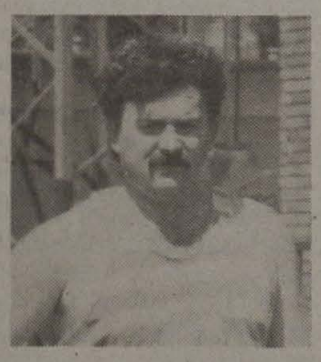
VASUTASPORTRÉK

ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

A Magyar Vasutas szerkesztői arra voltak kíváncsiak, ki, hogyan lett vasutas. A másik kérdésünk pedig mesevilága ihlette: ha egy jó tündér teljesítené egy kívánságát a vasúttal kapcsolatban, akkor mit kérne tőle?

Borkó Béla

pályamester, Budapest Ferencváros, Pályfenntartási Főnökség



... „Mezőgazdasági szakközépiskola elvégzése után egyik barátom csalt fel Pestre, így kerültem a vasúthoz."

... „Jó volna, ha a vasúton belül a pályafenntartási szolgálatot legalább annyira megbecsülhetnék, mint a forgalmi szolgálatot. Nagyon mostohák a körülményeink. Azt szeretném, ha ez megváltozna és ez megmutatkozna létszámban, pénzben és anyagban egyaránt. Szerintem ez az egész vasút javát szolgálná."

Bódis István

Váltókezelő, Pécs Állomásfőnökségen



... „Nem családi indíttatásból, hanem a barátaim, ismerőseim révén léptem a vasút szolgálatába."

... „A körülményekhez képest jól érzem magam, de egy jobb vasútról álmodom, ahol a fizetésem annyi lenne, amelyből el tudnám tartani belőle a családomat. A másik vágyam az, hogy egészségesen érjem el a nyugdíjat."

A SZOLIDARITÁS JEGYÉBEN

Köszönjük a támogatást

Az elmúlt hetekben, hónapokban sok mindent leírtak, elmondtak már az 1995. április 20-23-a között megtartott 86 órás vasutassztrájkról. Értékelték, elemezték különböző szakszervezeti testületek, tudományos „dolgozatok" készültek okairól, lebonyolításának tapasztalatairól, szakmai viták folytak az eredményekről, a veszteségekről. Ismereteim szerint — sajnálatosan — a sztrájk egy nagyon fontos velejárójával (tapasztalatával) nem, vagy aligalig foglalkoztak: a szavakban, anyagiakban megnyilvánuló szolidaritásról.

Hazai és nemzetközi szakszervezetek, szövetségek táviratokban, levelekben fejezték ki szolidaritásukat, egyetértő támogatásukról biztosítottak bennünket. Valamennyi felsorolására szinte lehetetlen vállalkozni, így most csak azoknak a szervezeteknek a nevét ismertetjük, amelyek anyagi támogatást nyújtottak a VSZ sztrájkalapjának feltöltéséhez, a sztrájkban résztvevők megsegítéséhez: Pécs KIG. Dolgozók Szakszervezete, KVGY. Üzemi szb, MAHART Balatoni Hajózási Kft., MÖBIUSZ Húsipari Rt., Postások Szakszervezete, MSZOSZ pécsi képviselete, Gabonaforgalmi VSZB, Mecsek Urán VDSZ, Mohácsi MOFA tagszervezete ÉFÉDOSZ, Siófok és Vidéke ÁFÉSZ, DÉLVIÉP Vállalat, BCM Rt. dolgozók szakszervezete, Sütőipari VSZB, MEDOSZ Szövetség Bóly, Ingatlankezelő Vállalat szb, Siklós és Vidéke Takarékszövetkezet, MOL Rt. Gáz- és Olajszállító Üzem Kaposvár, Nagykanizsa KÖGÁZ, Építők Zala Megyei Szakszervezete Zalaegerszeg, Munkásképviselet alapítvány.

Úgy gondoljuk, nem a befolyt összeg nagysága a lényeges, hanem a szolidaritásnak pénzben nehezen kifejezhető értéke. A Vasutasok Szakszervezete tagsága ezúton köszöni meg valamennyi szervezetnek, az alapszervezetek tagságának a támogatást, a szolidaritás ilyen formáját.

Koordináló, segítő, mozgósító tevékenységéért az MSZOSZ Baranya, Somogy és Zala megyei és az érintett MSZOSZ tagszervezetek munkáját ezúton is megköszönjük. A támogatók biztosak lehetnek abban, hogy a területekre befolyt összeg megérdemelten jó kezekbe került.

Az ilyen és ehhez hasonló emberséges cselekedetek akkor érik el igazi céljukat, ha a szükséges tapasztalatokat leszűrjük és hasznosítjuk munkánk során.

Melyek azok a tapasztalatok, amelyekre építhetünk, amelyeket nem szabad elfelejtenünk a következő időszakban: *érezhetjük, tudhatjuk, hogy vannak — ismeretlenül is — igazi barátaink, bízhatunk abban, hogy szükség esetén nem maradunk egyedül; magunknak is kell tudni a baráti kötelességünket, ha más szorulna segítségünkre,* hiszen a szolidaritás erre kötelez.

Nap mint nap tapasztaljuk, hogy a szolidaritás kifejezést is sikerült mára lejáratnunk. Örkény István szép gondolatai talán ráébresztenek bennünket a szó igazi tartalmára: „A legtöbb a szolidaritás gondolata, az a világos és szép felismerés, hogy az emberek felelősséggel tartoznak egymásért és egymásnak."

Részletes elemzés és kiemelés nélkül látható, hogy a legjelentősebb „megmozdulás" Pécs területi bizottság működési területén történt.

Végezetül bátortalanul megjegyzem: *remélem és bízom abban, hogy a mi alapszervezeteinkre is serkentőleg hat a szolidaritásnak ez a példa értékű formája.*

Attól tartok, szükség lesz még a sztrájkalapra, tehát kezdjük meg (folytassuk?) a feltöltését.

Szelei Ferenc

SZAKÁGI HÍREK

PFT szakági függelék

Megkötötték a MÁV Rt. 1995. évi kollektív szerződését a Pálya-, Híd- és Magasépítményi Szakági Függelékét július 10-én. A dokumentumot a Pálya-, Híd- és Magasépítmányi főosztály részéről *dr. Zsákai Tibor* főosztályvezető-helyettes, a VSZ Pályagazdálkodási intézőbizottság nevében — a testületi felhatalmazás alapján — pedig *Balogh László* intézőbizottsági titkár, a VDSZSZ képviseletében *Járási Ferenc* írta alá.

A Vasutasok Szakszervezete eredménynek könyveli el, hogy javaslatai közül azok, amelyekkel a munkáltató is egyetértett, elfogadásra kerültek.

A VSZ pályagazdálkodási intézőbizottsága a munkáltató kötelezettségétől függetlenül a szakági függeléket — melyet a KSZ mellékleteként kell kezelni — ~~valamennyi~~ PFT és Épület- és közműgazdálkodási főnökség, valamint a szakszervezeti bizottságok titkárainak kiadta, hogy a munkavállalók minél előbb megismerhessék azt.

Ács Péterné
IB-titkárhelyettes

Gépész Szakági Függelék

1995. június 30-án — egyhónapos halasztás után megkötttetett a szakági függelék. A több fordulós tárgyalásoknak születtek eredményei, de több javaslat sorsa elutasítás lett.

A gépészeti intézőbizottság (GIB) elsőként küldte át javaslatait, melyből a vezető kocsivizsgálók gyakorlati idő számítása elfogadást nyert. A VDSZSZ javaslataiból a létszámleépítéssel együtt járó kötelező értesítési kötelezettség került elfogadásra. Az idénymunkarend munkáltatói javaslatánál a helyi szakszervezetek egyetértési joggal bírnak.

A szakszervezetek által benyújtott javaslatok közül sajnos több meghiúsult a munkáltató ellenállása miatt, például: a pihenés feltételeinek meghatározása a készenlét és osztott munkaidő esetében; a helyettesítési díj kötelező megállapítása az öt napot meghaladó távollét esetén; készenlétek elrendelésekor is alkalmazzák a 40 óra feletti 100 ~~százalékos~~ alapbér fizetését; a vegyi elhárító egységek egységes veszélyességi pótléka; menetrend szerint áthaladó vonatok kijelölése személyzetváltás céljából; oktató főmozdonyvezetők működési feltételei; kocsivizsgálói létszámnorma meghatározása szolgálati helyenként helyi függelékben. (Ez utóbbi csak abban az esetben fogadható el, ha minden más munkakörre is megállapítják.)

Az aláírás veszélybe került június 30-án is. A VDSZSZ némely javaslatát a főosztályvezető úr megmosolyogta, ezért ők nem akarták aláírni a szakági függeléket, veszélyeztetve ezzel az eddigi eredményeket, és külön megállapodásra kényszerítve a MOSZ képviselőit a normaidők tekintetében.

Van tehát még mit tenni a szakszervezeteknek a munkavállalók érdekében.

Pszota Árpád

Műszaki kocsiszolgálati tagozat

1995. június 22-én tartotta soros ülését a Műszaki kocsiszolgálati tagozat (MKSZ) ügyvivő testülete. Az üzemi tanács választások kiértékelése, és a korkedvezményes nyugdíjazás ügyének jelenlegi helyzete voltak a napirenden.

Az üzemi tanácsi választások nem az *elvárásoknak megfelelően alakult*. Alapjában a vontatási szakszolgálatnál több szakszervezetre oszlott meg a szavazás. Jobb szervezéssel, és odafigyeléssel talán több szavazatot lehetett volna szerezni, de a jelenből kiindulva azt kell az alapszervezeteknek elemezni, hogy a választást, s a szükséges konzekvenciákat levonják.

Győri István a VSZ alelnöke tájékoztatta a tagozatot, hogy a *korkedvezményes* nyugdíjazás lehetőségének kiterjesztése a kocsiszolgálati dolgozókra nem egy egyszerű feladat. Jelenlegi gazdasági helyzetünkben ezen módosító igény nem tudni, hogy milyen megballgatásra talál.

Készülőben van az *új nyugdíjtörvény, belefoglalva a kocsiszolgálati igény, talán jobbak lesznek a kilátások*. A tagozat tovább folytatja a nyugdíjkorkedvezmény bevezetésének vizsgálatát, s az eddig szerzett ismeretanyagot naprakészen tartja, hogy az adott esetben kezdeményezésünket siker koronázza.

Lukácsa István

Központi üzemi tanácsról

Mint azt előző lapszámunkban is megírtuk: a sikeres üzemi tanácsi választások után az egyik legfontosabb feladat a MÁV Rt. központi üzemi tanácsának (KÜT) megalakítása. A törvény szellemében a szakági összetételű testület tagjainak delegálása június végén megkezdődött. A pálya-, híd- és magasépítési (2 fő), a távközlési, biztosítóberendezési és erősáramú (1 fő), valamint a felső- és középirányítás szervezetei (1 fő) és a gépészet (3 fő) részéről a KÜT-tagok delegálása 1995. július negyedike és tizenegyedike között már megtörtént.

A üzemviteli és kereskedelmi szakszolgálat július 3-ra összehívott delegáló értekezlete a VDSZSZ miatt azonban határozatképtelenné vált. A Vasutasok Szakszervezete javasolta az országos koordinációs bizottságnak, hogy július 25-én kerüljön sor a delegálásra, amelyet viszont a bizottság a nyári szabadságolások miatt elhalasztott. Dr. Márkus Imre ezekután levélben kereste meg a társszervezet elnökét, kérve, hogy szeptemberben rendezzék meg a delegáló értekezletet. Ahhoz, hogy a munkavállalók képviseleti jogosítványai ne sérüljenek, megegyezés született arról, hogy a korábbi ciklusban megválasztott KÜT mindaddig hivatalban marad, amíg mind a tizenegy tag delegálására sor kerül. - k -

Tisztába tett formaruha!

A VSZ kocsiszolgálati tagozata már régóta célul tűzte ki a kocsivizsgálók formaruhával történő ellátását. Több tárgyalási forduló után a munkáltató is elfogadta a kis lépések taktikáját, melynek első lépése a személy-pályaudvari kocsivizsgálók ellátása volt.

A következő lépés az ideji kollektív szerződés mellékleteiről folytatott tárgyalások alkalmával a *személypályaudvaron is szolgálatot teljesítők ellátása* lett volna, ha a VDSZSZ az „ide nekem az oroszlánt is" módszerével nem lép közbe. A VSZ javaslata szerint a munkáltató helyben dönthetett volna arról, hogy kik foglalkoznak személyvonatokkal a kocsivizsgálók közül, és azok részére megigényelte volna a formaruhát. A „mindent azonnal" elv viszont arra ösztönözte a munkáltatót, hogy olyan feltételt szabjon a kollektív szerződésben, amely a VSZ részére elfogadhatatlan volt. Nevezetesen: ha a munkavállaló bármely ellenőrzés alkalmával nem a rendszeresített ruházatban teljesít szolgálatot hazaküldhető és igazolatlan mulasztásként értékelhető, valamint további hátrányos jogkövetkezmény (fegyelmi) is alkalmazható.

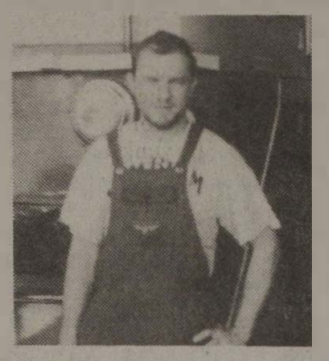
Ezen az alon tehát nem kellett a mindenkinek beígért formaruha, a megnövelt kihordási idővel.

A megállapodás hiánya — információink szerint — *viszont nem gátolta a VSZ javaslatának érvényesülését*. A további egyeztető tárgyalások a választási ígéretek beváltását célozzák, kíváncsian várjuk az eredményét. **P. Á.**

VASUTASPORTRÉK
ÉLETKÉPEK — KÍVÁNSÁGOK

Németh Péter

mozdonylakatos, Budapest Ferencváros, Vontatási Főnökség

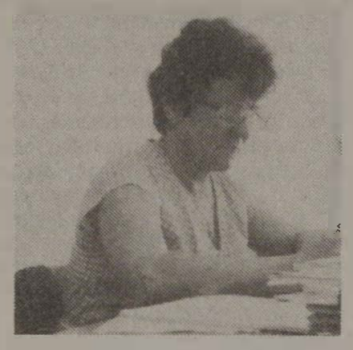


... „Vonzott a mozdonyvezetői pálya, ezért jöttem 1987-ben a MÁV-hoz. Azóta itt ragadtam a mozdonyműhelyben, mint dízelmozdony-szerelő."

... „Jó volna ha több pénze lenne a vasútnak. Legalább háromszor annyit kellene keresnünk mint jelenleg, hogy abból meg tudjunk élni."

Király Jánosné

anyaggazdálkodó, Budapest Ferencváros, Pályafenntartási Főnökség



... „A férjem 14 éves kora óta vasutas. Amikor előző munkehelyemről 1975-ben eljöttem, ő beszélt rá legyek vasutas. Nem bántam meg."

... „Jelenleg siralmas a vasút helyzete. Még nyugdíjba vonulás előtt szeretném megérni, hogy a Kelebiai vonalon, Dunavarsány felől — ahonnan nap mint nap bejárok — ne óránként negyven kilométeres sebességgel közlekedjenek a vonatok."

VASUAS TELEPÜLÉSEK KÖZGYŰLÉSE

Vasúton is Európába

A Vasutas Települések Szövetsége felszólítja a pénzügyi és a közlekedési tárcát, hogy biztosítsák a feltételeket a MÁV hároméves fejlesztési programjának megvalósításához — fogalmazták meg abban az állásfoglalásban, amelyet a szervezet 1995. évi, Hatvanban megtartott közgyűlésén fogadtak el a szövetség tagjai. A szervezet szerint a vasút fejlesztése e települések, létfeltétele ugyanakkor az állampolgárok is jogosan igénylik, a befizetett adók fejében a korszerű vasúti ellátást.

A tizennégy várost és községet tömörítő *Vasutas Települések Szövetsége 1990-ben alakult* abból a célból, hogy a közös gondokra összefogva találják meg a lehetséges megoldásokat A szervezetbe bármilyen települést szívesen látnak, amelynek életében jelentős szerepet játszik a vasút. A tanácskozáson *Rigó Zoltán* a MÁV vezérigazgatója ismertette a MÁV helyzetét és a fejlesztés tervezett irányait. Elmondta: *72 milliárd forint értékben vásárol évente árut a MÁV a magyar ipartól*, ami 80-100 ezer munkahelyet jelent. Úgynevezett *profitcentrumok* kialakításával decentralizálják az irányítást, ami azt jelenti, hogy az egyes üzletágakon belüli döntések anyagi konzekvenciái is az adott területeken jelentkeznek. A technológia fejlesztése mellett *a jelenlegi 70 ezerről három év alatt 60 ezerre kívánják csökkenteni a MÁV dolgozói létszámát*, világbanki pénzből *számítógépes szállítási és információs rendszert* alakítanak ki, és a nemzetközi szabványoknak megfelelően alakítják át a magyar vasút biztonsági rendszerét.

Szinyei András, a Vasutas Települések Szövetségének elnöke a közgyűlésen azt emelte ki, hogy a vasút népszerűsítése érdekében a millecentenáriumi rendezvényekhez kapcsolódóan *„Szárnyaskerék"* címmel nagyszabású kiállítás szervezését határozták el, amire szerintük azért van szükség, mert a civil szervezetek részéről sokkal kevésbé intenzív a vasútépítés szorgalmazása, mint a közúté, autópályáé, holott környezetkímélő üzemmódja miatt a fejlett országok a vasútfejlesztést állítják előtérbe. A kiállítással arra kívánják felhívni a figyelmet, hogy *„az ország településeiről vasúton is vezet út Európába"* — mondta az elnök.

D.

LAPZÁRTA UTÁN

Kiárusítás a MÁV Rt.-nél?

Lapzárta után tudtuk meg, hogy a MÁV az idén mintegy 2 milliárd forint értékű ingatlanvagyonának értékesítését tervezi. Ezen kívül eladja 2-3 járműjavító és 4-5 magasépítő kft.-jét, valamint 2600 járműből álló tartálykocsi parkját. Németh László vagyongazdálkodási igazgató bejelentette: még július elején aláírják a West-End eladásáról szóló szerződést. A Nyugati pályaudvarnál található ingatlant a belga Eurostation veszi meg 1 milliárd 90 millió forintért, A befektető többek között bevásárlóközpont, szálloda és irodaház létesítését tervezi.

Tavaly a befektetések nyomán 800 millió forint bevétele volt a MÁV-nak. Az idei üzleti tervben eredetileg 3,8 milliárdos összeg szerepelt, amit a múlt heti kormányhatározat nyomán 5 milliárd forintra emeltek. Így az idei bevételeknek — ahogy az a határozatban szerepel, akár a MÁV vagyonának *értéken aluli hasznosításával is* — el kell érniük a 8,8 milliárd forintot. (A tizenegyszeres bevételnövekedés viszont egyik évről a másikra Magos György a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese szerint kivitelezhetetlen.) Ha a MÁV viszont nem lesz képes ezt az elvárást teljesíteni, a KHVM és a PM decemberben dönt a további teendőkről.

Németh László elmondta: a MÁV ingatlanvagyonának *mérleg szerinti értéke 282 milliárd forint*. Az épületek 62,7 milliárd forint, az építmények 173 milliárd, a földterületek pedig 45,8 milliárd forint értéken vannak nyilvántartva.

Sajnálatos módon nem növeli a bevételeket a MÁV budapesti *biztosító berendezéseket gyártó kft.*-jének eladása. A kiírt tender ugyanis *sikertelenül* zárult. Az egyetlen jelentkező, a Műszertechnika nem volt hajlandó az üzem 49 százalékos tulajdonlásáért 270 millió forintot fizetni. A vagyonértékesítés (a kiárusítás?) lehetőségeit mindenesetre tovább keresik: a logisztikai központok — Ro-La és konténer terminálok — kialakítását tervezik, gondolkodnak nemzetközi közraktár létesítésén záhonyi területükön, valamint hasznosítani szeretnék saját *üdülőiket, üzemi konyháikat*, és terveik között még a *menetjegy jogának* értékesítése is felmerült.

*

A Magyar Vasutas kérdésére *dr. Márkus Imre* elmondta: a Vasutasok Szakszervezetét a hír önmagában nem lepte meg, de a sajtótájékoztatón bejelentett konkrétumok igen csak elgondolkodtatóak. A Vasutasok Szakszervezetének elnöke a sajtónyilvánosság előtt is felhívja az illetékesek figyelmét az értékesítésekkel kapcsolatos szakszervezeti és üzemi tanácsi jogosítványok betartására!

d.-k.

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:

— vasúti tartálykocsik bérbeadása
— vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálata
— nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik, tartálytest gyártására
— vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
— vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására
— daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.

Felvilágosítás: Vállalkozási osztály
Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725
Vasúti telefon: 03-29-86

HÍREK A VASÚTRÓL

Folytatódik a MÁV Rt. stabilizálása

Sor kerülhet az esedékes négyszázalékos eredményjutalom kifizetésére

Az alábbi dokumentumot a Vasutasok Szakszervezete a MÁV Rt. legfelső szintű vezetőitől kapta meg, kérve, hogy ez a munkavállalók minnél szélesebb köre előtt ismert legyen. E kérésnek szívesen helyt adtunk, mert legutóbbi (június 29-én megjelent) lapszámunk 8. oldalán a vasút vezetőinek jutalmazásával már foglalkoztunk.

A MÁV Rt. legutóbbi, május 19-i igazgatósági ülésének programja jórészt a május 29-ére összehívott alapítói ülés előkészítésének jegyében zajlott. Az egyszemélyes gazdasági társaságoknál az alapítói ülés a közgyűlés szerepét tölti be, ennek megfelelően az igazgatóságnak az alapítói értekezlet előkészítő ülésén a MÁV Rt. 1994. évi mérlegbeszámolója, illetve az 1994-es üzleti jelentés állt a viták középpontjában.

Az igazgatósági, majd a későbbi alapítói ülésen — mint ahogyan mostanság a MÁV Rt. más fórumain is — a hozzászólókat, a vitázókat alapvetően az foglalkoztatta, miként lehetne pénzügyileg stabilizálni a MÁV Rt.-t, hogyan lehetne hatékonyabban gazdálkodni, milyen módon lehetne elérni, hogy a vasutasok többletjuttatást kapjanak többletmunkájuk után úgy, hogy az évek óta halogatott beruházásokra is jusson némi pénz. Minden vasutas saját bőrén is érzi, milyen nehéz ennek a sokféle igénynek egyszerre eleget tenni.

Megkezdődött az ingatlanok hasznosítása

Ennek fényében érthetők különösen az igazgatóság említett ülésén a különféle napirendi pontokkal kapcsolatban elhangzott ilyen és ezekhez hasonló mondatok:

— „Néhány 100 százalékos MÁV-tulajdonú kft. gazdálkodása a veszteségeket növeli";

— „A Pénzügyminisztérium javaslatára a MÁV Rt. 1995. évi üzleti tervében előirányzott 25,3 milliárd forintnyi állami támogatás hitelezési konstrukcióját úgy kell módosítani, hogy az 22 milliárd forintra mérséklődjék, még akkor is, ha ez további vagyonvesztést eredményez";

— „A megszorító intézkedések következtében a saját forrásból megvalósítandó beruházások keretéből 1 milliárd 228 millió forintot zárolni kellett";

— „Rendszeres probléma, hogy az állami, illetve a költségvetésből finanszírozott beruházásokhoz kötődő általános forgalmi adót a MÁV Rt. nem tudja fizetni";

— „Az Európai Unióhoz való csatlakozáshoz igényelt pályaparaméterek a jelenleg ismert pénzügyi feltételek mellett — 2010 előtt nem teljesíthetők".

A MÁV Rt. bevételeinek növelése érdekében az utóbbi időben felgyorsultak az ingatlanhasznosítással kapcsolatos munkálatok is. A terület szakértői szerint a bevételek gyors és látványos növelése e tevékenységtől nem várható, bár kétségtelenül a tervezett lépések hatása hosszabb távon kedvező lesz. A jövőben az igazgatóság az ingatlanhasznosítás helyzetéről havonta kér tájékoztatást.

A MÁV Rt. kizárólagos tulajdonában lévő, eredményesen működő gazdasági társaságok dolgozóit érinti az a határozat, amely szerint a MÁVTRANSSPED Kft. és a Jegynyomda Kft. kivételével a társaság üzletrészének 5 százalékát fel kell ajánlani a munkavállalóknak a jegyzett tőke értékén, külön meghatározott fizetési kedvezményekkel.

Látszólag nyereséges a MÁV Rt.

Ilyen előzmények után május 30-án került sor a MÁV Rt. alapítói ülésére. Ezen az igazgatóság, a felügyelő bizottság, a külső szakértők mellett a tulajdonos magyar állam képviseletében részt vett Lotz Károly közlekedési miniszter is. Az ülésen elfogadták a vasúttársaság 1994-es mérlegbeszámolóját és üzleti jelentését. Eszerint a társaság alaptevékenysége 1994-ben 7 ezer 600 kilométer vasúti pályán zajlott. A MÁV Rt. saját tőkéje 417 milliárd forint, mérleg főösszege 1994. december 31-én 496 milliárd forint volt. A MÁV több mint 450 milliárd forint értékű tárgyi eszközt működtetett, amelyből kizárólagos állami tulajdonban volt a 180 milliárd forint értékű pályahálózat a hozzá tartozó létesítményekkel. A portfólióba 10 milliárd forint értékben 95 más vállalkozásban való részesedés is tartozott. 1994-ben a társaság 71 milliárd forint termelési értékét 73 ezer dolgozó állította elő.

A MÁV Rt. vesztesége 1994-ben 31,9 milliárd forint lett volna. A kormány azonban intézkedett az adósság egy részének szanálásáról. E szanálás pénzügytechnikai átvezetése következtében a MÁV Rt. 3,6 milliárd forint mérleg szerinti eredménnyel zárta az 1994-es gazdasági évet. A szanálással a kormányzat megtette az első jelentős lépést a MÁV gazdasági stabilizálása felé. A cél az, hogy kialakítható legyen a vasúti személyszállítási szolgáltatások és a pályahasználat államnak való elszámolásának új rendszere, illetve be lehessen vezetni egy, a korábbihoz képest új gazdálkodási rendszert. Ez utóbbinak az a lényege, hogy az egyes gazdálkodó egységeket anyagilag is érdekeltté teszik a bevételek növelésében, a költségek csökkentésében, azaz a hatékonyság növelésében.

A tudósító jegyzetfüzete ezen túlmenően is őriz néhány figyelemre méltó mondatot. Azt például, hogy az egyik hozzászóló szerint a törvényben előírt amortizációs kulcs alkalmazása tavaly 28 milliárd forinttal növelte volna a társaság veszteségét. Ez egyúttal azt is elfedi, hogy valójában mennyibe kerül a társaság üzemeltetése. A MÁV vezetői itt is hangot adtak annak a nézetüknek, hogy a további jelentősebb létszámcsökkentés a technológiaváltás függvénye, a vasút működését veszélyeztetné, ha új beruházások nélkül nagyobb arányú elbocsátásokat írna elő a tulajdonos. Megfogalmazódott az is, hogy a kormányhatározat alapján esedékes juttatások késedelmes folyósítása [illegible] költségnövekedést okozott a társaságnak.

Az alapítói ülésen [illegible] kívánatosnak tartották a MÁV Rt. 1995-ös üzleti tervét is. A [illegible] kialakult álláspont szerint 1995-ben a társaság [illegible] célja a gazdasági konszolidációt szolgáló [illegible] stratégia megalapozása. Az alapító, értékelve a tervben megfogalmazódó törekvéseket, úgy határozott, hogy a MÁV Rt. üzleti tervét a kormány júniusra [illegible]ének hatásait figyelembe véve kell módosítani.

Értékelték a vezetők munkáját

Az ülésen értékelték a társaság elnökének és vezérigazgatójának munkáját. Eszerint a két vezető a számukra meghatározott feladatokat teljesítette. Részleteiben ez a következőket jelenti. ***Kálnoki Kis Sándor, a MÁV Rt. elnöke részére a MÁV Rt. 1994. üzleti évére — időarányos alapbérének megfelelően — a következő célfeladatokat határozta meg Lotz Károly közlekedési miniszter:***

1. Az alapító okirat módosítását figyelembe vevő és a MÁV Rt. szervezetének racionalizálását lehetővé tevő szervezeti és működési szabályzat kialakítása, jóváhagyásra történő előkészítése. (A jutalom mértéke 30%.)

— A feladat végrehajtása megtörtént. A szervezeti és működési szabályzatot a tárca vezetője 1994. november 22-én jóváhagyta.

2. A MÁV Rt. pénzügyi szanálásával összefüggő feladatok végrehajtása, az ezzel összefüggő intézkedések kidolgozása. (A jutalom mértéke 30%.)

— A feladat végrehajtása érdekében a MÁV Rt. elnöke irányította a 2117/1994. számú kormányhatározattal összefüggő, a MÁV-ra háruló részanyagok kidolgozását. A kormányhatározat megjelenését követően megkezdődött a végrehajtás, vagyis megtörtént a teljes mellék- és fővonali hálózat felülvizsgálata; kialakításra kerültek a proficentrumok, elkészült a társaság érdekeltségi rendszere és bevezetése folyamatban van, az ingatlanvagyon hasznosítására létrejött a Vagyongazdálkodási Igazgatóság, illetve megszületett az ingatlanhasznosítási terv. Sor került a MÁV Rt. többségi tulajdonában lévő kft.-k gazdálkodási helyzetének értékelésére. Elkészült a társaság befektetési eszközeivel kapcsolatos koncepció. Intézkedések történtek a társaság veszteségének csökkentésére, a tb-járuléktartozással összefüggő kérdések kezelésére, a termelési árkiegészítés előrehozásának szorgalmazására, a MÁV Rt. hitelezését szolgáló tenderkiírások megalapozására.

3. Az 1995. évi Állam–MÁV-szerződés, valamint az 1995. évi állami szerepvállalás formáinak kialakítására, a költségvetési támogatás összegének igényére vonatkozó javaslatok, illetve azok részletes indoklását tartalmazó elemzések összeállítása. (A jutalom mértéke 30%.)

— Hosszas tárgyalássorozat után, 1995. február 1-jén aláírásra került az Állam–MÁV-szerződés. Az állami kötelezettségvállaláshoz szükséges számításokat a MÁV Rt. elkészítette. Az önköltségszámítási módszerek kialakítása folyamatban van.

Rigó Zoltán vezérigazgató részére meghatározott célfeladatok a következők voltak:

1. Az alapító okirat módosítását figyelembe vevő és a MÁV Rt. szervezetének racionalizálását lehetővé tevő szervezeti és működési szabályzat kialakítása, jóváhagyásra történő előkészítése. (A jutalom mértéke 20%.)

— A feladat végrehajtása megtörtént. A szervezeti és működési szabályzatot a tárca vezetője 1994. november 22-én jóváhagyta.

2. Az 1994. második félévi pénzforgalmi hiány 10 milliárd forintra prognosztizált összegét belső intézkedésekkel 2 milliárd forinttal mérsékelni kell. (A jutalom mértéke 20%.)

— A 10 milliárd forint pénzforgalmi hiány felszámolása a tb-tartozás szanálásával megtörtént, a MÁV Rt. belső intézkedéseinek révén a tervhez viszonyított többletbevételekkel lehetőség nyílt a beszállítókkal szemben fennálló tartozások 2,1 milliárd forintos csökkentésére és a januárban esedékes decemberi bér kifizetéshez szükséges összeg egy részének biztosítására.

3. Az 1995. évi létszám- és bérgazdálkodásnál az 1994. évi tervezett bértömeg betartását lehetővé tevő racionalizálást kell megvalósítani, meg kell szüntetni a párhuzamosságokat, javítani kell a munkaidő kihasználását, a létszámcsökkentést elsősorban az adminisztrációban a különböző szervezeti egységekben foglalkoztatott irányítói munkakörökben kell elérni, a vezetők bérezésében a tényleges teljesítményekre ösztönző, eredményekhez kapcsolt rendszert kell kidolgozni, növelni kell az eredményekhez kapcsolódó javadalmazás arányát. (A jutalom mértéke 25 %.)

— A teljes munkaidőben foglalkoztatottak létszáma 6,1 százalékkal, a veszteségidő 10,2 százalékkal, a túlóra 10,1 százalékkal csökkent. Az egy főre jutó — tonnakilométerben mért termelékenység — évek óta először, 6,3 százalékkal nőtt. Az 1995-ös gazdasági év előkészítése keretében megtörténtek az érdekképviseletekkel december 13-án kötött megállapodás szerinti bérintézkedések, döntés született a decentralizált gazdálkodásról, a proficentrumok szervezéséről, a motivációs rendszerről annak érdekében, hogy a társaság vezetőit és dolgozóit a teljesítmények növelésére lehessen ösztönözni, különféle intézkedések és okok következtében a társaság létszáma több mint 5 ezer fővel csökkenhet.

4. Felül kell vizsgálni a Budapest-Hegyeshalom-beruházás pályázati rendszerét, az itteni vezetők és munkatársak alap- és mozgóbérét, ellenőrizni kell a beruházási forrás terhére végrehajtott eszközbeszerzések indokoltságát. (A jutalom mértéke 15%.)

— A feladat végrehajtása megtörtént.

5. Tovább kell fejleszteni a számvitel rendszerét, különösen az állami szerepvállalással finanszírozott területeken a költségelszámolás ellenőrizhetősége érdekében. (A jutalom mértéke 10 %.)

— Megkezdődött a MÁV Rt. számviteli rendszerének továbbfejlesztése és ezzel megteremtődött a pályavasút — vállalkozó vasút számviteli elkülönítése, illetve a kincstári [illegible] a pályaköltség kimutatása, megkezdődött a személyszállítási tevékenység és a vonali önköltségszámítás új módszerének kidolgozása.

Az erőfeszítések eredményeként az érdekképviseletekkel 1994. december 13-án megkötött [illegible] a MÁV Rt.-nél [illegible] százalékos

Dombrádi Lajos

ÜNNEPÉLYES TANÉVZÁRÁS A BAROSS GÁBOR OKTATÁSI KÖZPONTBAN

Válság és megújulás

A vasutasnap központi ünnepségeinek mindig kiemelkedő eseménye volt a tisztavatás. Ez a hagyomány, ha a korábbi éveknél jóval szerényebb külsőségek között is, de az idén is folytatódott. A MÁV Rt. Baross Gábor Oktatási Központ július 6-án — a 45. vasutasnap alkalmából —, a BEIG konferenciaterében tartotta az intézmény nappali tagozatán 1994/95-ben végzett hallgatók ünnepélyes tanévzáróját, bizonyítványosztással egybekötve.

A tanévzáró ünnepséget *Baráth Ferenc*, az oktatási központ igazgatója nyitotta meg. Köszöntötte a végzett hallgatókat, tanáraikat, a meghívott vendégeket, köztük az elnökségben helyet foglaló *Kovács Kálmánt*, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium politikai államtitkárát, *Rigó Zoltánt*, a MÁV Rt. vezérigazgatóját, Berényi Jánost, a GYSEV elnök-vezérigazgatóját.

Az igazgató a köszöntő után hangsúlyozta: az intézet vezetői számára azért is kiemelkedő eseménynek számít a 45. vasutasnap, mert az oktatási év sikeres befejezése után ezúttal 177 hallgatónak adhatják át a felsőfokú végzettségről szóló bizonyítványt. A nevében többször is megváltozott intézmény 108 éves történetében ez volt a 107. olyan alkalom, amikor a vasúti tiszti rangfokozat viselésére jogosító, felsőfokú végzettséggel bocsátott ki fiatal szakembereket, az alábbi szakági megoszlásban: — *a felsőfokú forgalmi-kereskedelmi tagozaton 76 —, a felsőfokú mozdonyfenntartási tagozaton 24 —, a felsőfokú kereskedelmi tagozaton 39 —, a felsőfokú pályafenntartási és építési tagozaton 38* hallgató tett eredményes képesítő vizsgát.

Baráth Ferenc igazgató megnyitója után előbb a MÁV Rt. vezérigazgatója, majd az államtitkár mondott beszédet. Rigó Zoltán a MÁV helyzetével foglalkozott. Mint mondotta: *az átalakulás nehézségekkel, néha áldozatokkal jár, de az némi bizakodással tölthet el, hogy az első félévben — évek óta először! — növekedett az elszállított áru mennyisége és ezzel együtt a bevételek is kedvezően alakultak.* A vezérigazgató ezután a vasút tovább nem halogatható korszerűsítéséről szólva kijelentette: a technikai fejlesztések, a járműpark és a pálya korszerűsítése mellett a vasutasok gondolkodásában is alapvető változásokra van szükség. A változásoknak a személy- és az áruszállításban egyaránt tükröződni kell. Felkészülten, korrekt kapcsolatok kialakításával, a partnerek udvarias, gyors kiszolgálásával érhető csak el, hogy olyan vasút jöjjön létre, amely megállja helyét a kiéleződött piaci versenyben és a munkahelyek megőrzésére, is képes lesz.

Az államtitkár a köszöntő szavak után a névadó Baross Gáborra emlékeztetett, aki korában elsők között ismerte fel a vasutasok szakmai, felsőfokú képzésének a jelentőségét. Ezután Rigó Zoltán helyzetértékeléséhez kapcsolódva rámutatott: *a vasút napjainkban a válságával együtt éli meg a megújulását, s ezt a folyamatot a kormány is támogatja.* Itt utalt arra, hogy a közlekedési tárca által kidolgozott közlekedéspolitikában is megfogalmazták: a vasút közszolgálati vállalat, ezért a gazdaságban betöltött szerepét erősíteni kell.

A beszédek elhangzása után következett a végzet hallgatók fogadalomtétele, majd a négy tagozat egy-egy képviselője emlékszalagot kötött az oktatási központ zászlajára.

A korábbi évtizedek látványos ceremóniáit sem nélkülözte a tisztavatások hagyományait őrző aktus, amely után Berényi János a GYSEV-es hallgatóknak, Rigó Zoltán pedig a MÁV-osok közül a kitűnő és jeles vizsgaeredményt elérőknek adta át a bizonyítványt és a pénzjutalmat. A többiek a vezérigazgatóság szakági főosztály vezetőktől vehették át a képesítő bizonyítványt.

Az ünnepség végén a MÁV Rt. Szolnoki Járműjavító kft. többszörösen kitüntetett férfikara adott rövid műsort, majd *Velő Zsuzsa* végzős hallgató mondta el Ady Endre: *A mindegy átka* című költeményt.

Visi Ferenc

— Részvénypakett átadási ünnepséget rendeztek a napokban a *Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. Soproni központjában*. Ezúttal vette át jelképesen a 26 százalékos részvénycsomagot *Viktor Klima* osztrák szövetségi közlekedési és ipari miniszter, a 67 százalékos tulajdoni részt megtestesítő részvénycsomagot pedig *Lotz Károly* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter. A társaságban ugyanis a két fő tulajdonos a két szomszédos állam. Berényi János, A GYSEV elnök-vezérigazgatója többek között elmondta: a tulajdonlási kérdésekről a májusi közgyűlésen született döntés. Az osztrák állam az elmúlt három évben Sopron térségében végrehajtott beruházásaival, illetve az alaptőkeemeléssel szerezte meg a 26 százalékos tulajdonrészt az rt.-ben. Berényi szólt arról az elhatározásról is, hogy az osztrák állam 33 százalékig szélesíti tulajdonosi részesedését 1997-ig. Ezzel megteremtődik az a tulajdonlási arány, amely megfelel a GYSEV vonalhossz-megoszlásának: a vonal egyharmada ugyanis Ausztria, kétharmada Magyarország területén épült ki.

— Német–magyar kooperációban gyártott vasúti személykocsikhoz 100 darab saját fejlesztésű komplett forgóvázat szállít a Ganz Hunslet Rt. Erről állapodott meg *Rigó Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Kostyál István*, a Ganz Hunslet Rt. elnöke. A szerződés értéke több mint egymilliárd forint. A német kormány által nyújtott, a Budapest–Hegyeshalom-vonal rekonstrukciójához kapcsolódó hitelből újabb *50 darab, 200 kilométer/órás sebességre alkalmas, német–magyar kooperációban gyártott vasúti személykocsit szerez be* a MÁV. A szerződés értelmében a Ganz Hunslet 1996-tól kezdi el a *forgóvázak* szállítását. **D**

— Június 26-tól egyedülálló szolgáltatást vezetett be a Balatonnál a szombathelyi igazgatóság. Alsóőrs és Balatonalmádi között egy 3 személyes zárt Warszawával és egy 8 férőhelyes nyitott Dogge Weapon beállításával síntaxikat állítanak menetrend szerinti és alkalmi igényeknek megfelelően forgalomba. A hat kilométeres távolságot — fényképezési lehetőséget biztosítva — mintegy 12-14 perc alatt teszik meg ezek a most felújított járművek.

Előzetes elképzelések szerint szeptember 15-ig akarják üzemeltetni a síntaxikat, amelyeknek egy főre a menetdíja 500, a menettérti tarifája 900 forintba kerül. **sz. j. i.**

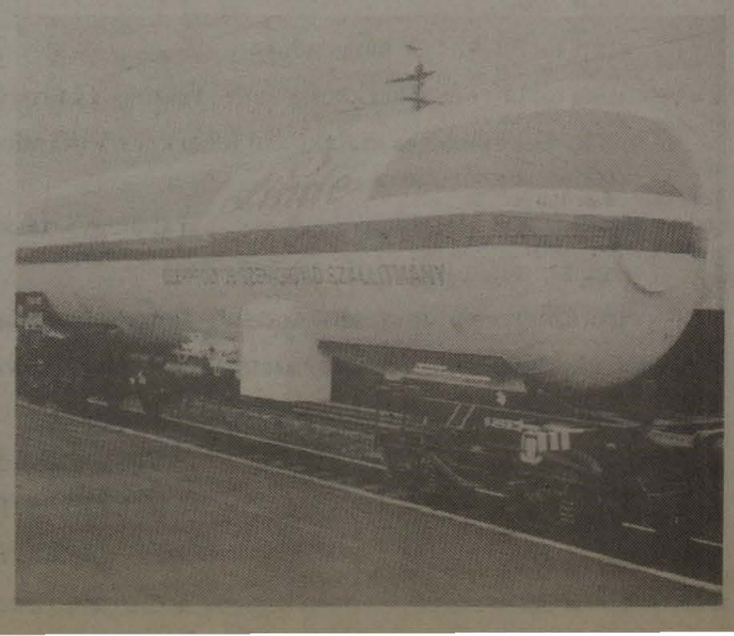
KÉT KFT. KOOPERÁCIÓS GYÁRTMÁNYA

Folyékonygáz szállító vasúti tartálykocsi

Az elmúlt években nagyon sok vállalat kis és nagyüzem életében történtek mélyreható változások. Ide sorolhatók a ma kft.-ként működő, volt járműjavító üzemek is. Az anyagi nehézségekkel bajlódó MÁV Rt. nem tudja lekötni kapacitásukat, ezért korábbi fő tevékenységük, a mozdonyok és a vasúti személy- és teherkocsik javítása mellett új piacok után kellett nézniük. Ha ez sikerrel járt, a profilváltástól sem riadtak vissza. Ezek közé tartozik a Székesfehérvári MÁV Vagon kft. is, amely a legkülönfélébb hegesztett acélszerkezetek, valamint speciális igényeket kielégítő vasúti járművek gyártására és javítására szakosodott. A száz éves szakmai hagyományokat őrző és annak minden tapasztalatát felvonultató kft., a legújabb technikai vívmányaival ötvözve, képes a legkényesebb igényeket is kielégíteni.

A székesfehérváriak tucatnyi gyártmányai közül ezúttal a Salgótarjáni Vegyipari Gépgyár kft.-vel kooperációban gyártott — cseppfolyós propán-bután gáz szállítására alkalmas —, új vasúti tartálykocsi nemcsak belföldi, hanem nemzetközi forgalomban való közlekedésére is alkalmas. Műszaki paraméterei ugyanis megfelelnek az UIC és a RID előírásainak. A Székesfehérvári MÁV Vagon kft. és a Salgótarjáni Vegyipari Gépgyár kft. gyártmányát az ez évi Industria '95 kiállításon — Budapesten — is bemutatták.

vi



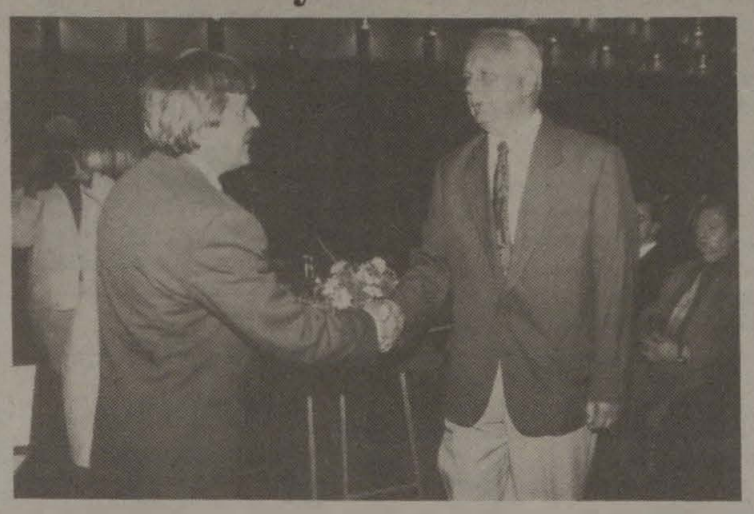
KITÜNTETÉSI ÜNNEPSÉG

Az idén szerényebben

A 45. vasutasnap kitüntetéssel egybekötött központi ünnepségét július 8-án, a MÁV Rt. Vezérigazgatóság konferenciatermében tartották.

A vasutasnapok központi rendezvényeinek — kétség nem férhet hozzá —, mindig legrangosabb eseménye a kitüntetési ünnepség. Így volt ez a korábbi évtizedekben, amikor a kiemelkedő munkát végző, a szolgálatot mindig fegyelmezetten ellátó vasutasokat a Parlamentben magas állami, illetve szakmai kitüntetésben részesítették. A vasutas munka elismerése az idén sem maradt el. Igaz, hogy az ünnepség és az elismerés ma jóval szerényebb, mint a korábbi években volt.

V. F.



Kovács Kálmán államtitkár átnyújtja a Baross Gábor-díjat Fülöp Lászlónak

A MÁV Rt. kitüntetettjei

A 45. vasutasnap alkalmából a közlekedési, hírközlési, és vízügyi miniszter a közlekedés érdekében végzett kimagasló, példamutató tevékenységéért, illetve életművéért a „Baross Gábor-díj" kitüntetést adományozta: Fülöp Lászlónak a Távközlő, Erősáramú és Biztosítóberendezési Központ igazgatóhelyettesének, Deák Ferencnek a Nyíregyháza Vontatási Főnökség szolgálati vezetőjének.

„A Közlekedésért" szakmai érem kitüntetést adományozta: A vasúti közlekedés érdekében végzett magas színvonalú eredményes munkájáért Bajók Jánosnak, a gépészeti központ igazgatóhelyettesének, Rothbauer Györgynek, az anyagellátási és külkereskedelmi igazgatóság belkereskedelmi igazgatóhelyettesének, Szombathy Gézának a debreceni üzletigazgatóság üzemeltetési igazgatóhelyettesének.

A MÁV Rt. Nyugdíjigazgatóság fennállásának 125. évfordulója alkalmából dr. Bábiczky Lászlónak (Posztumusz) a MÁV Rt. vezérigazgatóság jogi főmunkatársának, dr. Kurucsai Lászlónak, a MÁV Rt. Nyugdíjigazgatóság igazgatójának.

A vasútüzem érdekében kifejtett példamutató munkával kiérdemelt Vezérigazgatói Dicséretet a központi ünnepségen 27-en, az üzletigazgatóságoknál, illetve a Záhonyi üzemigazgatóságnál további 116-an kapták kézhez.

HOTEL ERZSÉBET

A 200 éves Hévíz ékessége

A Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Segélyegyesülete, a 120 éves Rudolf Biztosító új létesítménnyel gyarapodott. Hévízen elkészült és a 45. vasutasnap alkalmából, július 8-án átadták rendeltetésének a gyógyfürdő szomszédságában, az Erzsébet királyné út 13-15 alatt felépült Hotel Erzsébetet.

A százszemélyes, kétágyas szobákkal, illetve két apartmannal, az alsó szinten garázzsal rendelkező háromcsillagos hotel a 200 éves Hévíz legújabb ékessége.

Ezzel, a luxus igényeket is kielégítő szállodával az egyesület vezetői — a hajdúszoboszlói és a parádi üdülő mellett — elsősorban a talpon maradást szeretnék biztosítani. Az üdültetés megnövekedett költségeit a tagok által fizetett tagdíjból már nem lehet fedezni. A vasutas biztosító egyesületek ezért arra kényszerülnek, hogy üdülőikben a tagság igényeinek kielégítése mellett, a kapacitás lehető legjobb kihasználásával bevételhez jussanak.

Dr. Alberti Sándor, a Rudolf Biztosító Egyesület ügyvezető elnöke elmondotta, hogy Hévízen, az új szálloda helyén volt egy 30 személyes, régi, komfort nélküli üdülőépület, amely körül egymás után épültek új szállodák és üdülők. Gondolkodni kellett, hogy mi legyen a régi épület sorsa. A döntést két dolog is sürgette. Egyrészt a szanálás veszélye, másrészt, ha az egyesület nem lép, akkor kárba vész az ingatlan. A választmány egyetértésével a szanálás, és a régi helyén új, modern hotel építése mellett döntöttek. Szerencsére a saját ingatlan mellé sikerült megszerezni a szomszéd telket, a rajta levő, ugyancsak rossz állapotú családi házzal. A tervek elkészültek. Így az épületek bontása után 1992-ben hozzáfoghattak az építkezéshez. Eredetileg úgy tervezték, hogy 1994-ben már vendégeket fogadhatnak a szállodában. A Hotel Erzsébet megnyitására azonban — a munkálatok elhúzódása miatt — ez év július 8-án, a 45. vasutasnap alkalmából kerülhetett sor. Az első vendégeket pedig július 15-től fogadják.

A hévízi beruházás, a szálloda berendezésével együtt, 240 millió forintjába került az egyesületnek. Az árak a háromcsillagos hotel szolgáltatásaihoz igazodnak. Ennek megfelelően magasak. Még a kedvezményt élvező egyesületi tagok közül sem mindenki engedheti meg magának, hogy [illegible]jával több napot töltsön a Hotel Erzsébetben. A napi ár tagoknak, reggelivel (svédasztal!) és vacsorával 2016 forint. Ehhez jön még a telefon-, a garázshasználat és az egyéb fogyasztás, ami szintén kedvezményes. Az ügyvezető elnök az árak ismertetéséhez, magyarázatként nyomban hozzátette: a csökkenő tagdíjbevétel ma már nem fedezi a segélyezés és az üdültetés költségeit. Ezért új biztosítási formákat — Rudolf extra és Rudolf 50 balesetbiztosítás — vezettek be. S a több lábon állás megalapozását remélik a hévízi Hotel Erzsébettől is.

(visi)

HAJRÁ HALADÁS!

Újra az első osztályban

1994. őszétől ismét az NB II-es lett a szombathelyi Haladás VSE labdarúgócsapata. Sajnos a második vonalban is rosszul szerepeltek. Az együttes október végére a 11 helyet foglalta el a tabellán, három pont választotta el őket a kiesőhelytől. Ekkor az egyesület elnöksége a 21 tagú labdarúgó-szakosztály elnökségét háromra csökkentette.

A szakosztály elnöke *Ágics János*, a MÁV Szoliter Kertészeti Kft. ügyvezető igazgatója lett.

— Megváltunk Rátkai László vezető edzőtől, helyére Fedor Sándor került — mondja. — Igaz ezt követően két riválisnak mondható — a DKV Előrétől és a Veszpémtől — kikaptunk. Ennek ellenére lelkesen és becsületesen dolgoztunk. Fedor Sándor jó pedagógiai érzékkel összefogta a zöld-fehér fiúkat. Morálisan, emberileg kovácsolódott a csapat. — Mi a biztos anyagi háttér biztosításán fáradoztunk — folytatta tovább Ágics János. — A Magyar Államvasutak 1,3 millió, a szombathelyi önkormányzat az iparűzési adókból 2,6 millió átadása mellett a Soproni Sörgyár 5 millió forintja mellé hirdetőket, szponzorokat kerestünk. A felkeresett 150-160 cég, nagy vállalkozó nálunk hirdetett, és pénzügyileg is támogatott bennünket.

Ezzel elérték, hogy nem voltak napi anyagi gondjaik. A focisták a bérüket, prémiumaikat időben megkapták. Így az energiájukat csak a játék kötötte, köthette le. Így, izgalmas utolsó fordulók után, de osztályozók nélkül jutottak az első osztályba a szombathelyi vasutasok.

— Kik voltak a legjobbak?

— Az egész csapaton belül kiemelkedett *Sánta László, Somfalvi Csaba, Bognár Zoltán* és *Tóth Gyula*.

A változásokról a következőket tudtuk meg: a 29 esztendős *Elekes Attila* elmegy Oberwaltba játszani, akiért szép pénzt is kap a Haladás. Új játékosok: *Mikóczi Péter* (Pozsony), *Majoros Zoltán* (Sopron) és *Fehér Csaba* (Nagykanizsa). Kis huzavona után eldőlt, hogy továbbra is *Király Gábor* lesz a csapat „portása", akinek a játékjogát névtelenségbe burkolózó szponzorok vásárolták meg.

— Hogyan tovább?

— Jövőre a bennmaradás a legfontosabb cél az NB I-ben. Utána hosszú távra egy jó középcsapatot szeretnénk kialakítani....

Ágics János még hozzátette: bízik a MÁV, a megye, a város és a gazdálkodók erkölcsi, és anyagi támogatásában!

***

Az NB II. nyugati csoportjának a bajnoki aranyérmeit július 8-án, Bükkfürdőn a Thermál Hotelben *Kuncze Gábor*, a sportot is felügyelő belügyminiszter adta át. Az ünnepségen más fontos személyiségek mellett még ott volt *Greminger János*, az OTSH elnökhelyettese, *Benkő László*, az MLSZ elnöke és *Wagner András* szombathelyi polgármester is.

Sz. J. I.

KIKAPCSOLÓDÁS

Cukorbeteg gyerekek

A Vasutas Cukorbetegek Egyesülete vas- tas szülők cukorbeteg gyerekei részére ez év június 12-18 között 7 napos üdültetést hirdetett meg. Az üdültetés költségeinek legnagyobb részét a Vasutas Diabétesz Alapítvány fedezte. Az üdültetés a gyerekek és a szülők véleménye alapján, mint arról Cselényi Jenő az egyesület alelnöke beszámolt — aki az üdültetés főszervezője volt —, jól sikerült, mindenki elégedett volt.

Nyolc vasutas cukorbeteg gyerek üdült. Nyíregyháza Sóstó üdülőtelepén. A környezet több mint 600 hektáros erdőterület. A gyerekek részére biztosított volt a fürdés, sportolási lehetőség. Elhelyezésüket a gyönyörű környezetben, jól karbantartott középületben, négyágyas szobákban oldották meg. Színes tv, video, kondicionáló terem állt rendelkezésükre. Az időjárástól függően változtak a programok. Hol teniszeztek, pingpongoztak, fürödtek vagy tévét néztek.

A gyerekek teljes egészségügyi felügyeletben és ellátásban részesültek. Emellett az orvos és a szakképzett ápolónők oktatták a gyerekeket elsősorban diabétesz ismeretekre.

Az üdültetés főszervezője az Egri Diabétesz Egyesület elnöke, *Keller Józsefné* és munkatársai voltak. *Akik önzetlenül és nagy szeretettel gondoskodtak a programok szervezéséről, valamint a napi hatszori étkezésről.*

Mind a nyolc gyerek meg volt elégedve az üdüléssel. Kipihenten, új barátok sokaságát megismerve, tudásban gyarapodva igen nehezen búcsúzva hagyták el a tábort. A nevelők szerint a vasutas gyerekek fegyelmezetten, a 60 fős közösségbe hamar beilleszkedve viselkedtek. Példamutatóan részt vettek a programokban. Ez a bét nap egy kis lehetőséget nyújtott ahhoz, hogy betegségüket könnyebben viseljék el.

Az egyesület anyagi lehetőség határain belül, missziós küldetésének tudatában, augusztusban újabb gyerekcsoport üdültetését szervezi meg. Nyíregyháza Sóstón vagy Szlovákia legszebb környezetében. Az egyesület várja a jelentkezőket.

P. J.

VII. Országos Vasutas Énekkari Találkozó

Június 17–18-án immár hetedszer adott otthont a vasutas énekkarok országos találkozójának a szolnoki Vasutas Művelődési Központ.

Már kora délelőtt kellemes térzene fogadta az érkezőket a helybeli Olajbányász Fúvószenekar jóvoltából. Hamarosan megérkezett a találkozó fővédnöke, *Rigó Zoltán* a MÁV Rt. vezérigazgatója, aki megnyitójában arra emlékeztetett, hogy a vasutaskultúra hagyományainak megőrzésére, a nehéz anyagi helyzet ellenére is nagy gondot fordít a MÁV Rt.

A rendezvényen öt kórus kérte az országos minősítést, így a helyszínen magas szintű szakmai zsűri értékelte a produkciókat. A zsűri elnöke *Zámbó István*, tagjai *Nógrádi László* és *Timkó Gábor*, valamint tiszteletbeli tagja *Buday Péter* volt. Arany minősítést kapott: a *Ceglédberceli vegyes kar; a Dunakeszi MÁV Magyarság férfikar; a Miskolci Erkel Ferenc férfikar és a Tapolcai Batsányi János kórus.*

Fesztiválkórus-fokozatot ért el a szolnoki *MÁV Járműjavító férfikara.* A zsűri azoknak a kórusoknak a munkáját is értékelte, akik ez alkalommal nem kértek minősítést, és megállapította, hogy magas színvonalú, igényes produkciókat mutattak be:

— a *Ceglédi Vasutas Vegyes kar*, a *Szegedi MÁV Hazánk énekkara*, a *Szombathelyi Haladás férfikar és a Záhonyi Főnix kórus.*

A zsűri egyaránt dicsérte a karnagyok és zongorakísérők munkáját, és a dalosok olykor profikhoz illő teljesítményét. A hangulatos összkari próba után éjfélig tartó dalosbálon szórakozhattak a résztvevők.

Szerencsére az éjszakába nyúló „össztánc" nem éreztette hatását a vasárnap délelőtti templomi hangversenyeken, amelyeket Szolnok város különböző templomaiban adta a vendégkórusok.

Eddigre már megérkezett a találkozóra Szentgyörgyi Tamás, a MÁV Rt. vezérigazgató helyettese, a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület tiszteletbeli elnöke is, aki úgy értékelte zárszavában a találkozót, mint a dal igazi ünnepét, ahonnan mindenki tapasztalatokkal és élményekkel gazdagabban távozik. (A rendezvény egyébként a VOKE 1995. évi kiemelt programjai közé tartozott.)

Az emléklapok és a táj jellegű ajándékok átvétele után került sor a találkozó talán legmeghatóbb eseményére: a 300 dalos együtt énekelte a Győzelmi Kórust Händel: Judas Maccabeus c. Művéből Rigó Éva vezényletével — és saját kérésükre, egymás tiszteletére, meg is ismételték.

A résztvevők azzal váltak el egymástól: három év múlva — veletek — ugyanitt.

Fügedi Andrásné

Szép nap volt

A hatvani „A Vasút a gyermekekért" alapítvány óvodájának a vezetőnője azzal a kéréssel fordult a hatvani vontatási főnökséghez, szeretnék, ha a gyermekeket és szülelket egy kirándulásra elvinnék a „nosztalgia" vonaton.

A kérés meghallgatásra talált: az út megszervezésében jeleskedett *Varga Zoltán, Gál Attila* és *Baranyi Béla*. Elérkezett a várva várt nap, 1995. június 17-én. Hatvan Állomásról kigördült a „kis pöfögő" mozdony, a cél Jászberény volt. A szervezők a gyermekeknek cukorkával, lufival és üdítővel kedveskedtek. Még az apukákról sem feledkeztek el. Szép nap volt. A támogatást a MÁV Szakszervezeti adták. (VSZ a MOSZ, és a VDSZSZ)

Egy kicsit jó volt vasutasnak lenni! Köszönjük!

Csekő Mihályné
„A Vasút a gyermekekért" alapítvány óvodájának óvónője

Vasutasbál Körmenden

Első ízben rendeztek vasutasnapon bált a körmendiek. *Simon Kálmánné*, szakszervezetünk helyi titkára köszöntőjében elmondotta: szükséges ebben az elnehezedő, ellehetetlenülő munkahelyi és társadalmi a vasutasok összejövetele. Nagyon is szükséges a baráti és munkahelyi találkozásnak az ilyen formája is. Szavait talán az bizonyítja legjobban, hogy az állomás alig hatvanas létszámából — a szolgálat zavartalan biztosítása mellett — családtagokkal együtt, több mint nyolcvanan koccintottak, köszöntötték egymást.

Az ünnepi vasutasbál jó alkalomnak bizonyult arra, hogy a kollektíva és személy szerint *Tomacsics Gyula*, az üzemi tanács elnöke négy nyugdíjast is elbúcsúztasson. Itt köszöntötték meg *Benczik Lajos, Horváth László, Pongrácz László* és *Sinka János* sok évtizedes körmendi vasutas munkáját.

A bálon a zenét a vasutasok saját VÉSZ-együttese szolgáltatta. Igaz, az örömbe némi üröm is vegyült, mert még az esti rendezvény előtt kispályás focimérkőzésen a helyi Resit csapata 18:10 arányban legyőzte az ünnepelteket...

Sz. Jakab

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

Vasút a környezetvédelemért

Vízszintes: 2. Beküldendő (függ. 1. folytatása). Az 1995. május 25-27. között Budapesten megrendezett Industria '95 szakvásáron bemutatott környezetkímélő újdonság fantázianeve. 10. Beküldendő. Környezetéhez sikerrel alkalmazkodó. 11. Becsomagolt középület Berlinben. **14. Beküldendő. Ide valósi kft. készíti a függ. 1-et. 19.** Főzőedény keverve. **20.** Férjemet. **21.** Szolmizációs hang. **22.** Egyenlő idegen szóval. **24.** Szóösszetételben élő. **25.** Nem férfi (vissza). **26.** Új csillag. **27.** Egyesült Vegyi Művek.

Függőleges: 1. Beküldendő. (Meghatározást lásd: vízszintes 2.) 2. Országos Közművelődési Egyesület. **3.** Rózsa Ottó. **4.** Salgótarjáni Testnevelési Club. **5.** Biztos (német fon.). **6.** Gyermek köszönés (vissza). **7.** Jó (német). **8.** Szuperhatalom. **9.** Bővítem. **12.** Nóra írója. **13.** Milánó operaháza. **15.** Gáz a kőolajban. **16.** Vasúti kocsi fontos tartozéka. **17.** R-rel a végén főemlős. **18.** Hiszékeny. **23.** Ádám Vilma.

(Beküldte: Bánszegi József)

1	2	3	4	5	6	7	8	9
10								
11		12			13			
14	15		16			17	18	
19			20					
21		22		23		24		
25		26				27		

VASUTASNAP ZÁHONYBAN

Együtt, egymásért, jóban...

Záhonyban a hagyományoknak megfelelően több napig tartott a vasutasnapi ünnepségsorozat. A szolgálati helyek kivétel nélkül bensőséges és kötetlen módon ünnepelték meg a 45. vasutasnapot. Mind közül kiemelkedő volt az igazgatóság központi rendezvénye, valamint a záhonyi állomásfőnökség VSZ alapszervezete által megtartott egésznapos program. Ott jártunkkor készítettük az alábbi képeket:



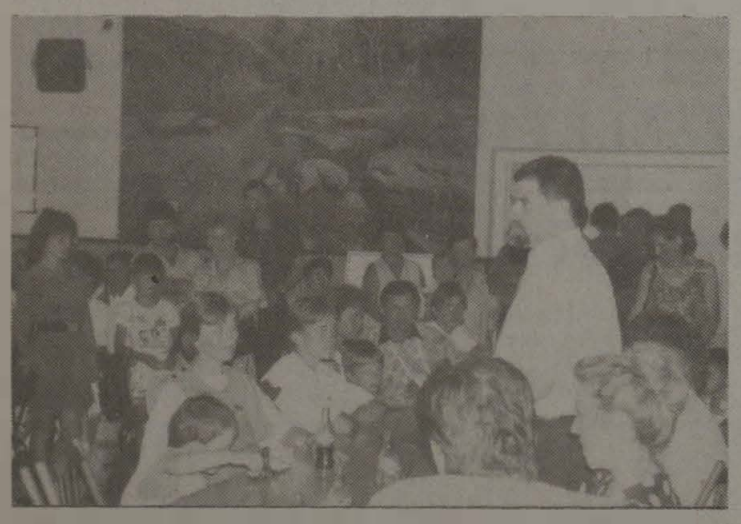
A központi rendezvényen részt vevő vasutasok



Minősítés alatt: Pokol Béla főztje



Angyal János a legutóbbi buszkiránduláson készült fényképeket nyújtja át Falkenheim József szb-titkárnak



Dr. Márkus Imre köszönti az alapszervezet tagjait

Vonaton viszik át a kamionokat Záhonynál

A záhonyi határállomás zsúfoltságának enyhítésére, július elsejétől vonaton viszik át a kamionokat a magyar–ukrán határon. Záhony és Munkács között naponta egyelőre egy vonatpár közlekedik majd. Nagyobb igény esetén további szerelvényeket is indítanak a két város között. Erről a MÁV, az ukrán társvasút, a két ország határőrizeti és vámszervei, valamint a vonatokat indító Dunacombi Rt. képviselői állapodtak meg június végén, Záhonyban.

Az átkelőhelyen egyébként a megállapodás aláírásának időpontjában is több mint nyolc kilométer hosszú kamionsor várakozott az átlépésre. A teherszállító gépjárművek változatlanul 60 órás veszteglés után tudtak csak átjutni a határon. Reggel fél héttől 10 óráig csak öt kamiont fogadtak az ukrán oldalon. A magyar fél ismét kísérletet tett a forgalom gyorsítására, felajánlotta: óránként 15 autó vámkezelését végzi el. Az ukrán társszervezettől kedvező választ azonban nem kapott.

A kamionvonatok egyszerre 16-18 teherautót visznek majd át a határon. A be- és a kirakodást, illetve a vámkezelés idejét figyelembe véve várhatóan négy órára csökkentik azoknak a kocsiknak az átkelési idejét, amelyek a szerelvényeket választják.

A záhonyi vasutasok szerint hatékonyabb lenne a közúti átkelőhelyek tehermentesítése, ha a kamionokat már a megrakásukhoz legközelebbi arra alkalmas helyen, vagy az országhatáron való belépéskor vonatra raknák. **d-**

Figyelem!

A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata országos találkozót szervez Debrecenben 1995. augusztus 18-a és 21-e között.

A négynapos rendezvény programjában szerepel a Hortobágyi Hídi vásár és a virágkarnevál megtekintése, strandolás, csónakázás, és még sok izomerőt és ügyességet próbára tevő játék.

A találkozóra 1995. augusztus 7-ig lehet jelentkezni, *Korponai Erikánál* a 03/62-15-ös, vagy *Pocsai Sándornénál* a 03/61-09-es telefonszámon.

Részvételi díj: 2100,- Ft/fő (szállás + teljes ellátás)

Minden érdeklődőt szeretettel vár a VSZ ifjúsági tagozata.

(Hajnal)

Sztrájkőrség a kelet-nyugati metrónál

Sztrájkőrséget hoztak létre a kelet-nyugati metró dolgozói, mert minden eszközzel meg kívánják akadályozni, hogy eltávolítsák őket munkahelyükről. *Knapp István*, a Fővárosi Közlekedési Dolgozók Demokratikus Szakszervezetének elnöke elmondta: a július első napjaiban megtartott tárgyalások nem vezettek eredményre, mivel a gyorsvasúti vezetés nem állt elő új javaslattal. Mindössze annyi változás történt, hogy a dolgozók éves bérkeretéből elkülönített tartalékból *júliustól 6 forintos órabéremelést* kapnának a járművezetők. Ezt azonban *nem fogadják el*, mivel ez a pénz amúgy is megilleti őket, és már januártól járt volna a részükre.

Barátságtalan lépésnek tekintik a javaslatot, amely azt jelzi, hogy a cég nem megegyezésre, hanem a sztrájk letörésére készül. Ismereteik szerint a gyorsvasúti igazgatóság vezetése azt fontolgatja, hogy külföldről hozat metróvezetőket egy esetleges sztrájk letörésére. A szakszervezet ez esetben *nemzetközi társszervezeteinek segítségét kéri* a külföldi sztrájktörők ellen.

A metrójárművezetők nem a sztrájkra készülnek — hangsúlyozta Knapp István —, ezért is tárgyalnak már két és fél hónapja, szükség esetén azonban mindent elkövetnek a megállapodásért. **d.**

Vasutasok Szakszervezete nyíregyházai nyugdíjas alapszervezet vezetősége mély fájdalommal tudatja, hogy Mészáros Lajos, 41 évi vasúti szolgálat és 5 évi alapszervezetnél végzett tisztségviselői tevékenység után 1995. június 13-án váratlanul elhunyt.

Temetése 1995. június 21-én volt, a nyíregyházai köztemetőben.

Emlékét kegyelettel megőrizzük.

Nyugdíjas vasutasok ünnepe

A Törekvés Művelődési Központban évek óta július első szerdáján rendezik meg a vasutas nyugdíjasok ünnepi műsorát a vasutasnap alkalmából.

Július 5-én a Vasutas Szakszervezet nyugdíjas tagozat vezetői, *Feleky Pál* és *Pallos György* köszöntötte a megjelent budapesti nyugdíjas vasutasokat. Ezt követte, egy fergeteges kamara-varieté műsor: a fellépő művészek — a 3 Krateli — örökzöld melódiákkal, zsonglőrszámokkal, tánccal és humorral tették emlékezetessé az ünnepi délutánt.

sz.

LAKÁSCSERE

Elcserélném budapesti, olcsó bérű, teljesen felújított telefonos, komfortos másfél szobás, első emeleti MÁV-bérlakásomat (kiskert, padlás, pince, tároló kamra van) hasonló önkormányzati lakásra, vagy kis házrészre.

Érdeklődni lehet a 261-1513-as telefonszámon. Nánásy Endréné

1101 Budapest, MÁV-telep 19/6.

Elcserélném 49 négyzetméteres komfortos, önkormányzati lakásomat MÁV bér- esetleg szolgálati hasonló vagy nagyobb lakásra Budapesten vagy környékén.

Érd.: Budapest, VIII., Diószeghy Sámuel u. 9/A I. 12. Ispán

Elcserélném budapesti 50 négyzetméteres, gyönyörűen felújított kétszobás, gázkonvektoros fűtésű, első emeleti lakásom megvásárolható, vagy önkormányzati lakásra — értékegyeztetéssel — vasutas dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: napközben 06/62/401-275 hétvégén 06/62/401-169 telefonokon.

Csere: Budapesti MÁV-lakásra cserélném rácalmási pihenő házamat (80 százalékban kész) 220 négyszögöl telek, gyümölcsfák, víz, villany van. Gáz, telefon és a Duna a közelben. Télen is lakható.

Érdeklődni: 01/55-40 Richter Éva.

Helyreigazítás

Lapunk 1995. évi 11. számában tévesen állítottuk, hogy Tejmel Zoltánt, illetve dr. Schmidt Attilát az úgynevezett Lupis-perben felmentette a bíróság. A valóság ezzel szemben az, hogy Tejmel Zoltánnal és dr. Schmidt Attilával szemben sem a Lupis Brókerházzal, sem bármely más üggyel összefüggésben soha büntetőeljárás nem indult, peres eljárást velük szemben nem kezdeményeztek. Tehát így nem lehetett őket a Lupis-ügyben sem felmenteni. Dr. Schmidt Attila kezdeményezett viszont peres eljárást a MÁV Rt.-vel szemben munkaviszonya megszüntetése tárgyában, — mely az úgy nevezett Lupis-üggyel nem volt összefüggésben —, és a Fővárosi Munkaügyi Bíróság keresetének helyt adva megállapította, 1995. május 22-én első fokon, hogy a MÁV Rt. munkáltató dr. Schmidt Attila munkaviszonyát jogellenesen szüntette meg.

*

Annak ellenére, hogy az inkriminált cikkünkben azt is hangsúlyoztuk, hogy információnk szóbeli híresztelésen alapulnak (hiszen írásunkban nyomatékosan azt hangsúlyoztuk, hogy „most viszont azt beszélik...") hibát követtünk el azzal, hogy nem ellenőriztük elvárható alapossággal ezt a rebesgetést, azaz a szóban forgó pletykának a valóságtartalmát. Éppen ezért most az olvasóinktól, valamint a megnevezett személyektől is elnézést kérünk.

(A szerk.)

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Főszerkesztő:
dr. Dura László
Szerkesztő:
Karácsony Szilárd
Telefon és fax: 342-0551,
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest,
Benczúr u. 41.
Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre:
264 Ft, félévre 132 Ft.
Nyomás:
Szikra Lanyomda Rt.,
Budapest 95-5009
Elnök-vezérigazgató:
dr. Csöndes Zoltán
ISSN 0460 6000

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a zárféken ülő kollégáink is tudnak.

Vasutasnap minden évben csak egyszer van. Vasutas és szolgálati hely viszont mint csillag az égen annyi van. Éppen ezért a hetet-hét országra szóló ünnepek ideje korán megkezdődtek. A mozdonyvezetők Miskolcon ünnepeltek. Két nap és egy éjjel folyt a vigadalom.Volt minden mi szem-szájnak ingere: nagy nyár, nagy meleg, és nagy meleg hidegtálak. És ott volt Ella is. Igaz hívatlanul, de ott volt. Teljes nevén *Szalmon Ella*.



Miskolcon járt Szalmon Ella
Nyomába jött szalmonella
Csicsás szendvics kelendő
Ember fia esendő
A kórság némán jött és sunyítva
Szapora kínok között vonyítva.

Hogy Szalmon Ella miért csak a protokollhelyen tette tiszteletét, azt még a Kőjálosok sem tudják (lám-lám nem mindig jó a tűzhöz közel kerülni!). A protokollvendégek közül, aki viszont találkozott a büntetett előéletű Sz. E. hívatlan vendég szapora baktériumaival az nyomban felfüggesztette a vasutasnapi ünnepi látogatásainak hosszú sorozatát, hogy máshol múlattassa gugolva az időt. Még pedig ott szomorkodott tovább, ahová még a király is gyalog szokott járni.

k.-d.

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.

BEMUTATKOZIK

A Vasutasok Szakszervezete debreceni területi bizottsága

A VSZ területi bizottság Debrecen területe egybeesik a MÁV Rt. Üzletigazgatóság Debrecen területével, amely kiterjed Hajdú-Bihar megye egészére, a záhonyi térség kivételéves Szabolcs-Szatmár-Bereg megyére, nagyobb részben átnyúlik Jász-Nagykun-Szolnok megyére, kisebb részben Heves és Borsod-Abaúj-Zemplén megyékre is.

Az átfogott területhez tartozó vasútvonal hossza 1407 kilométer, a vasúti szolgálati helyek száma 101. Az üzletigazgatóság létszáma 8376 fő. A Vasutasok Szakszervezete debreceni területi bizottságához tartozó MÁV Rt.-nél foglalkoztatott tagokat huszonöt alapszervezet tömöríti. Ezen kívül a területi bizottsághoz csatlakozott a Járműjavító Kft. és a területi egészségügyi központ szakszervezeti bizottsága is. A Vasutasok Szakszervezetének itt 4903 tagja van. Az 1995 évi üzemi tanácsi választásokon 7918 fő jogosult választó közül 6317 fő adta le voksát. Hatvanegy szolgálati helyen 228 üzemi tanács tag és megbízott látja el az érdekképviseleti munkát.

A debreceni területi bizottság nevében ezúton köszönjük meg, hogy a Magyar Vasutas lehetőséget adott a bemutatkozásunkra.

Eszenyi László
Debrecen Területi Bizottság titkára
(Írásaink a 4. és a 7. oldalon.)

ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 15. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. AUGUSZTUS 3.

FEJTSE KI VÉLEMÉNYÉT!

Küszöbön a bértarifa-módosítás

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács július 13-i ülésén a MÁV Rt. vezetése átnyújtotta a munkavállalói érdekképviseleti szervezeteknek a bértarifa módosításával kapcsolatos elképzeléseit. Az előterjesztői szándék szerint is kívánatos a bérrendszer módosításába az érintett dolgozókat bevonni. Szerkesztőségünk a legjobb javaslatoknak és vélemények ütköztetésének szívesen teret nyújtana. Éppen ezért arra buzdítjuk olvasóinkat, hogy amennyiben kérdésük, vagy véleményük van a bérbesorolás elveiről, az iskolai végzettség, gyakorlati idő súlyáról, a teljesítmény ösztönzéséről, a szolgálati helyek kategóriába sorolásáról, a személyi jellemzők érvényesítéséről, a vezetők érdekeltségéről, vagy az érvényes szabályzat bármely eleméről, jelenlegi gyakorlatáról, azt juttassa el a Magyar Vasutas Szerkesztőségébe (1068 Budapest, Benczúr u. 41.).

BÉRRŐL, LÉTSZÁMRÓL

Sok vagy kevés a vasutas?

Beszélgetés Szabó Tivadarral, a MÁV Rt. személyügyi igazgatójával

Szabó Tivadar augusztus elsejétől a MÁV Rt. személyügyi igazgatója lett. Mielőtt elfoglalta hivatalát, a Magyar Vasztas többek között megkérdezte tőle: sok-e vagy kevés a vasztas manapság? Hogyan lehetne hatékonyabbá tenni a Vasúti Érdekegyeztető Tanács munkáját? Kapnak-e a szolgálati helyek bértömeg korrekciót?

(Interjúnk a 3. oldalon.)

Lesz fizetés

A Budapest Bank 1,9 milliárd forint értékű devizahitelt nyújt a MÁV-nak. Az erről szóló megállapodást július 25-én írták alá az illetékes vezetők. Ez az úgynevezett likvidhitel enyhít a MÁV Rt. Fizetési gondjai, és nem kerül veszélybe a dolgozók bérének kifizetése sem.

A megállapodás része annak a kormány által garantált hitelcsomagnak, melynek további két — egy 13,1, illetve egy 2 milliárd forintos — elemét más bankok készítik elő. A hitelnyújtások ugyanis a július 6-i kormányhatározatnak megfelelően annak a szanálási folyamatnak a részét képezik, mely során a vasút adósságainak egy részét — a költségvetés terhére — elengedik. **d.**

Kifizetik végre az elmaradt ebédpénzt?

Felröppent a hír, hogy az augusztusi fizetéssel egyidejűleg (a szeptemberi borítékban) visszamenőleg végre kifizetik az első három hónapról elmaradt étkezési hozzájárulás különbözetét.

Lapzártakor (július 28-án) megpróbáltunk utána jámi annak, hogy kifizetik vagy nem. Akiket a kérdés megválaszolására illetékesnek véltünk azok mind szabadságon voltak. Tehát mi abban csak reménykedni tudunk, hogy nem zörög a haraszt, ha a szél nem fújja..., hiszen a MÁV Rt. vezetői a reprezentatív szakszervezetek vezetőinek korábban már ígéretet tettek: a szándékuk szerint erre már a júliusi bérek kifizetésekor, tehát augusztusban sort akartak keríteni. **d.—k.**

VSZ IFJÚSÁGI TAGOZATA

Látogatóban „sógoréknál”

A Vasutasok Szakszervezete ifjúsági tagozatának öt fős delegációja július közepén az Osztrák Vasutasok Szakszervezetnek (ÖGB) ifjúsági szervezetének (ÖGJ) meghívására nemzetközi szakszervezeti ifjúsági találkozón vehetett részt.

Az olasz, szlovén, osztrák határ közelében fekvő 55 ezer lakosú alpesi város, *Villach* adott otthont német, olasz, magyar, osztrák fiatal vasutas szakszervezeti tisztségviselőknek az eszmecserére. A házigazdák a programok összeállításakor minden apróságra ügyeltek, így a szakmai látogatások és a szabadidős programok kellemesen kiegészítették egymást.

Egész napos látogatás keretében alkalmunk volt megismerkedni *Villach Süd*, Európa egyik legkorszerűbb elegyrendez pályaudvarával, amelyet 1990-ben adtak át a forgalomnak. A csúcstechnikával működő pályaudvaron két gurítódombról negyven vágányra történik az irány szerinti elegyrendezés. A számítógépes irányítás, a vágányfék, a beépített sínfék itt természetes „munkaeszköz”, így a rendező naponta 4000 vagont képes átrendezni. 1990. május 18. és 1994. júniusa között 3 millió vagont szortíroztak!

A szabadidő-programok közül kiemelkedett a *Möll* folyó sziklás, zuhatagos részén megtett 22 km-es alpesi vízitúra. Az ujjatlan búvárruhában, mentőmellénnyel, sisakkal felszerelten 10 személyes gumicsónakokon, a *profi kormányossal* az élen vágtunk neki a távnak, melynek teljesítése során számtalan életre szóló élménnyel lettünk gazdagabbak. Például lehetőségünk volt egy 6 méter magas hídról a 8 méter mély, örvénylő folyóba ugrani. Mint tagozatvezető, a kollégáim jóvoltából közelebbről is megismerkedtem a 8 °C(!)-os vízzel. Egyesek bánatára, vagy mások örömére a vízimentés-gyakorlatot túléltem, így alkalmam van írni utunkról.

Az osztrák kollégákkal évek óta kialakult baráti kapcsolatunk eredményeit a későbbiekben, itthoni munkánk során hasznosítva próbálunk aktív tagjai lenni a Vasutasok Szakszervezetének.

Csáki Zsigmond
ifjúsági tagozat elnöke



Alpesi vízitúra „túlélői”: Csáki Zsigmond, Locsodi Nagy Imre, Neue Vilmos, Fandák László, Herke Sándor

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

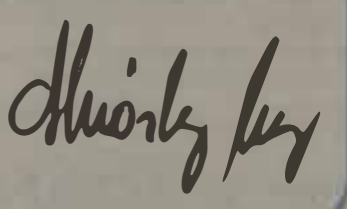
A pillanatnyi politika szélcsendjét kihasználva — mint minden szervezet — a Vasutasok Szakszervezete is megpróbál felkészülni a közeljövőben megoldandó feladatokra. Olvasóink előtt bizonyára ismeretes, hogy a kormány július elején foglalkozott a vasút problémáival. A megszületett kormányhatározat előre vetíti azokat a Munka Törvénykönyve által az üzemi tanács jogkörébe utalt együttdöntési és véleményezési feladatokat, melyek meghatározóak lesznek a MÁV Rt. 1998-ig terjedő átalakítási folyamata során. A munkavállalók sorsát érintő kérdések jelentős része az üzemi tanácsokra tartozik. A MÁV Rt.-nél a közeljövőben kiemelkedő szerephez jut a központi üzemi tanács (KÜT).

A vasutasok — országos léptékkel is kiemelkedően magas részvételi arányukkal — bizonyították, hogy igényt tartanak a vállalat vezetésével partner érdekképviseleti intézmény munkájára. A leadott szavatok alapján az is nyilvánvalóvá vált, hogy a központi üzemi tanács működése során leginkább a Vasutasok Szakszervezete támogatására és közreműködésére számíthat. A munkavállalók sorsát húsbavágóan érintő kérdések súlya megköveteli, hogy a központi üzemi tanács szakszerű és folyamatos működésének személyi-technika feltételei maradéktalanul biztosítottak legyenek.

Kezdeményeztük ezért néhány nappal ezelőtt Rigó Zoltán vezérigazgatónál, hogy vizsgálja meg annak lehetőségét, miként lehetne függetleníteni a KÜT elnökét. A Vasutasok Szakszervezete azt is felajánlotta, hogy ha a VSZ által jelölt személy nyeri el e tisztséget, a függetlenítés terheinek a felét a szakszervezetünket megillető munkaidő-kedvezményből biztosítja. Remélhetőleg hamarosan sor kerül a központi üzemi tanács üzemviteli tagjainak delegálására is, miután megszülethet a megállapodás kezdeményezésünkről.

Ugyancsak az üzemi tanácsi választásokhoz kötődik a szakszervezeti vagyon megosztásának kérdéskör is. Ezúton is tájékoztatom szakszervezeti tagtársaimat, és kedves olvasóinkat arról, hogy a vagyonmegosztásban érdekelt szakszervezetek képviselőinek részvételével 1995. július 24-én megkezdődtek az erre vonatkozó tárgyalások. Az összejövetelen több technikai jellegű kérdésben megállapodás született. Valamennyi résztvevő kinyilvánította a szándékát arról, hogy a vagyon megosztásáról a szakszervezetek szeptember 15-ig megállapodásra törekszenek. Ahhoz, hogy az időpont tartható legyen további hat tárgyalási időpontban sikerült megegyezni. A vagyonmegosztási kérdések közül a leglényegesebbről: a megosztás alapját jelentő vagyon mértékéről azonban jelentős véleménykülönbség alakult ki a szakszervezetek között.

A megosztás arányairól az üzemi tanácsi választások során a munkavállalók döntöttek. Remélhetőleg a tárgyalások során — amelyről folyamatosan fogjuk tájékoztatni az olvasókat — olyan megállapodás születik, mely nem rontja lényegesen az érdekvédelmi munka anyagi hátterét.



A mellékvonalak jövőjéről

Az 1960-as években Európában a motorizációs robbanás egyik hatásaként a gazdaságtalanul működő vonalak közül számosat megszüntettek és a forgalmukat közútra terelték. Ez az átállás a fejlett országok többségében viszonylag zavartalanul ment végre, hiszen rendelkeztek megfelelő közutakkal, vagy gyorsan kiépítették azokat. Természetes korszerű járművekben sem volt hiány. Magyarországon az 1968-ban elfogadott „közlekedéspolitikai koncepció” végrehajtása keretében történt meg az ún. kisforgalmú vonalak forgalmának közútra terelése. Ennek „eredményeként” a hazai vasútvonalak és állomások mintegy 30 százalékát számolták fel, jóval túlszárnyalva az európai vasutak hasonló intézkedéseit. A közúti hálózat szükséges fejlesztése ezzel egyidejűleg nem történt meg, így sok település még ma is érzi a vasútvonal megszüntetésének káros gazdasági-társadalmi hatásait.

Írásunkat a 3. oldalon olvashatják.

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ KFT.

Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313

Az MVJ-vel nyáron is kedvezőbben:

— vasúti járműjavítás
— fémmegmunkálás
— acélszerkezet gyártás

SZOMORÚ TANULSÁGOK

Halálos balesetek

Nyúl község vasúti átjárójában történt baleset áldozataival ez év első felében tizenegyre emelkedett a MÁV Rt.-nél munkabaleset következtében elhaltak száma. Nem akarunk idő előtt a balesetvizsgálatok lezárását megelőzően következtetéseket levonni a balesetek körülményeiről. Ugyanazon a napon történt másik két halálos munkabaleset is, ennek körülményeiről, amelyeknél a balesetet kiváltó és közreható tényezők kísértetiesen hasonlítottak egymáshoz, érdemes azonban erről egy-két gondolatot mentóként közreadni. Annál is inkább, mivel a baleset-vizsgálati szervek legtöbbször szemtanúk hiányában is tárgyilagosan és megközelítőleg reálisan rekonstruálták a baleseti körülményeket és jutottak bizonyos következtetésekre.

Lássuk a tényeket a vizsgálati megállapítások alapján: K. I. D. állomásfőnökség állományába tartozó sarus március 6-án kb. 17 óra 50 perckor jelentkezett szolgálatra az állomásfőnök-helyettesnél. Ezt követőleg átöltözött. Majd a felvigyázó helyiségben jelzőlámpájához rúdelemet kért és kapott. Ezután a forgalmi vágányok irányába elhagyta a helyiséget. További ténykedése tanúk hiányában ismeretlen. A balesetvizsgáló bizottság ennek ellenére is megközelíthetően lépésről lépésre igyekezett feltárni a valós körülményeket és tényeket, amelyek lényege az alábbiakban foglalható össze: A túrvezető térfőnök utasítást adott az M44-109 számú tartalékmozdony személyzetének, hogy a mozdonnyal menjenek a II. vágányon keresztül a szertári vágányra, és ott vegyenek fel egy tartálykocsit. Ezt követőleg a 8051. számú vonat kihaladása után a II. vágányon át az V. vágányra a 84157. számú vonat végéhez állítsák be azt. Ezt a mozgást a vonat személyzete úgy kezdte meg, hogy figyelmen kívül hagyta az állomásfőnökség végrehajtási utasításának azon előírását, mely szerint a körüljáró mozdony előtt jelzést adó dolgozónak kell haladnia az utasok védelme érdekében. Engedély alapján megkezdték a mozgást a 34. számú váltóig. Feltételezhetően eközben ugrott fel K. I. sarus a mozdony menetirány szerinti hátsó lépcsőjére, amit a mozdonyon tartózkodók nem észleltek. A vizsgálóbizottság közvetkeztetése: K. I. azért lépett fel a mozdony lépcsőjére, hogy ne kelljen kigyalogolnia szolgálati helyére. Miközben a mozdony a 34. számú váltó felé haladt a IV. számú vágányról menesztették a 8051. számú vonatot, amely a III. számú csonka vágány kijárati jelzőjénél 60 km/óra sebességre gyorsított. Amikor a kihúzó tolatóegység tartálykocsijának vonalát elérte, a 8051. számú vonat mozdonyvezetője észlelte, hogy K. I. sarus a haladó vonat vágányának űrszelvényébe került. Hangjelzés és gyorsfékezés ellenére az előtést már nem lehetett megelőzni. A helyszínre siető munkatársak K. I.-nél életjelenséget nem tudtak megállapítani. A bizottság szerint K. I. a tartalékmozdony lépcsőjén tartózkodott. Eközben átment a mozdony hátsó hídállásán a menetirányi jobb lépcsőre, és ezt követően figyelmetlenül leugrott menetirányba. A padkán pár lépést tett, de olyan nagy lendülettel, hogy ez által a IV. számú vágány űrszelvényébe került. Ennyit a tényekről. Melyek voltak a baleset kiváltó és közreható tényezői? K. I. utasítás ellenesen, önkényesen tartózkodott a mozdony lépcsőjén. A lépcsőről történő leugrás előtt nem győződött meg annak veszélyességéről. Nem az előírt utat használta szolgálati helyének eléréséhez. Nem viselte fejvédősisakját. S amiről már szó esett a tartalékmozdony személyzete is mulasztott.

A másik baleset napra és órára közel azonos időben következett be, az ország másik felében, Miskolc Tiszai pályaudvaron H. I. kocsirendezővel. A nevezett 18 óra 30 perckor vette át szolgálatát az V. számú őrhelyen. Rendelkezést kapott, amit visszaigazolt. Eszerint a IV. számú vágányon egy kocsival álló vonat mozdonyvezetőjének „közeledj felém" jelzést adott elemes lámpával, a IV. vágány tengelyének irányából, az őrhellyel szembeni helyről. A jelzésre a mozdony elindult feléje. S eközben a kocsirendező kiállt a 24. számú kitérőbőz. Ezen a helyen bevárta a mozdonyt és a mozdonyvezetővel közölte a további utasítást. Ezután az őrhely irányába indult, és haladása közben, körültekintés nélkül az állomás II. számú vágányára behaladó S.5401. vonat mozdonya elé lépett. A mozdony elütötte, sérüléseibe a helyszínen belehalt. Az elütést a mozdonyvezető elhárítani már nem tudta. Annak ellenére, hogy a vonat 38 km/óra sebességgel haladt. A baleset bekövetkezésének okokozati tényezői: H. I. részére rendszeresített jó láthatóságot biztosító védőruhát és övet nem viselte. Rendszeresített, kézi jelzőlámpáját nem használta. Kék munkásruhája, alakja beleolvadt környezetébe. Míg a védőruha, az öv és a nagyobb fényerejű jelzőlámpa rekonstrukció alapján jó láthatóvá tette volna az alakját. A baleset közvetlen kiváltó tényezője H. I. figyelmetlenül a behaladó vonat vágányának űrszelvényébe lépett. Van ennek a balesetnek minden a vágányok között dolgozók számára egy megszívlelendő külön tanulsága is. Történetesen korábban ezen a pályaudvaron bekövetkezett balesetet követően rendszeresítésre került jó láthatóságot biztosító védőruházat. S ennek ellenére H. I. nem viselte. Holott a viselési kötelezettség rendszeresen oktatásra került.

A két baleset nyomán levont hivatalos következtetés: A felügyeletet ellátók minden technológiai művelet előírásos végzéséről folyamatos és fokozott ellenőrzéssel győződjenek meg. Így a munkaidő alatt kiszűrhetők az utasításellenes, azt figyelmen kívül hagyó ténykedések. Ez olyan prevenció, amellyel megelőzhetők a balesetek egy része. Ide tartozik, hogy az előírt védőruházat, védőeszközök és munkaeszközök viselését a szolgálatba lépést követően nap közben is ellenőrizzék. E két esetben a védősisak, a jó láthatóságot biztosító védőruházat és öv életet menthetett volna meg.

Pásku Jenő

Adományok a szajoli szerencsétlenség sérültjeinek

Lezárult a tavaly decemberi szajoli vasúti tömegszerencsétlenség nyomán megindult országos közadakozási akció, amely alatt összesen 4 millió 63 ezer forintot fizettek be. Az összeg elosztásáról a Népjóléti Minisztérium bevonásával két bizottság határozott. Az adományok egy része névre szóloan érkezett. Az adományozók között voltak vasutasok, magánszemélyek és szervezetek is. Az orvosok bevonásával, körültekintően kialakított elvek szerint tizenkét — maradandó testi, pszichikai sérüléseket szenvedett — személy kapott a közadományokból 160 és 500 ezer forint közötti összeget.

d.

NYUGDÍJAS VILÁG

Nyugdíjreform

Alapnyugdíj, munkanyugdíj, kiegészítő nyugdíj

A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat közgyűlése június 7-én megtárgyalta az ezredfordulón bevezetni tervezett új nyugdíjrendszer néhány alapvető kérdését és elfogadta a kidolgozás szempontrendszerét.

A nyugdíjrendszer reformjára nem a jelenlegi súlyos gazdasági helyzet miatt, hanem azért van szükség, mert a társadalombiztosításról szóló 1975. évi II. törvényben szabályozott jelenlegi nyugdíjrendszer alapjául szolgáló társadalmi-gazdasági viszonyok az eltelt több mint két évtized alatt teljesen megváltoztak. A nyugdíjreform során azok számára kívánnak új nyugdíjrendszert kidolgozni, *akik most kezdik életpályájukat*, most kezdenek dolgozni, de csak a jövő évezredben mennek nyugdíjba. A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzat képviselői elvetnek minden olyan politikai vagy szakmai törekvést, amelyik a jelenlegi és a jövőbeni nyugdíjasok helyzetét rontaná.

Az új társadalombiztosítási nyugdíjrendszer három egymástól elkülönülő, de funkciójában egymással összehangolt, összekapcsolható nyugellátásból állna, ezek: az *alapnyugdíj*, a *munkanyugdíj* és a *kiegészítő nyugdíj*.

Az alapnyugdíjat a *rászorultság* vagy állampolgári jog alapján kapna a 62. életévét betöltött személy, amelynek az összege a mindenkori *létminimum meghatározott százalékában* lenne megállapítva, amelyet az állami költségvetésben meghatározott mérték szerint évenként emelnék.

A munkanyugdíj — az elfogadott szempontrendszer szerint — a biztosításra kötelezett *munkajövedelmek*, illetve az ebhez hasonló tevékenységekből származó jövedelmek után fizetett járulékokból olyan nyugellátást biztosítana, amelynek az összege *kizárólag a munkában és a biztosításban eltöltött idő hosszától* és az ez idő alatt fizetett járulékok alapjától (vagy a befizetett összegétől), valamint a nyugdíjba vonulási életkortól függene. A nyugdíjkorhatár az *ezredforduló után várhatóan 62 év lesz*, de ennél korábban vagy később is nyugdíjba lehetne menni, természetesen ettől függően alacsonyabb vagy magasabb nyugdíjjal. A nyugdíjak értékvesztésének megakadályozását az évenkénti *rendszeres nyugdíjemelés biztosítaná*, amelynek a mértékét az előző évi tényleges bérkiáramlás mértéke alapján állapítanák meg. Az új munkanyugdíj egy pontrendszerre épülne, amelyben minden biztosított a jövedelme és a ténylegesen fizetett járulékösszege alapján *nyugdíjpontokat gyűjtene*, amely alapján számítanák ki a nyugdíj összegét is.

A kiegészítő nyugdíjat az *önkéntes kölcsönös nyugdíjpénztári tagság* alapján szerezhetnék azok, akik annak tagjaként meghatározott ideig fizetik a vállalt díjat.

A mostani elképzelések szerint az új nyugdíjrendszer bevezetésekor a régi és az új nyugdíjrendszerek egy meghatározott ideig még *egymás mellett „élnének"*, hogy a nyugdíjkorhatárt elérők a részükre kedvezőbb rendszer szerinti nyugdíj megállapítását választhassák.

Az új nyugdíjrendszerben a munkanyugdíj járulékait a biztosítottak és a munkáltatók felefele arányban fizetnék.

Dr. Kiss Ferenc

Korkedvezményes nyugdíj

Jogosultság és finanszírozás

A korkedvezményes nyugdíj — amióta csak létezik — az érdeklődés középpontjában állt. Ma a munkanélküliség előli menekülésben jelentősége méginkább felértékelődött. Rendeltetése, hogy az emberi szervezetet különösen igénybe vevő munkakörülmények elismeréseként az aktív munkavállalói életszakasz utolsó éveiben lehetővé tegye a nyugdíjfolyósítás előbbindítását. Feltétele, hogy a hatályos rendelet által megjelölt — korkedvezményre jogosító munkakörben a munkavállaló — megfelelő időtartamú foglalkoztatást igazoljon. Időről időre felvetődik a korkedvezményes nyugdíjrendszer „korszerűsítése". A jelenlegi szabályozás alapelveit 22 éve rögzítették. A nyugdíjba vonulás lehetőségeit taglaló lista bővítéséért a szakszervezetek és a munkáltatók folyamatosan erőfeszítéseket tesznek.

Jelenleg több mint harminc munkakör vár korkedvezményessé nyilvánításra, például a vasútnál: a *kocsivizsgáló*, a záhonyi *kézi átrakó* és az utasellátó mozgó szolgálatában foglalkoztatottak. Más vasúton kívüli munkakörök, például újságárusítás, szalámikefélés, férfi szőnyegszövés, ejtőernyőzés, akrobata stb. (A kocsivizsgálói munkakör korkedvezményessé nyilvánítását a VSZ Kocsiszolgálati tagozata az elmúlt években folyamatosan szorgalmazta.) A korszerűsítés kapcsán két problémát kell megoldani a *jogosultság mérését* és a *finanszírozást*.

A jogosultságról

A jogosultság mérésével szemben igény az objektív általános elvű mérhetőség. Az Országos Munka és Üzem-egészségügyi Intézet nemrég kidolgozott egy olyan új pontrendszert, amely az emberi szervezetet különösen terhelő munkakörülményeket 1-től 3 pontig értékeli évente.

Például:

— *különösen nehéz fizikai munka* 3 pont/év,

— *folyamatosan szabadban végzett munka* 1,5 pont/év,

— *folyamatos műszakban végzett munka* 2,5 pont/év,

— *fokozott rázkódás a munkavégzés alatt* 3 pont/év,

— *családtól távol, rendszertelen életvitel, komfort nélküli pihenés* 1 pont/év. A korkedvezmény 75 ponttól indul és a 75 pont 2 év kedvezményt jelentene. Attól függően, hogy egy-egy munkakörben az ártalmak mennyire halmozottan vannak jelen, több évtizedes munkavégzés alatt, több száz pont érhető el, és így akár 8-10 év kedvezmény is megállapítható lenne.

Az új pontrendszer a már rendszerben lévők számára gyakorta *szigorítást*, esetleg szűkítést jelent. *A rendszeren kívül lévők esélyeit ugyanakkor javítja*. Például, ha egy munkakörben csak egy, esetleg kétféle kedvezőtlen körülmény van jelen, az új pontrendszerrel 30-40 év alatt összejön a 75 pont és már meglesz a 2 év kedvezmény. Például a *folyamatos műszak*. A pontrendszer kidolgozása több évig tartott. Hatásvizsgálat még nem követte. A becslések szerint összhatásában a korkedvezményt bővítené és így annak költségeit növelné.

A finanszírozásról

Jelenleg nem állnak rendelkezésre adatok arról, hogy hányan és hány évvel részesednek a korkedvezményben és hány millió forint plusz költséget jelent ez a nyugdíjbiztosító pénztárnak. Az ezekben a munkakörökben foglalkoztatottak után a társadalombiztosításba nem kerül többlet befizetés. A korkedvezmény miatt utánuk *rövidebb ideig fizetik* a járulékot. A korábban induló folyósítás ugyanakkor *plusz kiadást jelent*. Ma kizárólag a társadalombiztosítást terhelik ezek az összegek. A biztosítási elv erősödésével mind többen javasolják, hogy a munkáltatók a korkedvezményes munkavállalók után fizessenek emelt járulékot.

Vannak, akik azt mondják, hogy a kedvezőtlen körülményeket nem biztos, hogy csak az életút végén kell honorálni. Sajnos sokan ezt meg sem érik. Javasolják az ilyen munkakörökben a csökkentett munkaidőben való foglalkoztatást, természetesen a bér csökkentése nélkül. Mások szerint bérpótlékot, vagy emelt szabadságot kellene adni.

Ma még nem tudni, hogy melyik változat kap elsőbbséget. Az is lehet, hogy a fentiek *kombinálhatósága* is szóba kerül. Egy biztos, a korkedvezményes nyugdíjazáshoz csak kellő felelősséggel szabad nyúlni! Szükséges lenne egy objektív mérőrendszer a kedvezőtlen körülmények kimutatására, és ehhez hozzárendelni egy *több komponensű kötelező kedvezményt*. Amíg erre várni kell, addig is a kollektív alkufolyamat napirendjébe lehetne iktatni a *rossz és kedvezőtlen munkakörülmények közötti foglalkoztatás elismerését a kollektív szerződés keretein belül*.

Varga Gyuláné

A SZAKSZERVEZETI ÉLET HÍREI

Érdekvédelmi tárgyalások

Július 13.

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) ülésén tájékoztató hangzott el a munkavédelmi képviselők delegálási elveiről és a koordinációs bizottság elé utalták a kérdés tárgyalását. E témában írásos előterjesztés is készült.

Az új bértarifa elveiről a munkáltató átadta koncepcionális javaslatait a reprezentatív szakszervezetek részére. Augusztus 15–20-a között szakértői csoport jön létre a MÁV Rt. és a szakszervezetek szakértőiből.

Aláírásra került a Ruházati Utasítás a VDSZSZ kocsivizsgálói formaruha-igény fenntartása mellett.

Módosították a kollektív szerződés (KSZ) jutalékrendszerére vonatkozó fejezetét. A munkáltató előterjesztésére a belföldi IC-vonali szolgálatonként a forgalmi utazók 200 forint, de legfeljebb havi 2000 forint jutalékban részesülhetnek, amennyiben a havi IC-szolgálatuk eléri, vagy meghaladja a 6 szolgálatot.

Tovább tárgyalta a VÉT a KSZ értelmező rendelkezéseket, döntés azonban nem született.

Vezető testületek, közép- és alapszervezetek rendezvényei:

Július 10.

Szeged tb-titkári testületi ülésén az 1995 II. félévi munkaidőkedvezmény felhasználását, valamint aktuális szervezetpolitikai kérdések kerültek megtárgyalásra.

Július 24.

A VSZ forgalmi és értékesítési intézőbizottság értekezletén az ÜT-választás eredményének értékelését és a kollektív szerződések helyi függelékei megkötésének tapasztalatait tárgyalta meg a testület.

(További részleteket az 5. oldalon olvashatnak.)

Július 26.

A VSZ központi hivatalok és intézmények intézőbizottsága ülésén az üzemi tanácsi és a közalkalmazotti tanácsi választások eredményéről tájékoztató, valamint a tisztségviselőket megillető munkaidő-kedvezmény felosztása szerepelt napirenden.

Július 10–július 30.

A Vasutasok Szakszervezete tagjai és családtagjai részére több külföldi felnőtt és gyermek csereüdültetés bonyolított.

Nyugdíjemelés szeptembertől

A szeptember hónapra járó nyugellátást, a baleseti nyugellátást a szokásos nyugdíjfizetési napon már a 4 százalékkal megemelt összegben kapják kézhez az érintettek. Az Országgyűlés határozatának nyomán született kormányrendelet szerint a szeptember hónapot megelőző időre januárig visszamenőlegesen járó összeget a nyugdíjfolyósító szervek szeptemberben külön utalják ki.

A Nyugdíjbiztosítási Önkormányzattal egyetértésben született — nem rég közzétett — rendelet szerint az 1995. január 1-jét megelőzően megállapított nyugdíjak esetében az emelés az öregségi, rokkantsági teljes nyugdíjnál havonta *nem lehet 350 forintnál kevesebb*, illetve *1400 forintnál több*. Az öregségi és rokkantsági résznyugdíj, valamint az özvegyi és szülői nyugdíj esetében *nem haladhatja meg a havi 900 forintot*, az árvaellátásnál és a baleseti járadéknál pedig a *havi 550 forintot*.

Ha saját jogú és özvegyi nyugellátást, illetve baleseti nyugellátást együtt folyósítanak, azok együttes összegét ez év január 1-jétől havi 15 120 forintra kell felemelni. Ha bármelyik ellátás — az egyébként ahhoz járó emeléssel — ezt az összeget meghaladja, ezt a magasabb ellátást kell folyósítani. Ezt kell alkalmazni akkor is, ha saját jogú vagy özvegyi nyugellátást, öregségi vagy munkaképtelenségi járadékkal, illetőleg özvegyi járadékkal folyósítanak együtt. A kormány rendelete szerint 4 százalékkal kell emelni a 1995. január 1. előtti időponttól megállapított *munkaképtelenségi járadékot*, valamint az özvegyi és növelt összegű özvegyi járadékot.

-d.

MELLÉKVONALAK JÖVŐJE

Tervek a hasznosításra

Az utóbbi évtizedben az európai kormányok közlekedéspolitikája szemléletet (és gyakorlatot) váltott, támogatja a környezetbarát, energiatakarékos, biztonságos vasúti személy és áruszállítási módokat. Ma már nem tervezik a mellékvonalak (bár még sok ilyen van) üzemszünetét, vagy felszámolását, helyette az üzemeltetési ráfordítások csökkentése céljából a forgalmi igényekhez igazodó mellékvonali technológiát alakítanak ki.

A hazai gyakorlat eddig nem követte ezt az európai folyamatot, hanem az utóbbi években továbbra is kormányzati célkitűzés maradt a gazdaságtalanul üzemelő mellékvonalak felszámolása. Az 1994. év végén hozott határozat szerint fokozatosan, de rövid időn belül mintegy 3900 km mellékvonalon kellene a forgalmat szüneteltetni, vagy megszüntetni. A határozat végrehajtása ellen léptek fel a MÁV Rt. területén működő szakszervezetek, különösen a Vasutasok Szakszervezete, bizonyítva annak megalapozatlanságát, a környezetre, a településekre gyakorolt igen káros gazdasági, társadalmi stb. hatásait. Ugyancsak felléptek a mellékvonalak megmaradása mellett a települések önkormányzatai, mivel felismerték, hogy a vasutat a jelenlegi körülmények között (út, és járműhiány) pótolni nem lehet.

Közben a MÁV Rt. hatásvizsgálatokat végzett valamennyi mellékvonalon. Ennek eredményeképpen a mellékvonalakat három csoportba sorolták:

I. Gazdaságosan működtethető vonalak (vonalszakaszok) (összesen 28 vonal, 1094 km). Ezek a vonalak a racionalizálási intézkedések végrehajtása után évente közel kétmilliárd forint pozitív eredményt hozhatnak.

II. Nem gazdaságos, de fontos vonalak (vonalszakaszok) (összesen 47 vonal, 2082 km). Ezeken a vonalakon az évi veszteség a kétmilliárd forintot is meghaladja. Fenntartásuk a bivatásforgalom, stratégiai szempontból, vagy a fővonalak kiszolgálása miatt mégis indokolt.

III. Nem gazdaságos és hálózati szempontból nem fontos vonalak (összesen 7 vonal, 287 km). Ezek fenntartása nem indokolt, itt a meglévő forgalom átterelhető.

A MÁV Rt. vizsgálata meghatározta azokat az intézkedéseket, amelyek révén a költségek jelentősen csökkenthetők és így összességében a mellékvonalak vesztesége a minimális szintre szorítható. Az intézkedéseket három csoportba sorolták:

A) Szervezési intézkedésekkel megvalósítható üzemviteli technológia egyszerűsítés.

B) Hatósági engedélyhez kötött biztosítottsági visszaminősítéseket igénylő üzemviteli, technológia egyszerűsítés.

C) Műszaki fejlesztéseket igénylő üzemviteli technológia egyszerűsítés (beruházások).

A felsorolt intézkedések tervezett létszám megtakarító hatása kb. 1900 fő. Ezeknek a munkavállalóknak egy része időközben nyugdíjba vonul, más részét egyéb területre (munkakörbe) kell átképezni, átcsoportosítani és várhatóan felmondásokra is sor kerül.

A MÁV Rt. Vezérigazgatóság vizsgálatai, tervei szerint a mellékvonalak további működésére háromféle lehetőség van:

— Az első a mellékvonali profitcentrumok (önálló gazdálkodó egységek) kialakítása a MÁV Rt. szervezeti keretei között. Ez a legfontosabb és a közeljövő feladata.

— A második, hogy az üzemeltetésbe harmadik fél (pl. önkormányzat) is bekapcsolódjon. A harmadik fél közreműködése lehet a beruházások finanszírozása, egyes tevékenységek pénzügyi támogatása stb.

— Végül sor kerülhet a koncessziós törvény alapján a személy- és áruszállítási tevékenység átadására más szervek, vagy vállalkozók részére. Ennek részletes feltételei még nem kerültek kidolgozásra.

A mellékvonalak további üzemeltetését már 1996-tól a területenként kialakított, önállóan gazdálkodó egységek keretei között kívánják megvalósítani. Ezeket az egységeket mellékvonali regionális profitcentrumoknak nevezik. Érdemes megjegyezni ezt a forgalmat, mert a következőkben gyakran lehet ezzel találkozni. A mellékvonali profitcentrumok önálló eredménygazdálkodást folytató, önálló könyvelési egységként funkcionáló üzemeltető szervezetek.

A területi profitcentrumok megszervezik a személy- és árufuvarozást, önállóan végzik a költség- és bevételelszámolást, a létszám- és bérgazdálkodást, kapcsolatokat tartanak a régiókban lévő önkormányzatokkal, fuvaroztatókkal stb. A pályavasút működtetése sehol sem lehet része a profitcentrumoknak. A legtöbb egységnél a vontató és vontatott járművek sem tartoznak a hatáskörükbe, azok biztosítását megrendelik a más vasúti szervektől.

A regionális profitcentrumok irányítását a MÁV Rt. Vezérigazgatósága az illetékes üzletigazgatóságon keresztül fogja ellátni. A profitcentrum vezetőjét az üzletigazgató nevezi ki és ellátja felette a munkáltatói jogokat. 1995. szeptember 30-ig három profitcentrum létrehozását tervezik: a Nógrád-vidéki, a Vésztő térségbeli és a Drávavölgyi egységeket. 1995. december 31-ig további 18 profitcentrum kialakítására kerül sor. *Ezek közül többet korábban bezárásra ítéltek volna.* A kialakított 21 profitcentrum gyakorlatilag lefedi az összes mellékvonali hálózatot. A MÁV Rt. Vezérigazgatóság a mellékvonali profitcentrumok működési feltételeinek kialakítására ütemtervet, programot állított össze.

Dr. Simon József

SZAKSZERVEZETI VÉLEMÉNY

Alaposan mérlegelni kell!

A mellékvonalakat érintő tervekről megkérdeztük Vasutasok Szakszervezete elnökét. Márkus Imre elmondta lapunknak, hogy a VSZ érdekelt abban, hogy felszínre kerüljenek a gazdálkodás hiányosságai, ezért az átalakítás első ütemét támogatni tudja. Ugyanakkor figyelemmel a kormány legutóbbi döntésére, mely szerint az önfinanszírozás helyett egyértelművé vált az állam vasúti közlekedésben vállalt szerepe, ennek az elvnek a mellékvonalak tekintetében is érvényesülnie kell. A magyarországi településszerkezet nem teszi lehetővé, hogy vasútvonalakat csupán nyereségérdekeltségi szempontok miatt zárjanak be. A mellékvonalakat érintő minden döntés meghozatala előtt alaposan mérlegelni kell más körülményeket is a társadalmi és munkahelyi béke megtartása érdekében!

A Vasutasok Szakszervezete az átalakítási folyamat során mindvégig következetesen törekszik a munkavállalók érdekeinek érvényesítésére. Megfelelő támogatás esetén erre minden esélyünk meg van!

k.

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:

— vasúti tartálykocsik bérbeadása

— vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálata

— nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik, tartálytest gyártására

— vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)

— vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására

— daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.

Felvilágosítás: Vállalkozási osztály

Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725

Vasúti telefon: 03-29-86

INTERJÚ

Sok vagy kevés a vasutas?

Beszélgetés Szabó Tivadarral, a MÁV Rt. személyügyi igazgatójával

— Szabó úr, Ön — ismereteim szerint — a Szombathelyi Üzletigazgatóság vezetőjeként aktív személyzeti munkát végzett. Mennyiben fogja tudni hasznosítani az ott megszerzett tapasztalatait?

— Még bíre sem volt üzletigazgatói beosztásomnak, amikor 1990-ben az akkori vasútigazgató a szokásos „ügymenettel" szakító döntést hozott: a körzeti üzemfőnökségek (KÜF) megszüntetésének felelősévé nevezett ki. Tette azt annak ellenére, hogy a Vasútbiztonsági és ellenőrzési osztály vezetőjeként nem sok közöm volt a személyügyhöz. A feladatot négy hónap alatt oldottam meg. Ha kellett, többes cserékkel, de minden egyes ember számára megkerestük azt a megoldást, ami lehet, hogy okozott kisebb egzisztenciális hátrányt, de az átszervezés senki számára nem okozott törést, és akarata ellenére senki nem került az utcára. A körülbelül kétszáz vasúti középvezető más beosztásokban, de dolgozott tovább. Természetesen az üzemviteli-kereskedelmi-gazdálkodási munkában nem következett be visszaesés.

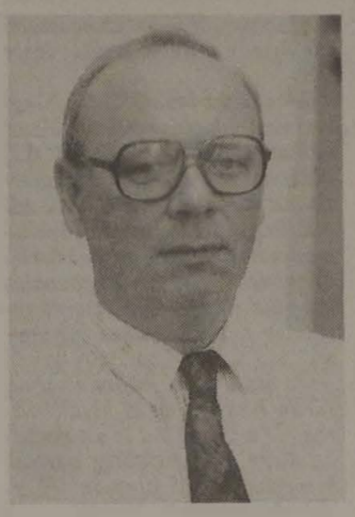
1993 januárjában nehéz döntést kellett hoznom: üzletvezetőként kivel tovább? Ha az általam legjobbaknak tartott vezetőket választom munkatársaimul, nem nekik okozok-e később rosszat? És a létszámleépítések... Az üzletvezetőség másfél éve alatt az igazgatóságból hetven középvezetőnek kellett távoznia. A szombathelyi igazgatóság létszáma ma már nem éri el a hétezret. És nem volt elbocsájtás. Nem voltak olyan kérdések, amelyeket — ha kellett akkor személyre szólóan — nem egyeztettem volna a szakszervezeti vezetőkkel és üzemi tanáccsal. Munkatársaimnak gyakran mondogatom: a vezető első számú, semmivel nem helyettesíthető kötelessége az aktív személyzeti munka. Ha ezt jól csinálja, már nem hibázhat nagyot.

— Bizonyára ön is érzékeli, nagy űrt fog betölteni, hiszen a MÁV új vezetése 1994. novemberi felállása óta — kilenc hónapja — nélkülözni tudta ezt a tisztséget. Mi a véleménye, nem kellett volna komolyabban kezelni ezt a kérdést?

— Nem a vezérigazgató úron múlott. Kinevezése után rövid idővel keresni kezdte a személyügyi igazgatót. Nehéz dolga volt, mert ha valakinek, hát a személyügyi igazgatónak nemcsak a munkáltató által szabott szigorú feltételeknek kell megfelelnie, hanem legalább elfogadhatónak kell lennie a munkavállalók képviselői számára is. Történtek kísérletek a kinevezésre, melyek valamilyen okból (messze nem a jelöltek alkalmatlansága miatt) meghiúsultak. És hát én sem elsőre mondtam igent.

— Az elmúlt időszak történései arra utalnak, hogy a VÉT nem elég hatékony. A szakszervezetek szerint azért, mert a munkáltató képviselői gyakran nincsenek döntési helyzetben. Lát-e lehetőséget a változtatásra?

— Igen. Mindenen lehet változtatni, ami nem működik megfelelően. Munkába állásom után nagyon rövid idővel szeretnék e kérdésről is beszélgetést folytatni a VÉT munkavállalói oldalának képviselőivel. Szeretném, ha konkrétan megfogalmaznák kritikai észrevételeiket. A VSZ vezetőivel már találkoztunk is. A beszélgetésre alaposan felkészültek, megjegyzéseiket és javaslataikat elfogadtam. Természetesen alaposan tájékozódni szeretnék a munkaadói oldal képviselőinek beszámolóiból is. A VÉT-et fontosságának megfelelően kell kezelni. Magától értetődő igény, hogy a tárgyaló felek kimunkált, védhető álláspontot képviseljenek; szakmailag profi módon felkészülve, konstruktív, egymást és a fórumot megbecsülő légkörben tárgyaljanak.



— A kormány legutóbbi határozatában már 96-ban 60 000 főre kívánja csökkenteni a MÁV Rt. létszámát, a Vasutasok Szakszervezete ezt maximum 98-ig tudja elképzelni. Ön szerint melyik a reális?

— A kormány határozatát még nem volt módom olyan kompetens forrásból megismerni, hogy össze tudnám vetni a MÁV Rt. stabilizációs és megújulási programjával. Üzletigazgatóként a megállapodásokban mindenkor rögzített technológiai létszámot tartottam elsődlegesnek. Ma sincs kiadva a Vezérigazgatóság részéről — az üzletigazgatósági központi létszámot kivéve — kötelező létszámkeret, vagy csökkentési előírás. A gazdálkodási, illetve eredményérdekeltségi rendszer is összefüggéseiben foglalkozik csak — a bérköltségen, mint költségelemen keresztül — a létszámmal, és annak összetételével. A MÁV Rt.-n belül jelenleg intenzív munka folyik a mellék- és fővonali technológia racionalizálásra, korszerűsítő beruházások megvalósítására, az irányítói rendszerek modernizálására. A vezetők és a személyügyi munkatársak feladata, hogy a változásokat a létszám feszültségek nélkül kövesse.

— Engedjen meg egy konkrét kérdést. Ön szerint sok vagy kevés a vasutas?

— Mihez képest? A fuvarpiaci és pénzügyi helyzetünk — a nyitott vezetésnek és a feltűnően megjavult PR-munkának köszönhetően — nemcsak a vasutasok, hanem az érdeklődő közvélemény előtt is ismert. A vasutasok létszáma összetett gazdálkodási és technológiai kérdés. Függ a piaci eredményeinktől, a tulajdonos magatartásától és az általa megbatározott szabályozóktól, de leginkább függ a mi munkánktól, ügyességünktől, a MÁV pozitív jövőképét megvalósítani szándékozó törekvéseink erejétől. Vasútbiztonsági vezetőként (igaz, egy bővebbre szabott létszám mozgásterében), de területi igazgatóként is általában azt tapasztaltam, hogy ahol hibákat vétünk, netán baleset történik, nem az ember hiányzik, hanem a munkatársak figyelme, képessége, a tőlük elvárható gondosság. A vezetésem alatt álló szombathelyi igazgatóság összlétszámát, de a központi igazgatósági létszámot tekintve is a legkevesebb munkatárssal dolgozik. Amit nem végeztünk el, vagy nem jól csináltuk, mégsem a létszám hiánya okozta. Például a forgalmi szakszolgálat első negyedéves létszáma a bázishoz viszonyítva az országban egyedülállóan négy százalékkal csökkent, ezzel együtt a túlórák mennyisége egy negyede — egy hatoda más területek értékeinek. Pedig nem volt elbocsátás. Még arra is találtunk lehetőséget, hogy jó képességű, pályakezdő, vasutas végzettségű fiatalokat vegyünk fel. Nem önmagában a létszám a legneuralgikusabb kérdés. Inkább az, mi történjék azokkal, akiknek a munkaköre szervezés, vagy technológia váltás miatt megszűnik; honnét és hogyan nyerjük az utánpótlást, kik, és milyenek lesznek a jövő vasutasai; aki munkatársunk, milyen körülmények között és milyen bérért dolgozik. Összességében a MÁV (és a tárca) vezetése számol-e azzal, hogy a létszám nem „darab", hanem „fő"; személyiséggel, igényekkel, képességekkel, célokkal rendelkező munkatárs.

— Kálnoki úr Záhonyban tartott vasutasnapi ünnepségen elmondta, hogy a négyszázalékos teljesítményjutalom kifizetését az első öt hónap gazdasági eredménye tette lehetővé. Meg fogják-e kapni a szolgálati helyek a bértömeg korrekciót?

— A szolgálati helyek lebontott eredménytervek (költség- és bevételi tervek) alapján dolgoznak. A bérköltség a költségek egyik (igaz, legfontosabb) eleme. Mindenfajta költség indokolt, ha a bevételek visszaigazolják felmerülésük jogosságát. Ahol ez nincs így, ott sem kell félni csődtől. A „jók" eredményeiből — legalábbis eddig — az látszik, hogy a MÁV Rt. meg tud felelni a gazdálkodás rendkívül szigorú követelményeinek. A négyszázalékos teljesítményjutalom kifizetése elnök úr szavainak megfelelően megtörtént. A management dolga, hogy a fedezet a piacról előteremthető legyen.

— A Központi Üzemi Tanácsnak is Ön lesz a partnere, milyen szerepet szán a testületnek?

— Területi igazgatóként, mint természetes (és törvényes) partnerhez viszonyultam az üzemi tanácshoz. Képviselőjének joga a tájékozódás. A vezető elemi érdeke, hogy stratégiáját, lépéseit elfogadják, azonosuljanak céljaival. Miért nélkülözném ebben az üzemi tanácsok segítségét? Gondolom egy nagyságrenddel magasabb régiókban is logikus ez a kérdés. A részletekről szívesen nyilatkoznék pár hónappal azután, hogy lehetőségem lesz új beosztásomból alaposan tájékozódni.

— Utolsó kérdésként a terveiről szeretném megkérdezni. Mit tart a legfontosabbnak, mi az amivel tevékenységét kezdeni fogja?

— Tanulással. Meg kell tanulnom hétezer helyett hetvenezer munkatársban gondolkodni, a Dunántúl négy megyéje helyett országos hálózatban, hétmilliárdos költség helyett százmilliárdos léptékben képzelni el a cég működését, jelenét, jövőjét. Meg kell tanulnom, hogy tárgyaló partnereim országos hatáskörű szervezetek képviselőiként, vagy több tízezer választójuk nevében lépnek fel, hogy a munkáltató egy országos infrastrukturális hálózat gazdaságos és célszerű működéséért visel felelősséget. Át kell éreznem, hogy stabilizálás és megújulás nélkül a MÁV nem fog tudni átlépni a következő évszázadba, nem lesz partnere Európa szintén megújuló vasútjának. Tudnom kell a választ nemcsak arra a kérdésre, hogy mennyit, hanem azt is, hogy miből. És tudnom kell megtalálni közvetlen munkatársaimat, hiszen végső soron nem személyem, hanem a nekem szánt munka eredményessége a fontos.

Végezetül engedje meg, hogy jóleső örömmel nyugtázzam és megköszönjem, hogy a Magyar Vasutas fontosnak tartotta bemutatni a MÁV Rt. új személyügyi igazgatóját.

— Köszönjük az interjút.

Karácsony Szilárd

VSZ DEBRECENI TERÜLETI BIZOTTSÁGA

POTYAUTASOK A SZAKSZERVEZET HÁTÁN

Gondolatok útközben

Az élet rohanásában szalad az idő, és közben szinte észrevétlenül szaporodnak a negatív változások is. Sajnos ezek a negatív változások erőteljesen kihatnak az érdekvédelmi tevékenység eredményes végzésére is. A rendszerváltozás kezdetétől — 1990-től — egy nagy harccá vált az élet és ehhez a harchoz, ennek eredményes megvívásához az elhivatottságon és a szakértelmen kívül igen sok pénzre is szükség van. Ahhoz viszont, hogy pénz legyen, szükséges az, hogy az érdekvédelmi szervezetek megfelelő taglétszámmal rendelkezzenek.

A munka világának számos olyan területe van, ahol a Munka Törvénykönyve nem tesz különbséget a szakszervezeti tag és szakszervezeten kívüli munkavállaló között akkor, amikor a munkavállalókat megillető juttatásokról intézkedik. A rendszerváltozás kezdetétől megindult a szakszervezeti tagság száma csökkenésének negatív folyamata is. A munkavállalók közül többen kiléptek a szakszervezetből. A szakszervezeteken kívüli munkavállalói létszámnak a folyamatos növekedésével — közlekedési hasonlattal élve — egyre nő a potyautasaink száma!

Lehetnek a szakszervezetekből kilépett munkavállalók kilépési indokai valósak, vagy mondvacsináltak, de a legjellemzőbb vonás, amelyre az élet egyre erőteljesebb rohanásában a megélhetési lehetőségek erőteljes romlásával egyre többen rájönnek, hogy a Munka Törvénykönyve rendelkezései nekik potyautasként ugyanazokat a juttatásokat biztosítják egyetlen fillér hozzájárulás nélkül is, mint a szakszervezeti tagoknak a különböző tárgyalásokon, vitákban, esetleg sztrájkokban elért eredményekből.

Egy eredményesen megvívott bérharc, egy sikeresen megkötött kollektív szerződés pozitív kihatásait egyformán élvezi a szakszervezeti tag, és a szakszervezeteken kívüli munkavállaló. Többek között ennek is betudható, hogy egyre erőteljesebben felerősödnek a növekvő megélhetési gondok közepette azok a hangok, amelyekből kicseng, hogy tulajdonképpen mit is nyújt, mint többletszolgáltatást a szakszervezet tagjainak, amikor minden kivívott eredményből egyformán részesedik a tag a szakszervezeteken kívüli munkavállalóval.

Úgy tűnik, hogy a megélhetési gondok között erősen megromlott az erkölcsi morál, és az érdekképviseletek potyautasai ebben a közegben természetes járandóságként kezelik az elért eredményekből való részesedést, pedig kivívásukhoz semmivel sem járultak hozzá. Ezt a helyzetet a szakszervezeti tagság nagy része jól látja, és hosszabb ideje már érdemi intézkedésre vár.

Mi már az MSZOSZ III. kongresszusának előkészületi időszakában jeleztük ezt az MSZOSZ, valamint a Vasutasok Szakszervezete vezetőinek, azt kérve tőlük, hogy a kongresszus kezdeményezzen lépéseket a Munka Törvénykönyve ezzel kapcsolatos módosításaira. Ezt a kongresszus határozatában rögzítette.

Az átalakítási folyamatokban sűrűn hangzanak el hivatkozások, de a gyakorlat is azt mutatja, hogy nyugati, főleg osztrák és német példák alapján végezzük az átalakítás nehéz, sok gonddal és problémával járó tevékenységét. Éppen ezért a példa az érdekvédelmi kérdésben is adott. Ausztriában valamennyi munkavállaló érdekképviseleti hozzájárulást fizet törvényben szabályozott alapokon. Nem kell tehát messzire menni a példáért. Ki kell alakítani a Munka Törvénykönyve vonatkozó előírásainak megfelelő módosításával egy olyan rendszert, amelyben valamennyi munkavállaló akár szakszervezeti tag, akár nem, fizessen érdekvédelmi hozzájárulást, mivel a törvény munkavállalói érdekképviseletekről ir következetesen. A havonta igy befolyó összeget az üzemi tanácsi választáson elért eredmény alapján lehetne felosztani a szakszervezetek között. Így biztosítható az érdekképviseleti általános tevékenységgel kapcsolatos arányos teherviselés, és nem lesznek potyautasai az érdekvédelemnek. Természetesen a szakszervezeti tagok tagsági díját továbbra is az szakszervezetek előírásai rendeznék.

Mondják, hogy a rendszerváltozás kezdete óta Európa felé haladunk, amelyből az átlag ember csak a folyamatosan növekvő terheket érzi. Haladásunk közben sokszor meg-meg állunk az egyenetlen, a sok akadállyal tűzdelt úton. Egy-egy ilyen megállás során érvényt kellene szerezni az MSZOSZ III. kongresszusa ezzel kapcsolatos határozatának. Ennek érdekében szükséges, hogy az MSZOSZ kezdeményezze a Munka Törvénykönyve ez irányú módosítását. Hasson oda a Parlamentben lévő szakszervezeti tisztségviselő képviselők útján, hogy a módositási javaslat elfogadásra kerüljön és törvényerőre emelkedjen, majd ennek alapján az arányos teherviselés mellett már érdekvédelmi potyautasok nélkül valamennyi munkavállaló tiszta lelkiismerettel részesedhessen a kivívott és elért eredményekből.

Ez talán elvezethet a szakszervezeti tagok számának emelkedéséhez, vagy az egység visszaállításához is, de mindenképpen az érdekvédelmi tevékenység színvonalának emelkedéséhez vezethet.

Vass Zoltán
Debrecen Távközlő és Biztosítóberendezési Főnökség

MARADT A CSATATÉR

Utasaluljáró Nyíregyházán

Megvalósulni látszik a Nyíregyháza állomáson naponta megforduló 30-35 ezer utas régi álma. Ha sikerül a terv megvalósítása, akkor 1996–1997-ben teljesen elkészülnek az utasperonok és az azokat összekötő aluljáró, mely megszünteti majd a jelenlegi áldatlan állapotot. Már eddig is csak a csodának volt köszönhető, hogy nagyobb balesetek nem fordultak elő. A vágányok között szűk a hely, a közlekedési utak a felsővezeték-tartó oszlopok miatt nincsenek biztosítva, a személykocsik lépcsőinek magassága miatt tornamutatványra van szükség a fel-, illetve leszálláshoz. Az idősebbek és a szoknyás hölgyek a megmondhatói, hogy ez mennyi nehézséget okoz.

Az építkezés eddigi rövid krónikája: 1994. augusztus 1-jén *átadják a munkaterületet* az építőknek; 1994. december 30-án megtörténik a forgalomba helyezési eljárás, a meglévő hiányosságok miatt a próbaüzemi forgalmat nem engedélyezik, a "C" peron viszont átadásra kerül; 1995. március 22-én — a hiányosságok nagy részének megszüntetését követően — megtörténik a forgalombahelyezési eljárás ténylegesen lezáró helyszíni bejárás, a *próbaüzemi forgalmat* az I.-II. vágányra (új IV.-V. vágány) engedélyezik.

Pénz hiányában 1995. évben csak a *konzerválásra futja*, esetleg az I-II. vágány között lévő szigetperon teteje (a lépcsők fölött) elkészül. A város által korábban szorgalmazott aluljáró (mely a felvételi épület előtt lévő út túloldalára vezetne) nem fog elkészülni, mert a *városnak nincs rá pénze.*

Jelenleg van is aluljáró, meg nincs is. Az átadott szakaszon senki nem közlekedik, hiszen ezzel csak az I. vágányon való átjárás kerülhető ki, ezért pedig az utasok nem vállalják a lépcsőkön való le- és feljárást.

Maradt a csatatér, az elkészült létesítmények állaga romlik, megoldást csak az új I-III. vágány és az „A", „B" és „D" peron megépítése jelentene.

Addig marad a tétlen, türelmetlen várakozás!

Király Mihály
Nyíregyháza

Vasúti emlékek Mátészalkán

Mátészalka állomásra érkező utasokat egy régi gőzmozdonyból és egy régi személykocsiból álló együttes csábítja. A kiállított „szerelvény" olyan gyűjteményt őriz, amely létrehozásának gondolata már 1980-ban felvetődött, amikor még fellelhetőek voltak azok az emlékek és tárgyak, amik a környéket és a környék vasúti közlekedését jellemezték.

A vasúti hagyományok megóvása érdekében — a Mátészalkán és környékén élő vasutasok szakmaszeretetét s tenni akarását bizonyítandó — eredményként 1982 évi vasutasnapon a 376-513 pályaszámú *gőzmozdonyt*, 1984-ben a múzeumi ritkaságnak számító, az aradi vagongyárban 1895-ben készített *vasúti személykocsit* adták át helyreállítva az érdeklődő közönségnek. A kiállítással berendezett vasúti kocsit azóta *sokan megnézték* az ország minden részéről, sőt külföldről is.

A muzeális kocsiban megismerhetjük a tablókról a magyarországi *gőzüzemű vasút történetét, Széchenyi István szerepéről* olvashatunk, majd a vasút fejlődésének jellegzetességeit láthatjuk kronológiai sorrendben, fotókon és összefoglaló szövegek segítségével. Feltárul előttünk a dízelesítés és a villamosítás időszaka is. A kiállított tárgyak, *lámpák, Morse távíró, szolgálati jelvények, régi utasítások*, oktatási segédeszközök idézik a múltat.

A tablósor bal oldala teljesen a *helytörténeti részt* tartalmazza, kiegészítve a korabeli dokumentumokkal, részvényjegyekkel, üzletjelentésekkel, fényképekkel. Mind megannyi ritkaság.

A gyűjtés és a kiállítás *bővítése nem állt meg*, ez tart még napjainkban is. Jelenleg az állomás diákvárótermében egy *„Lámpák a vasúton"* című kiállítás van nyitva. Az idei vasutasnap eseménye volt, Jánkmajtis állomáson emléktábla-avatása a Jánkmajtis Kölcse gazdasági kisvasút emlékére. A vasút 1957. június. 2. és 1971. december. 31. között üzemelt. Az ezen a vonalon közlekedett GV 3729 pályaszámú *kisvasúti motormozdony* 1983-ban lett Fehérgyarmat állomáson elhelyezve. A mozdony renoválását, karbantartását lelkes vasutasok újból felvállalták.

Ez év augusztusában szeretnék megünnepelni, megemlékezni az 1905. szeptember 27-én, 90 éve átadott *Csap–Vásárosnamény–Mátészalka–Ágerdőmajor–Nagykároly vasút* megnyitásáról. Ezzel a vasútnyitással egy időben került a Mátészalkai állomás a jelenlegi helyére.

Ez a tevékenység is azt bizonyítja, hogy a környéken sok érdeklődő, a vasúti közlekedéshez ragaszkodó vasutas él. De nem csak vasutas, hanem utas is, mert a beregi és a szatmári utak állapota miatt, még mindig a vasút az elsődleges közlekedési eszköz a környéken.

A gyűjtők nemcsak gyűjtenek, hanem adakoznak is. A Debrecenben működő Vasútbarát- vasúti filatelista klub részére a mátészalkaiak átadásra felkínáltak ajándékként egy körülbelül 20 négyzetméteres terepasztalt.

Eszenyi László



Az itt látható gőzmozdony a MÁV mellékvonalainak — így Mátészalka térségének is — jellegzetes „gépe" volt.

VASUTASPORTRÉK

Ketten a sok közül

Aki veszi a fáradságot és közelebbről is megismerkedik a vasútüzem menetét szolgáló egyes emberekkel, igazi emberi, szakmai értékekre lel. Őket megismerve válik érthetővé, hogy az ezer gonddal küszködő vasútüzem miként tud szegényesen, megkopottan, munkavilágának küzdelmeivel terhelten ugyan, de mégis megfelelni a nemzetgazdasági elvárásoknak. A közelmúlt vasutasnap percnyi ünnepe apropóján két szakszolgálat, vasutas egyéniségeit, faggattuk megszállottá válásuk történetéről. Hogy a sok közül mely terület képviselőjét kérdezte meg e sorok lejegyzője, mégsem a véletlen műve csupán. Hiszen, mi, vasutasok, tudjuk csak igazán, hogy minden szakág a maga helyén elengedhetetlenül fontos az olajozott üzemmenethez. Mégis akkor döbbenünk rá ennek mezítelen igaz voltára, amikor valamelyik hibát vét és közvetve vagy közvetlen okozójává válik egy olyan tragédiának, mint ami 1994 decemberében következett be Szajol állomáson. Ott ma már tudjuk, akkor a sok száz tolatásvezető és váltókezelő közül csupán egyszer egy vétett, hibázott durván.

Pánti Miklós

Ezért hát kérdeztük a másik váltókezelőt, Pánti Miklóst Püspökladányban, aki ezen túl — amellett, hogy a csomópont szakszervezeti bizottságának titkára is, az ez évi ÜT-választáson munkatársai bizalmát elnyerve — üzemi tanács (ÜT) tagként is dolgozik, hogyan lett vasutas?

Válaszából megtudhatjuk, hogy vasutassá válása motivációját sokan a gyermekkori élmények varázsával kötik össze. A vasútmodellezés gyermekkori örömét keresik, s jó esetben meg is lelik a vasutas szakma mindennapjaiban. Neki erre nem tellett, bármennyire is vágyott rá, így őt talán rendhagyó módon éppen ennek az élménynek a hiánya mozdította már felnőttként a vasúti szakma felé.

Érettségizett asztalos szakmunkásként a debreceni Járműjavítóban dolgozott éveken keresztül. Mint kiszámolta, Püspökladányból a munkahelyre ezek alatt az évek alatt közel 120 ezer km-t vonatozott. Ezeken az utakon érezhetett rá a közlekedő vonatok robogásának valami misztikuságára. Számára az ismétlődés dacára volt valami lenyűgöző abban a biztosságban, ahogyan a perzselő, bágyasztó hőségben, vagy éjszakai sötétben, viharban és ködben is a jelzők szabályára a váltók által kijelölt pálya szigorának engedve róják útjaikat a személy és tehervonatok. Mindez egy finoman szabályozott biztonságos kiszámíthatóságot jelentett Pánti Miklósnak. És ezt imponálónak találta. Így esett, hogy egy ízben Püspökladányban az akkori főnöktől megkérdezte, jöhetne-e a vasúthoz dolgozni. Az igen válasz a váltókezelőségre vonatkozott és több mint 15 esztendeje hangzott el. Ahogy mondta, azóta sem bánta meg, hogy „pályát váltott".

Úgy érzi, meglelte azt a vezérlőcselekvést, amelynek köszönhetően Püspökladányban az általa állított váltókkal szabályozott útra gördülnek ki a vonatok. Így közvetve emberek százai mindennapja alakulásának válik részesévé. Emellett pedig 1993 óta mint az szb-titkára és üt-tag közvetve tudja reményei szerint jó irányba állítani a szakszervezeti mozgalom váltóját.

S bár nem divat ez manapság, ő mégsem szégyelli kimondani: mindazzal, amit végez, elégedett. Az külön öröm számára, hogy többnyire hasonlóan vélekednek a munkájáról felettesei és munkatársai is.

Fejes József

Megbecsülést, rangot és tiszteletet egyaránt éreztem abból, ahogyan mesternek szólították beosztottai a második megkérdezettet, Fejes Józsefet, amikor Nyíregyházán a rendezőben felkerestem. Így hát semmi meglepetést nem okozott, amikor beszélgetésünk során úgy fogalmazott: nagyon szereti azt, amit csinál.

Számára a kocsimesterség az elegyrendezésben rejlő kombináció lehetőségének szépségét, jóleső munkaizgalmát jelenti minden szolgálatban. Nyíregyházán Fejes József kocsimester a maga szakmájában vonatfékező, kocsirendező, majd 15 évig tolatásvezetőként kötelezte el magát visszavonhatatlanul a vasúttal. Ezekben a munkakörökben szerzett tapasztalatokkal egyike azoknak, akik fokról fokra jutottak el oda, hogy középirányítóként egy munkaközösség tevékenységéért vállal immár 20 éve napról napra felelősséget, milliárdos anyagi értékekért és az utazó emberek életéért, biztonságáért. Nem kis büszkeséggel mondta, hogy ő és munkatársai még nem hibáztak. Igaz, ez annak köszönhető, hogy az évtizedek alatt megszerzett munkatapasztalata és a szakmai oktatásokon elsajátított ismeret ötvözésével szakmáját készség szinten művelő vezetővé válhatott. Így és csakis ennek biztonságával állíthat hitelesen magas szintű követelményt beosztottaival szemben. Természetesnek hat a munkájáról hallgatva, hogy akkor nyugodtabb volt, amikor sok volt a tennivaló. Akkor érezte igazán elemében magát, amikor egy-egy éjszaka 25 fő munkatársával 20-21 vonatot dolgoztak fel, állítottak össze és 15 iparvágányt szolgáltak ki. Számára a mostani csendesebb ritmus okozza az idegfeszültséget, a fáradtságot.

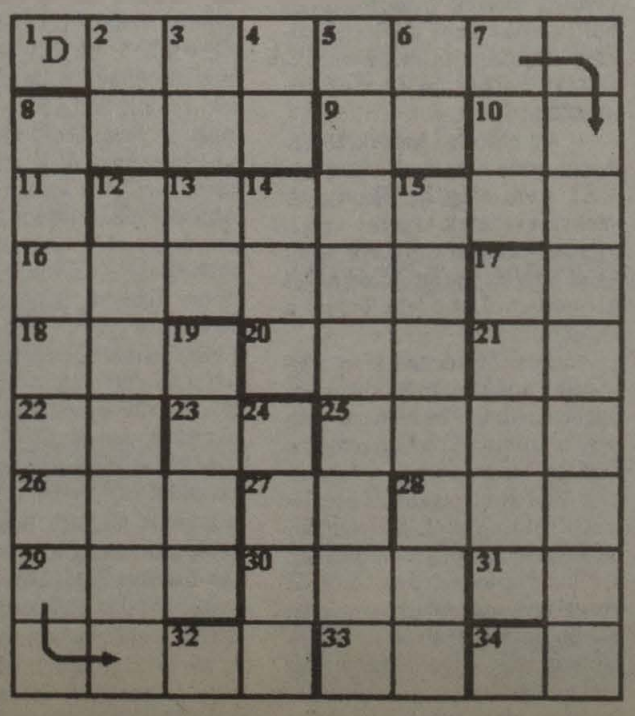
A „mester" minden mondata azt tanúsítja, hogy egész eddigi életvitelének központjában valóban a nagyobb közösség a vasút, és szűkebb környezete felelős szolgálata állott. Hiszen mint szakszervezeti bizalmi 32 fő szervezeti életének irányítását, érdekeinek képviseletét látja el már évek óta. Mindez adja hitelét annak a reményének, hogy a munkaadó vezetők és az érdekképviseleti szervezetek reprezentánsai, a munkaharc ütközeteiben a tárgyalások során elég bölcsek lesznek ahhoz, hogy a jövőben elkerülhető legyen a mindenkinek nagy feszültséget és kárt okozó sztrájk alkalmazása. És ezért érezhetjük hitelesnek azt is, hogy a szajoli kollégák hibájából bekövetkezett eseményekről szólva leghőbb kívánsága hogy balesetmentesen szeretné nyugdíjba vonulásáig a hátralévő éveit leszolgálni.

Bánszegi József

Debrecenbe kéne menni....!

Vízszintes: 1. **Beküldendő. Debrecen Állomás várócsarnok falán lévő 2 sgraffito alkotója. 8. Beküldendő. A kultúrterem vörösréz dombormű alkotója (folyt. függ. 17)** 9. Ygnáth Károly. 10. Nyíró regényhős... Bence. 11. USA kémrepülőgép típus. 12. **Beküldendő. 1961. augusztus 20-án felavatott új állomásépület tervezője. (vissza) folyt. vízszint. 16.)** 17. Joó Yvet. 18. ... Miklós, építész. 20. Nem le (vissza). 21. Hárem egynemű betűi. 22. Knock Out. 23. Kilök egynemű betűi. 25. Majdnem 1000 kg! 26. Arab nevek előtagja. 27. Néma tál. 28. Nagy kutya. (vissza) 39. ... János, táncdalénekes (+s). 30. Öreg fa egynemű betűi. 31. ö-tlen népszerű ital. 33. Néma katonai tömörülés. 34. Szolmizációs hang.

Függőleges: 2. Orosz Elek. 3. Úr (angol rövidítve) . 4. Mutató szó. 5. Haszontalan fejsze! 6. Rendben van (angol rövidítve.). 7. Idegen szóval: tekintet, látás (VUE; francia). **8. Beküldendő. A keleti falon ábrázolt nőalak által tartott debreceni jelkép.** 12. Helytartók. (Jókai regénycímben is szerepel.) 13. Végtelen napszak! 14. Némán ken! **15. Beküldendő. (A függ. 24. folytatása.) 17. Beküldendő. (A vízsz 8. folytatása.)** 19. Fürdőhely a tengerparton. **24. Beküldendő. A nyugati falon a vasút megépítése előtti debreceni híres közlekedési eszköz.**



A megfejtéseket kérjük a VSZ Debrecen területi bizottság címére küldeni, Debrecen, Petőfi tér 12. II. emelet.
A nyertesek között 3 db könyvjutalmat sorolunk ki!

VÁLASZTÁSI EREDMÉNYEK

Munkavédelmi képviselők

A MÁV Rt-.től rendelkezésre álló adatok alapján a Magyar Vasutas nyilvánosságra hozza az 1995 májusában megtartott munkavédelmi képviselő választások összefoglaló, iránymutató adatait.

Választást tartottak 388 szolgálati főnökségen. Megválasztásra került 820 munkavédelmi képviselő. Egy munkavédelmi képviselőt választottak 26 2helyeo (főnökségeken) két munkavédelmi képviselő választására került sor: 47 helyen. Munkavédelmi bizottságot hoztak létre: 79 szolgálati főnökségen.

A bizottságok legkisebb létszáma és legnagyobb létszáma: 3 és 13 fő között változik.

A legnagyobb létszámú bizottságokat a Vontatási és a pályafenntartási főnökségeken hozták létre. A megválasztásra került munkavédelmi képviselők munkakörük szerinti *tevékenységi kört* képviselik, például: váltókezelők, jegyvizsgálók, pénztárosok, raktárnokok, mozdonyvezetők, kocsivizsgálók stb. lgazgatóságtól függően találhatók: oktatótisztek, vezénylőtisztek, kereskedelmi hivatalnokok, forgalmi szolgálattevők, pályamesterek.

Iskolai végzettség szerint munkavédelmi képesítéssel alapfokú: 12 középfokú: 20, felsőfokú 3 személy a megválasztott képviselők alig 4 százaléka.

Állami iskolai végzettség szerint 8 általános + szakmunkás szakiskola: 273 fő, 33 százalék, középiskola: 503 fő 6 2százalék, főiskola, vagy egyetem: 44 fő 5 százalék.

A munkavédelmi képviselők képzéséről

Az 1993. évi XCIII. törvény a munkavédelemről 75. §-a (l) bekezdés szerint egy választási ciklusban legalább 32 órás — amennyiben a munkavédelmi képviselő munkavédelmi szakképesítéssel rendelkezik, úgy 8 órás — képzésben való részvétel lehetőségét a munkáltatónak biztosítani kell. Ennek költségei a munkáltatót terhelik. A ciklusidő: 3 év. A munkavédelmi szakképzettség hiányára indokolt, hogy a 32 órás képzést úgy kell felosztani, hogy többsége, pl. 18 óra az első évre essen, a második évre 10 óra, a harmadik évre 4 óra maradjon. A képzést célszerű területi szinteken: szakszolgálatonként egy-egy napos képzés keretében megoldani. A képzési anyag megfelelő vasútra jellemző adaptáció útján rendelkezésre áll. Az előadók kiválasztása, felkérése a szakterületek legjobb ismerőiből kerüljenek ki.

P. J.

Beszédes részeredmények

Augusztus közepére, végére várható a májusi üzemi tanácsi választások végleges eredménye. Az első részadatok azonban a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségéhez (MSZOSZ) tartozó szakszervezetek nagyarányú győzelmére utalnak. A leadott szavazatok döntő többsége jutott az ebbe a konföderációba tömörülő szakszervezetekre. Megkérdeztük miként értékelik ezt az MSZOSZ-nél?

Megtudtuk: — Örülnek ennek az eredménynek, mert a jelek szerint sikerült a két évvel ezelőtti első üzemi tanácsi választások eredményét megismételni. Bár még korai a végső következtetések levonása, annyi biztonsággal megállapítható: a mellettük voksolók magas arányát az magyarázza, hogy az MSZOSZ — tagszervezetei révén — a fővárosi és a vidéki munkahelyeken egyaránt jelen van. Megfelelően igyekszik eleget tenni a hagyományos követelményeknek a rászorulók segélyezésétől az érdekvédelemig, minden területen.

Nem gondolják azonban, hogy sütkérezhetnének a választási siker fényében. Figyelmüket és erőiket most egyebek közt olyan kérdésekre kell összpontosítaniuk, hogy miként alakul az országos és az ágazati érdekegyeztetés, megvalósul-e a jelenleg hiányzó középszintű egyeztetések fóruma.

A beszédes részeredmények ellenére tudják, nincs egyeduralkodó helyzetben az MSZOSZ, s káros szereptévesztés lenne, ha bárhol, bármikor ebben a szellemben próbálnának föllépni.

A választási eredménylistákat, a különböző szakszervezeti tömörülések eredményeit továbbra is figyelemmel kísérik, mert a korábbi erőviszonyokhoz mért mindenféle elmozdulás önmagában is tanulságokkal szolgál. Elemezni kell egyebek között azt az ellentmondásos jelenséget, bogy az úgynevezett „új szakszervezetek" helyenként stabilizálódni látszanak, másutt viszont megszűntek.

— d —

Gondtalan és szebb lesz nyara, ha az MVJ-vel GYÁRTAT, JAVÍTTAT!

Egész évben a MÁV-val az utasokért, a fuvarozókért:

— Bz-motorvonat fővizsga
— Bz-motorkocsi korszerűsítése, komfortosítása
— Bzx átalakítása motorkocsivá
— Bzx komfortosítása
4 tengelyes személykocsi fővizsga
— személykocsi forgóváz javítás
— személy-, teherkocsik és dízelmozdonyok
kerékpárjainak fővizsgája,
fődarabjainak és alkatrészeinek
javítása és felújítása (PRÁGA 2M70 típ. hajtómű,
irányváltók, légtartályok, különféle motorok ...)
Teherkocsi részlegvizsga, futójavítás,
fővizsga az alábbi típusoknál:
— Gbgs, Gbs, Es, Tcs, Gags, Lgs
— Eas főjavítás

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 616-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

MI AZ IGAZSÁG?

Marad a tizenkét óra

Lapunk 11. számában (1995. június 8.) már megírtuk: az Országgyűlés elutasította a Vasutasok Szakszervezete Munka Törvénykönyvére vonatkozó módosító indítványát, melyben azt kezdeményeztük, hogy az *egy szolgálatban eltölthető órák száma* — a kollektív szerződésben szabályozott módon — *meghaladhassa a tizenkét órát*. A Magyar Vasutasban akkor ígéretet tettünk arra, igyekszünk megtudni, hogy valójában kinek az érdekében állt a javaslat elutasíttatása.

Kiderítettük: az Országgyűlés *foglalkoztatási és munkaügyi bizottsági* ülésén a Mozdonyvezetők Szakszervezetének alelnöke, *dr. Borsik János* tiltakozott a javaslat ellen. Szavai szerint: *a módosító indítvány beadása előtt nem volt szakszervezeti egyeztetés a javaslatot a Közlekedési Minisztérium sem támogatja és ez nem szolgálja a munkavállalók érdekeit!*

Értetlenül állunk az eset előtt, hisz a VSZ tagsági igény alapján nyújtotta be indítványát. Javaslatunk számos a fordulószolgálatosok foglalkoztatásában feszültséget jelentő gond eloszlatására irányult anélkül, hogy a létszámhelyzetet rontotta volna. Sok helyen pontosan a tizenkét órás korlát miatt húsz szolgálattal tudják csak teljesíteni az utazók a havi kötelező órát. De a forgalmi utasításokban előírt szolgálatátadás teljesítéséből és az elszámolásából jelenleg is fennálló ellentmondások is megszűntek volna, hiszen egy huszonnégy órába csak kétszer fér bele a tizenkét órás szolgálat. A fel- és a lejelentkezők évek óta önszorgalomból tesznek eleget a szolgálat átadási kötelezettségüknek. Természetesen ezt teljesítik kollégáink, mert helyette szintén csak a több távollétet jelentő nyolc órás szolgálat vezénylést tud felajánlani a munkáltató.

Ugyancsak sokakat érint, az például, hogy a menetrend miatt célszerűbb volna úgy beosztani a szolgálatot, hogy éjjelre tizenhárom, nappalra tizenegy óra essen. A jelenlegi szabályozás ezt nem teszi lehetővé, ezért sokszor 3-4 órával töltenek többet távol családjuktól az érintettek.

Sajnos erre a megszorító passzusra hivatkozva kezdeményezte a munkáltató sok helyen a forgalommal összefüggő munkakörök (a részben, vagy egészben) készenléti jellegűvé minősítését. A jelenlegi megoldás egyébként — jobb híján — a munkavállalók számára pillanatnyilag előnyösnek tűnik, hiszen a felsorolt problémákra megoldást az jelenthet, ami egyébként szakmailag és munkajogilag is elfogadhatatlan: például a szolgálattevői, vagy váltókezelői és más teljes felelősséget és figyelmet igénylő munkaköröket egyéb szempontok mentén készenlétivé alacsonyítsanak.

Megértjük a mozdonyvezetők aggodalmát, de nem az érdekeik ellen, hanem tagjaink védelmében tettük meg javaslatainkat. Úgy gondoljuk: a kollektív szerződési megállapodást tartalmazó kényszer mellett kezdeményezett javaslat elfogadása után, nagyobb biztonságban lennének a munkahelyek, mint a helyenként kényszerűen elfogadott készenléti jellegű munkakörben történő foglalkoztatáskor.

(karácsony)

SZAKÁGI HÍREK

Forgalmi és értékesítési intézőbizottság

A Vasutasok Szakszervezete forgalmi és értékesítési intézőbizottsága (FÉIB) 1995. július 24-én tartotta soros ülését.

Az értekezletét első napirendjén a Vasutasok Szakszervezete választmánya az üzemi tanácsi választások eredményének értékelésére vonatkozó határozatból eredő feladatok meghatározása szerepelt. Intézőbizottságunk az elemzés elvégzése után sem kívánt személyi kérdésekről dönteni. A testület álláspontja szerint elsősorban a választók joga a számonkérés. A FÉIB csak az egyes szélsőséges esetekre kíván rámutatni, valamint az érintett tisztségviselőkkel közösen igyekszik megkeresni a tagság érdekeit legjobban szolgáló megoldásokat.

Testületünk elítélte azt, hogy a központi üzemi tanács (KÜT) delegáló értekezletét a VDSZSZ vezetői szakszervezeti csatatérré alakították. Egy olyan fórumot, ahol a szakszervezetek csak meghívottként vettek részt, megakadályozták az üzemviteli KÜT tagjainak delegálását, ezáltal nem kívánatos módon késleltették az új központi üzemi tanács felállását. A VSZ-tagjelöltek továbbra is változatlanul élvezik a forgalmi és értékesítési intézőbizottság támogatását és bizalmát.

Második napirendi pont keretén belül új bértarifáról folyt az eszmecsere. Horváth Csaba — a VSZ bértarifa munkabizottság vezetője — mint meghívott előadó gondolatébresztőként az osztrák bértáblával ötvözött, a MüM 6 /92.számú rendeletére építhető bérrendszerről beszélt.

A két napirenden kívül testületünk állást foglalt a soron kívüli VSZ-kongresszus összehívásáról, melyet vagyonmegosztás miatt a FÉIB indokoltnak tart. Az értekezleten szó esett még a kollektív szerződés helyi függelékek megkötésének tapasztalatairól is. Ez utóbbi két téma tárgyalásán részt vett dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke.

Pintér János
FÉIB titkárhelyettes

Gépészeti delegálás a KÜT-be

Tisztelettel üdvözöljük a központi üzemi tanácsba (KÜT) a Mozdonyvezetők Szakszervezete által delegált (MOSZ) kollégákat. *Sipos József* mozdonyvezető, Budapest Ferencváros VF, *Illés János* mozdonyvezető, Nyíregyháza VF *Németh Antal* mozdonyvezető Kiskunhalas VF.

Az üzemi tanácsi (ÜT-) választások alkalmával többséget szerzett MOSZ érvényesítette akaratát a KÜT delegálás során. Hivatkozási alapul — korábban 2:1 arányú megoszlást támogattak — a VSZ-nek a VDSZSZ-szel szembeni magatartását hozták fel, figyelmen kívül hagyva, hogy az üzemviteli választásokról a VDSZSZ vonult ki és hiúsította meg a delegálást.

Most már csak abban reménykedhetünk, hogy a gépészeti racionalizálások esetén — ÜT hatáskör — ugyanúgy képviselik a fenntartási és kocsiszolgálati érdekeket, mint az utazóit.

Egyébként a többit a választási eredmények ismeretében magunknak köszönhetjük és annak a körülbelül 3 500 kollégánknak, aki nem jött el az ÜT-választásokra.

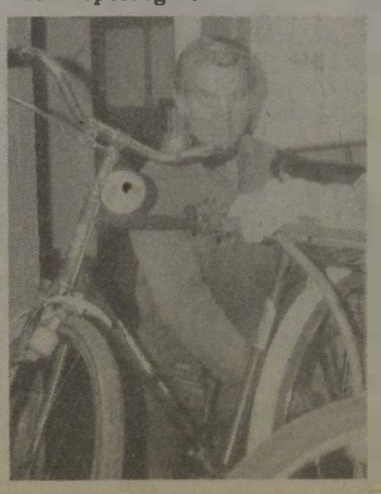
Pszota Árpád

VASUTASPORTRÉK

NYUGDÍJ ELŐTT

A kerékpárjavító

Most a nyáron nyugdíjba megy Egyed József, a MÁV szombathelyi rakodógép-karbantartó műhelyének a kerékpárjavítója. Közel 43 esztendőt töltött a kétkerekűek mellett, gondoskodva azok üzemképességéről!



— Hogyan kezdődött?

— 1953-ban, géplakatos szakmával a kezemben kerültem a mostani munkahelyemre, helyesebben ennek valamelyik jogelődjéhez. Kerékpárok és targoncák javításához osztottak be. Beletanultam, megszerettem és megmaradtam mellettük. Akkor még normában kellett javítani a bicikliket.

— És ma?

— A szombathelyi üzletigazgatóság 270 vasútállomásának, megállójának 6 -700szolgálati „járgányát" reparálgatom. Én foglalkozom azzal a 6 070 kétkerekűvel is, amelyet a kirándulók, utasok bérelhetnek a kijelölt állomásokon. Természetesen a 70-80 targonca javításánál is ott vagyok.

— Mivel foglalkozik ezután?

— A nyáron nyugdíjba kerülök. Szombathely berényi városrészében családi házban lakom. Lesz elfoglaltságom: egy idő után majd biztosan megjavítgatom a környékbeliek bringáit is...

Sz. Jakab

TÖPRENGÉS A BALOLDALISÁGRÓL

TALÁLKOZÁSI PONTOK

Baloldaliság és kereszténység

A társadalomban élő ember saját boldogságának eléréséhez bizonyos — a kor színvonalától és egyéni igényétől függő — jólétet kíván megteremteni. Eközben ütközhet más egyénekkel, sőt egész közösségekkel. Mely érdekeké legyen az elsőbbség? A liberalizmus az egyéni érdekeket részesíti előnyben, a marxi szocializmus pedig a közösségi érdekeket abszolutizálja. Tágabb értelemben azonban a baloldali gondolkodásmódra és politikára nem a kizárólagosság a jellemző és olyan értékeket képvisel, mint a szolidaritás, a társadalmi igazságtalanság elleni küzdelem, jog az emberhez méltó élethez...

— *Rokonítható-e az azonos értékek alapján a baloldaliság és a kereszténység társadalomszemlélete?* — kérdeztük Hegyi Gyulától, az ismert publicistától, az MSZP országgyűlési képviselőjétől.

— A kereszténység olyan világnézet, gondolkozásmód, amely kizárja, hogy a keresztény ember szélsőséges, gyűlölködő eszméket kövessen, de bármely demokratikus párthoz tartozhat. Ami az értékek azonosságát illeti, a szolidaritást, az egymáson való segítést, az igazságosabb társadalom eszményét a baloldal is képviseli, de ugyanúgy benne foglaltatik a kereszténység kétezer éves történelmében. Keresztény hagyomány az egyetemes kultúrkincs őrzése is. Így a nemes konzervativizmus szintén tartalmaz keresztény értékeket. Sok teológus állítja, hogy a keresztény vallás legfőbb üzenete az értékválasztás szabadsága. Ez kapocs a kereszténység és a liberalizmus között. A keresztény társadalomszemlélet tehát a krisztusi tanoknak, az egyház tanításának megfelelően ötvözi az egyén és a közösség szempontjából egyaránt fontos értékeket.

— *Az evangéliumi tanításokat Krisztus egyháza kétezer éve hirdeti. Már a XIII. században Aquinói Szent Tamás, megfogalmazta, hogy minden megszületett embernek joga van a létezéshez. A baloldali pártok jóval később születtek. Vajon amit az egyház nem tudott évezredek alatt elérni, megvalósítható-e egy-két évszázad, sőt, néhány évtized alatt? A mai baloldali gondolkodók — különösen a marxizmus bukása után — így nem tekinthetők a XX. század utópista szocialistáinak?*

— Valóban, a katolikus egyház kétezer év alatt sem tudta megvalósítani azt a radikális szeretetprogramot, amelyet az evangélium tartalmaz. Ugyanakkor mégis közelebb jutottunk hozzá, egyre több ember ismerte meg és fogadta el. De azért kétségtelenül jellemző a kettősség. A hívő ember elképzeli, hogy milyennek kell lennie a világnak, és van az ennek ellentmondó valóság. A keresztény a mindennapokban megkötött kompromisszumokkal próbálja érvényesíteni, képviselni hitét, közelebb hozni az élethez.

A baloldal számára ugyanez a mentalitás ajánlatos. A kommunista, államszocialista kísérlet kudarca még inkább arra inti a baloldali meggyőződésű embereket, hogy az eszméket nem lehet tűzzel-vassal megvalósítani. A társadalmat arra a képre kell formálni, amelyben hiszünk.

— *Még a laikusok számára is úgy tűnik, hogy II. János Pál pápa nagy eréllyel képviseli az újkori keresztény társadalomszemléletet: a vegyes tulajdonú gazdaságot, az erőteljes szociális kötelezettséggel terhelt és a közjónak alárendelt tulajdont, a munkások részvételi jogát a termelés szervezésében... Eközben nem riad vissza a „rideg kapitalizmus" igen kemény bírálatától. Ez számára a kor parancsa, vagy személyében egy szociálisan különösen érzékeny egyházfője van a katolikusoknak?*

— Aki végigtanulmányozza az újkori pápai enciklikákat, az láthatja bennük, hogy egyre antikapitalistább és szociálisan érzékenyebb a katolikus egyház történelmi tanítása. XIII. Leó 1891-ben kiadott „Rerum Novárum" kezdetű híres körlevelében szociális indíttatással már foglalkozott olyan problémákkal, mint az állam beavatkozási joga, a szakszervezeti szabadság, a munkabér, a magántulajdon. Ugyan még ez utóbbi sérthetetlenségéről beszél, de kimondja, hogy a tulajdonosnak erkölcsi kötelezettsége van a munkásaival szemben. A katolikus egyház századunkban, a hetvenes években jutott el oda, hogy bizonyos fokú társadalmi tulajdon is elfogadható.

II. János Pál pápa az államszocializmus bukása után pedig már lényegében a kapitalizmust tekinti első számú erkölcsi célpontjának. Ez logikus fejlődés eredménye. Az egyház egyre inkább elszakadt a gazdagoktól, a hatalmasoktól. A katolicizmus mind jobban a szegények — és nem az elit kizárólagos — vallása lett. Így tehát a pápa, mint a szegények szolgája és szószólója, egyre jobban érzi a mai világrend szociális igazságtalanságait.

— *A marxizmust és a kereszténységet úgy emlegették, mint két teljesen ellentétes, egymást kizáró eszmerendszert. XI. Pius pápa 1931-ben, „Quadragesimo anno..." kezdetű körlevelében szinte „kiátkozta" még egészében a szocializmust, amelyet a marxizmussal azonosított. II. János Pál pápa később mégis védelmébe vette a marxi gondolatokat, legalábbis mondott néhány jó szót róluk.*

— A katolikus egyházfő évtizedekig Lengyelországban élt. Látta az államszocializmus minden hibáját, de kétségkívül előnyös vonásait, amelyek segítségével a félfeudális országot, ha torz módon, de mégiscsak a fejlődés irányába fordították. Másrészt a pápa hihetetlenül intellektuális, nyitott személyiség. Így értékelni tudja a marxizmusban azt, amit lehet. Marx módszereit, a kapitalizmusról adott analízisét sok keresztény elfogadja, nemcsak a pápa, aki szintén használja például a kizsákmányolás, a tőke fogalmát. Marxnak a szocializmusról vallott felfogását azonban nem osztja, hiszen ennek más gyökere van és nem is tűnik olyan hitelesnek, mint a kapitalizmus kritikája.

— *A történelem azt igazolja, hogy önmagában a hit, a jó szándék, a pápa bírálata nem elég e világ — amely bizony nem a létező világok legjobbika — gyökeres megváltoztatására. Célja elérése érdekében lehet-e a katolikus egyház szövetségese politikai — kereszténységszocialista, esetleg baloldali — pártoknak?*

— Szocialista képviselő vagyok és egyúttal tanácsadója a katolikus püspöki karnak. Tapasztalataim alapján mondom, naivitás lenne azt várni, hogy a katolikus egyház kitüntetetten az MSZP-t fogadja el szövetségesének. Egyrészt nincs jogunk ezt elvárni, másrészt lehet, hogy a pártra szavazók egy részét is irritálná. Felfogásom szerint az a helyes, ha az egyház minden párttal szemben egyenlő távolságot tart. Ez az egyházi hierarchia részéről világosan érzékelhető törekvés. Talán még fontosabb, hogy jó viszonyban legyen a mindenkori kormánnyal.

— *Az előbbiekben keresztény és baloldali értékekről beszéltünk. Hol különíthetők el,ezek egymástól?*

— A modern baloldali pártban jól megférnek a hívők és ateisták, keresztények és más vallásúak. Másrészt egy keresztényszocialista párt is rendelkezhet baloldali jegyekkel, ha elég markáns a szociális programja.

A keresztény párt identitása a kereszténységből ered, programjában a keresztény értékek dominálnak. Tiszteletben tartja az állam és az egyház különválasztását, de például nem hirdeti, hogy állami iskolákban egyáltalán nincsen helye a hitoktatásnak. Kiemelten támogatja a családot, a keresztény kultúrát. A liberális, laikus államot korrigálni kívánja annak humanista működése, a közjó szolgálata érdekében.

— *Említettük a pápa szociális enciklikáját: az államnak tehát nincs joga tagadni a szakszervezet létét, nem akadályozhatja a működését. Ma mintha az egyház nem venne tudomást a szakszervezetek létezéséről, legalábbis nálunk.*

— Nyugaton régóta nem egy keresztény szakszervezet működik, a „sárga" jelző nélkül Belgiumban, Franciaországban, Olaszországban a húszas, harmincas évek, nagy sztrájkjaiban együtt léptek fel a szocialista-kommunista irányítású és a keresztény szakszervezetek. Napjainkban Magyarországon is újra működnek olyan szakszervezetek, amelyek a keresztény jelzőt használják. Az MSZOSZ-nek is van egy ilyen platformja.

Úgy tűnik, a katolikus egyház kifejezett szándéka, hogy erősítse a szakszervezetekkel az együttműködést. Így tehát e területen előrelépés várható. Ezt segíti, hogy az elmúlt években teljessé vált az egyházak szabadsága. Ugyanakkor nehezíti, hogy kevés a papi utánpótlás és még kevesebb a képzett világi munkatárs, hat az évtizedes beidegződés. Jórészt ezekre az okokra vezethető vissza, hogy a katolikus egyháznak ilyen esetleges a kapcsolata nemcsak a szakszervezetekkel, hanem a pártokkal is. Így — szándéka ellenére — még nem tud megfelelő módon jelen lenni a magyar társadalomban.

Sz. Várnai Ferenc

Két lábon járó szolidaritás

A Vasutasok Szakszervezete szervezési osztály ma már nyugdíjas vezetőhelyettese hívta fel szerkesztőségünk figyelmét a munkásszolidaritás hétköznapi megnyilvánulására.

Rekkenő hőségben, július 8-án, úgy tíz óra tájban érkeztem a megadott helyszínre. A Szabolcs utcai kórház véradó osztályára belépve Kovács Gézáné üdvözölt. Elsőként ő — aki korábban a MÁV gépjavító főnökség pénzügyese és vöröskeresztes titkára volt — avatott be az összegyűlt kis közösség „történetébe". Már a hetvenes évektől rendszeresen így közösen adtak vért. A nagy kollektíván belül a kovácsműhely dolgozói közül tízen úgy is mint sürgősségi csoport — ha szükség úgy hozta — folyamatosan rendelkezésére állt. A gépjavító közel két évvel ezelőtti megszűnése után az egymástól elsodródott kovácsokat most egy másfél évtizeddel ezelőtt nyugdíjba vonult munkatársuk betegségének hírére hívta össze Serfőző József, a volt művezető. Ő sorolta fel azoknak a nevét, akik rajta kívül az első hívó szóra – fáradtságot nem kímélve – a szélrózsa minden irányából jöttek segíteni: *Ambrus János, Cinkos Pál, Fodor Gyula, Kökény János, Kristóf András, Majestik József, Pintye Péter* és *Simon Mihály*.

A várószoba kis asztala körül ülők — egymástól fűzve tovább a szót — emlegetni kezdték a régmúlt időket, amikor még együtt volt a műhely. Előkerült néhány fénykép is. Az egyik megfakult képről az akkoriban évente megtartott véradó ünnepség vendégei mosolyognak. Régen még sör is járt a véradóknak, ma a virsli mellé dobozos gyümölcslét kínálnak.

A „kis csapat" tagjai a véradás után át mentek együtt a közeli MÁV-Kórházba kedves kollégájuknak jobbulást kívánni. Bízunk benne, hogy nemcsak az életmentő vér, hanem a régi munkatársak szerető gondoskodása is hozzájárul Gyula bácsi gyógyulásához. **k.**



Mentőöv

Nem az úszóoktatást segítő, a csónakokban elhelyezett, a hajókra szerelt, a vízbe fulladást megakadályozó mentőövről van szó, hanem egy jelképesről. Olyan mentőövről, amely hasonlít a valódihoz és az a feladata, hogy segítséget nyújtson a rászoruló fiataloknak. Azoknak, akik saját hibájukból vagy rajtuk kívülálló okok miatt hátrányos helyzetbe kerültek.

Kik ezek a 14-18 év közötti ifjak? Akik nem tudták befejezni a nyolc általánost, vagy kimaradtak a szakmunkásképzőből, a középszintű iskolákból. Az oktatási rendszerből kiszorultakról van szó. A bizonytalan helyzetű, tanácstalan fiúkért és lányokért szól a harang, a pályakezdő fiatalokért, akiknek nincs állásuk, mert a munkahelyek elsősorban a gyakorlattal rendelkező munkásokat várják. Ha várják!

Mint (többé-kevésbé) ismeretes, ezeknek a gondoknak az enyhítésében számos állami és társadalmi szervezet igyekszik közreműködni. Ezek sorában — május elsejétől kezdve — új színfoltként jelent meg a Munkásképviselet Alapítvány Mentőöv Ifjúsági Tanácsadó Szolgálat (Budapest VIII., Köztársaság tér 26. Telefon: 210-0046) Az új szolgálat azt a célt tűzte maga elé, hogy fellelje és ismertté tegye mindazokat a munkahelyeket, ahol hajlandók (és lehetőségük is van) a szakmával nem rendelkezők betanításához, foglalkoztatásához. Ily módon a Mentőöv feladata a teljes körű tanácsadás, az, hogy segítsen a pályakép kialakításában, az önismeretben, az elhelyezkedésben, kapcsolatot tartson az oktatási intézményekkel, a vállalatokkal, folyamatosan kiépítse és karbantartsa az információs hálózatot. A Mentőöv biztató példa arra, hogy nemcsak beszélni kell a hátrányos helyzetű fiatalok sanyarú helyzetéről, a kiszorítottságról, nem elég pusztán sajnálkozni a munkanélküliség sorsrontó, személyiséget roncsoló, káros hatásain, hanem tenni kell a gondok enyhítéséért, segíteni szükséges a képzésben, a pályamódosításban, a munkába állásban. A rászorulók pedig éljenek a szakemberek nyújtotta lehetőségekkel, vegyék igénybe a kapaszkodókat, fogadják el a kinyújtott kezeket.

Kárpáti

VERSENYBEN

„Mérföldkövek a cenrtifikációig"

Az első tanúsított vasúti járműjavító kft.

A MÁV–TISZAVAS Miskolci Járműjavító Kft. tanúsító auditálását, (vizsgálását) a TÜV Rheinland EUROQUA Nemzetközi Személy-, Termék- és Rendszertanúsító Kft. 1995. június 19-20-án végezte. A tanúsító cég szakemberei (auditorai) megállapították, hogy a bevezetett és működtetett minőségbiztosítási rendszer megfelel a nemzetközi (ISO 9002), illetve az európai szabvány (EN 29002) követelményeinek.

Ez a „TÜV CERT ZERTIFIKAT" (tanúsító oklevél) elérése jelentős mérföldkő a közel másfél évszázadra visszanyúló vasúti járműjavító életében, amelynek „őstörténete" még 1859 május 22-én kezdődött. Ekkor történt ugyanis, hogy a Tiszavidéki Vasúttársaság átadta a Debrecen–Miskolc közötti vasútvonalat, a városi pályaudvart és a vasúti eszközök karbantartására szolgáló „Műhelyt", amely a jelenlegi Kft. telephellyel volt azonos.

A gyors ütemben felépült „Műhely" a vasút követelményeinek jól megfelelő, az akkori kor szintjén mérve korszerű ipari létesítmény volt javító színekkel, megmunkáló és kovácsműhelyekkel, kazánházzal, valamint saját üzemi kúttal.

A vasúti javítóműhely az eltelt 136 év alatt a vasút műszaki fejlődésével párhuzamosan folyamatosan átalakult, fejlődött, mind létesítményekben, mind gépekben, berendezésekben, illetve az alkalmazott javítási technológiákban.

A MÁV-nál bekövetkezett javítási szakosodás következtében - az 1992. december 30-tól jogilag önálló 100 százalékos MÁV tulajdon MÁV–TISZAVAS Kft. eszközrendszere elsősorban a vasúti teherkocsik és alkatrészeik javítására, gyártására vált alkalmassá. A Társaság szakemberei a gyártási, javítási tevékenységekhez szükséges technologizálási és készülékszerkesztési feladatokat is elvégzik. A Kft. jól felkészült a különféle típusú; gyűrűrugós, gumirugós, és elasztomer betétes vasúti ütközőkészülékek gyártására. Az évi közel 10 ezer darabos gyártási kapacitás mintegy felét külföldi partnerek megrendelései kötnek le. Különféle típusú vasúti vonókészülékeket, lap- és csavarrugókat, valamint teherkocsi-kerékpárokat is gyárt, illetve javít a kft.

A társaság a fő tevékenysége mellett különböző vasútüzemi berendezések javítását, átalakítását, gyártását, telepítését is elvégzi.

Szakemberei hegesztett acélszerkezetek gyártását, javítását automata gépen lángvágást, melegalakítást, süllyesztéseket kovácsolást, hagyományos és CNC-gépekkel történő forgácsoló megmunkálást is végeznek. A társaság szívesen áll gazdasági társaságok egyéni vállalkozások, költségvetési intézmények, magánszemélyek rendelkezésére, gyorsított eljárással, soron kívüli teljesítéssel.

A cég vezetése — Fülöp Péter ügyvezető igazgató irányításával — időben ismerte fel, hogy MÁV-nak és a fejlett európai igényeknek, vagyis a piac követelményeinek a Kft. csak úgy felelhet meg, ha a nemzetközi normáknak megfelelően kiépítésre és bevezetésre kerül az MSZ EN 29002 (ISO 9002) szerinti minőségbiztosítási rendszer. A felkészülés 1994-ben kezdődött a QUALIMED minőségügyi- és vezetési tanácsadó kft. segítségével.

Az egész cég arculatát átformáló rendszerkiépítésben a felső- és középvezetők meghatározó, elkötelezett munkája mellett minden dolgozó aktív részvételére volt szükség, melyet az oktatások képzések alapoztak meg. Csoportmunkában készültek el a minőségbiztosítási rendszerdokumentációk; a „Minőségügyi Kézikönyv", az eljárási utasításokat és folyamatleírásokat tartalmazó „Eljárások Kézikönyve", valamint a „Bizonylati album". Jelentős előrelépés történt a munkahelyi környezeti rend „SS" szerinti kialakításában. A társaság az újabb 3 éves célkitűzésének megvalósításában jól halad, amelyben — a minőségpolitikájában megfogalmazottak szerint — alapvető tőke a vezetők és beosztottak felelősségérzete a minőség folyamatos javításáért, a szervezett marketing tevékenység, a mindenkori piac igényeinek megfelelő javítási és gyártási profilbővítés. A MÁV–TISZAVAS Miskolci Járműjavító Kft.-nél a „TÜV CERT" tanúsítással igazolt, a nemzetközi normákat megfelelő minőségbiztosítási rendszer a garancia arra, hogy a javított illetve gyártott vasúti teherkocsik és alkatrészeik kiemelkedő üzem- és üzletbiztonsága megvalósul. Hangsúlyosabbá vált a cég által használt reklámszlogen: „Elképzelésük N E M ÜTKÖZHET akadályba ha a M Á V–TISZAVAS Miskolci Járműjavító Kft.-hez fordulnak!"

Vass Zoltán
minőségbiztosítási vezető

FÉLÉVSZÁZAD

Ötven szál gerbera

A házasságkötési szertartásoknak, a kortól függetlenül — legyen az polgári vagy templomi esküvő — mindig megvan a hangulatuk, amelyet különlegessé tehet, fokozhat a helyiség varázsa, a szertartás meghitt, az érzelmekre ható légköre.

Július 15-én, egy kedves meghívásnak eleget téve, olyan házasságkötési szertartáson vettem részt Nagykőrös város Polgármesteri Hivatalának házasságkötő termében, amely kevés embernek adatik meg az életében. Feleky Pál, a vasutasok körében ismert, s ma nyugdíjasan is köztiszteletnek örvendő Pali bácsi jeles évfordulóhoz érkezett. 1945. július 14-én, huszonévesen ugyanebben a patinás épületben kötött házasságot egy csinos szőke kislánnyal, Patay Ilona Sárával.

Most, túl a hetvenen, ötven évi házasság után — bár évtizedek óta kecskeméti lakosok — úgy határoztak, hogy az aranylakodalom esküvői szertartását Nagykőrösön tartják. Nosztalgiából tették? Lehet. Mindenesetre jó ötlet volt, hogy oda térjenek vissza, ahol ötven évvel ezelőtt kimondták a boldogító igent, s ahonnan elindultak az ÉLETBE. Bizonyára ez is motiválta döntésüket. Szó, ami szó, jó volt látni, hogy ez a két ember, a tisztes kort megért Feleky házaspár, egymás mellett ülve, mily nagy meghatódottsággal hallgatja az anyakönyvvezetőnek a példaértékű életútjukat méltató, az érzelmekre is mélyen ható beszédet.

Feleky Pál vasutas pályafutása, a negyvenes évek elején Erdélyben, a dés-nagybányai osztálymérnökségen kezdődött, ahová gyakornoknak vették fel. Negyvennégyben, a pályamesteri tanfolyam elvégzése után Budapestre, Rákospalota-Újpest állomásra helyezték, ahol egy évvel később, a romokba heverő vasút újjáépítésénél már pályamesterként dolgozott. Ez az év a pályamesteri kinevezés és a házasságkötés mellett, még egy dolog miatt emlékezetes: tagja lett az újonnan megalakult vasutasszakszervezetnek. Az ambiciózus fiatalember pályája ettől az időtől számítva egyre magasabbra ívelt. Ötvenkettőben megválasztották a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége titkárának. Mint a szakszervezet második számú vezetőjeként négy évet töltött a központban. Utána visszakerült a szakvonalra. Tizenhét és fél évig volt a MÁV Kecskeméti Pályafenntartási Főnökség vezetője, majd 1982-ig, nyugalomba vonulásáig a szentesi építési főnökség igazgatója.

Pali bácsi gazdasági vezetői beosztásának éveiben sem fordított hátat a szakszervezetnek. Mindvégig tagja volt — ma is az! — a Vasutasok Szakszervezete vezetőtestületeinek és elnöke a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetének.

A nagycsaládért, a vasutasokért vállalt önzetlen tenniakarás, miként a korábbi évtizedekben, napjainkban is gyakran elszólítja otthonról. Ilyenkor mindig a megértő feleségre hárult a család és hárul ma is a ház körüli munka minden terhe. Ám, Ilona asszony, ha néha zsémbeskedett is az egyedüllét, a gyakran erőn felül vállalt feladatok miatt, ebben is megértő társa élete párjának.

A Feleky házaspár szép családdal, három fiúval és egy lánnyal, valamint hét unokával büszkélkedhet. A legidősebb fiú, ifjú Feleky Pál a Bács-Kiskun megyei Munkaügyi Központ igazgatója, két lánya van. Ildikó Frits Pálné, két felnőtt fiú édesanyja, a honvédségnél dolgozik titkárnőként. Gábor Szegeden, a József Attila Tudomány Egyetem Jogtudományi karán tanszékvezető docens, egy fia és egy lánya van. A család legfiatalabb tagja, István, a Bács-Kiskun megyei Bíróság tanácsvezető bírája, neki egy fiú gyermeke van.

A hivatalos aranylakodalmi szertartás befejezése után — meglepetésként — kedves epizód játszódott le a házasságkötőteremben. Két bátyja és nővére megbízásából István lépett a szülők elé, hogy köszönetet mondjon az életért, s mindazért a sok szépért és jóért, amit tőlük kaptak. A kedves szavak után a Feleky gyerekek, hófehér kosárban, ötven szál színpompás gerberát tartalmazó, valóságos virágköltményt nyújtottak át az örömkönnyekkel küszködő, boldog szülőknek.

A nagykőrösi szertartás után a násznép visszatért Kecskemétre. A folytatás, az aranylakodalom, a város határában, a Geró tanyán — Geró György fafaragó néprajzi múzeumnak is beillő, tündérien szép tanyáján — ünnepi ebéddel, utána vidám nótázással folytatódott. Pali bácsi, miként a szónoklatokban, ebben a műfajban is elemében volt.

Visi Ferenc

Szakszervezeti tagok ötven éve

„Ment a gőzös, ment a gőzös Felsőzsolcára" Vitte azokat, akik együtt ünnepeltek a kitüntetettekkel. A Vasutasok Szakszervezetének Felsőzsolca és környékének csoportja a felsőzsolcai kultúrházban ünnepelte a szakszervezet megalakulásának 50. évfordulóját. Az ünnepségen nagyon sok „veterán": a „nénik" és a „bácsik" voltak ott. Egy magam korú asszonykától a férjéről és a családjáról érdeklődtem. Kassai József 30 évig volt mozdonyvezető a „PESTI FORDÁN". Ő lenne az ünnepelt, de a férje súlyos betegsége miatt nem lehetett jelen. Beszélgetésünk során derült ki, hogy Kassainé vasutas dinasztiában él. Édesapja is vasutas volt. Kassainé Miskolcon a Tiszai pályaudvar fűtőházában 38 évig dolgozott, mint eszközgazdálkodó csoportvezető. Házasságukból Csaba nevű fiuk született, aki a vasútnál, a gömöri pályaudvaron dolgozik művezetőként. Csaba felesége a Tiszai pályaudvaron társadalombiztosítási ügyintéző. A Vasutas Szakszervezetének felsőzsolcai alapszervezetének elnöke Vanczák József üdvözölte a megjelenteket és rövid tájékoztatást adott az alapszervezet életéről: Nagyon aktív tevékenységet folytatnak. Szoros kapcsolatuk van az 530 fő tagsággal, a bizalmihálózaton keresztül. 1994 óta lehetővé vált, hogy a nyugdíjas szervezetüknek tagja lehet az is, aki nem dolgozott a MÁV-nál. Egy év alatt ezáltal 80 új taggal bővült a létszámuk. Nagyon jó a kapcsolatunk egy miskolci művelődési házban működő nyugdíjas szakszervezeti alapszervezettel is. Nekik éves kulturális programjuk van, amelyről időben *tájékoztatják* a tagságot. *Fehér Attila* a község polgármestere szívesen beszélt a község életéről gondjáról. A polgármester büszke a felsőzsolcai iskolásokra, fiatalokra, idősökre, akik gyakran öregbítik a község jó hírnevét. *Pallos György* a Vasutasok Szakszervezete országos nyugdíjas szervezetének ügyvezető elnöke pedig méltatta az 50 éves szakszervezet fennállását. Többek között elmondta: az ünnepségünk jelképe az, hogy ma olyan embereket ünnepelhetünk, akik 50 éves szakszervezeti tagsággal rendelkeznek. Bizony ma nem sokan mondhatják el magukról azt, hogy egy szervezet mellett becsülettel és hűséggel kitartottak. A 44 fő részére átnyújtotta az emléklapot és némi pénzbeni jutalmat.

Az ünnepség színvonalát emelte a megyénkben lévő miskolci AVAS nyugdíjasklub kiváló ének- és kultúrcsoportja. Repertoárjuk olyan volt, hogy egyaránt lehetett sírni és nevetni a hálás közönségnek. *Szántó Zoltánné* karnagy vezetésével a 30 tagú vegyes énekkar bizony magára vonta a jelenlévők figyelmét. Érezni lehetett azt, hogy kiváló vezetéssel ajkukról szépen szól a zene. *Szedlacsek Lajos* operettdalokat énekelt, aminek halására az egyedül élő asszonyok szeméből könnyek csordultak ki. Az ünnepséghez illő versekkel, vidám jelenetekkel, táncokkal szórakoztatták a nyugdíjasokat.

A műsor után a felsőzsolcai alapszervezet közös uzsonnát rendezett, amelyet baráti beszélgetés közben fogyasztottunk el. Mindig boldog érzés tölt el, ha látom, hogy törődnek az idős emberekkel és nem hagyják őket magukra...

Tomorszky Istvánné

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása, egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban, Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén, fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében" Záhonyban (ukrán–magyar határ)
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

CSEREÜDÜLTETÉS

Görögországban jártunk

A Vasutasok Szakszervezetének köszönhetően két csodálatos hetet töltöttünk Görögországban. Vegyes érzelmekkel hagytuk el hazánkat. Egyrészt izgatottan néztünk a ránk váró élmények elébe, másrészt szomorúan váltunk el az otthonunktól. A gyermektábor, ahol elszállásoltak minket Malakasaban, egy kis helyi faluban volt. Vendéglátóink nagy szeretettel fogadtak minket, a gyerekekkel hamar összeismerkedtünk. Szoros barátságba kerültünk a görög fiúkkal. Ők nagyon szeretik a magyar lányokat. A görög lányok egy kicsit féltékenyek is voltak ránk, ezt nem is titkolták.

Minden reggel és este elénekeltük a Himnuszt, a görögök pedig a görög Himnuszt, közben felvonták a zászlót. Vendéglátóink mélyen vallásos emberek voltak, naponta kétszer közösen imádkoztak.

A külföldön töltött két hét alatt egy percet sem unatkoztunk, vezetőink színes programokról gondoskodtak. Nagyon sok helyen jártunk: Athénban, Marathonban, Ovoposban, Halkidán, Diakoftoban, Kalavritán stb.

Athénban többször is meglátogattuk a bazársort. Először csak ámultuk a nagy nyüzsgést, színes kavalkádot látva. Szívesen vásároltunk, mert az áruk aránylag olcsók és szépek, az eladók kedvesek voltak. Szinte lehetetlen olyant kérni, amit itt ne lehetne kapni.

Érdekes volt a történelmi vasútvonal is. *Diokoftoban* szálltunk fel a kisvasútra. A vonat festői úton, a Vuraikosz hegyi patak mély szurdokában, kis alagutakon, hidacskákon át, szédítő mélységű szakadékok felett, pompás erdők között kapaszkodik felfelé. A végállomás Kalavrita. (A Likavvitosra is felmentünk, ez egy kilátó.) Fentről egész Athént be lehet látni. Innen nézve Athén egy nagy kőrengeteg, amit szürke szmogfelhő borít. A nagyobb házak tetején úszómedence is található.

A város királyaként emelkedik az Akropolisz a panorámába. Egyik éjjel szabadtéri folklór előadást néztünk meg. Különböző szigetekről származó táncokat mutattak be. A kosztümöket szépnek és érdekesnek találtuk.

A legnagyobb élményt az egész napos hajókirándulás jelentette. Az Égei-tengeren hajózva három szigeten kötöttünk ki. (Marina, Poros, Hidra). A nap szikrázott, a tenger valószínűtlenül kék volt, a kis házak sűrűn egymás mellett fehérre voltak meszelve és mindenütt burjánzott a leander. Mindhárom jellegzetes görög sziget, de mégis mindegyik más-más hangulatot áraszt. A programok nagyon színesek, jól szervezettek voltak, csak túl sűrűn következtek egymás után. Az első héten alig mentünk valahova, a másodikon pedig minden nap kirándultunk, ettől mindenki nagyon elfáradt.



Jobb lett volna, ha egyenletesen oszlanak el a kirándulások időpontjai.

A görög konyha merőben más, mint a magyar. Más alapanyagokkal főznek, és jóval kevesebb fűszert használnak. Az asztalon mindig található saláta, gyümölcs és juhsajt. Az ételekkel meg voltunk elégedve. A zavaró csak az volt, hogy néhány ételt háromszor is feltálaltak a két hét alatt. Egy kicsit lehetett volna változatosabb az étrend. Nekünk legjobban a szuhlaki ízlett. Ez egy görög nemzeti étel. A fűszerezett, apróra vágott húst felnyársalják, és roston megsütik. Szívesen ettük még a kroassant is. Ez mogyorókrémmel töltött sütemény. Ilyet majdnem minden nap kaptunk.

Hamar átálltunk a görög életmódra. Délután háromórás szieszta tartanak. Ilyenkor van a legmelegebb. Megáll az élet, mindenki lepihen, az üzletek és a múzeumok bezárnak. Volt néhány dolog, amin nagyon meglepődtünk. Például csak egy angol WC volt, és az is ülőke nélküli. A többit pedig mi csak „pottyantós"-nak hívtuk.

Furcsa volt: Görögországban a bogarak négyszer nagyobbak, mint nálunk.

Kísérőink, *Földényi Marika* és *Hercegh Marika* mindent megtettek, hogy jól érezzük magunkat, igyekeztek a kedvünkben járni, a józan ész határán belül mindent megengedtek. Itt szeretnénk megköszönni, és a külföldi vendéglátóinknak, hogy szeretettel foglalkoztak velünk!

A két hét nagyon hamar elszaladt. Nagyon jól éreztük magunkat Görögországban, reméljük, hogy láthatjuk még ezt a gyönyörű helyet.

Szatmári Andrea

VASUTASSPORT

A DVSC ÉS A BVSC DREHER A VÁRTNÁL SIKERESEBB ÉVET ZÁRT

A labdarúgó NB I-ben

A labdarúgó NB I két vasutas csapata, a Debreceni VSC és a BVSC Dreher a vártnál jobb eredménnyel fejezte be az 1994/95. évi bajnokságot. A debreceniek a harmadik, vagyis dobogós helyen, a Szőnyi úti gárda pedig a hatodik helyen végzett. Ilyen előkelő helyezésre évtizedek óta nem volt példa.

A két csapat helyezése egyébként nagyon érdekesen alakult. A bajnokság hajrájában még mind a két együttes egyenlő eséllyel pályázott a dobogós helyezésre. A papírforma még az utolsó fordulóban is a BVSC-nek kedvezett. Jóllehet a fővárosiaknak 46, a debrecenieknek 49 pontjuk volt. Csakhogy a BVSC pályaválasztó volt, tehát otthonában fogadta azt a Vasast, amely még nem került el az osztályozót. Ezzel szemben a DVSC Székesfehérváron, annak a Parmalatnak az otthonában játszott, amely szintén osztályozós helyen állt. A BVSC-nek azonban jobb volt a gólaránya. Ezért, ha hazai pályán legyőzik a Vasast, ők állhattak volna fel a dobogó harmadik fokára, abban az esetben, ha a Debrecen vereséget szenved a Parmalattól. Mivel mindkét vasutas csapat kikapott a debreceni szurkolók népszerű Lokija maradt a harmadik helyen, a BVSC pedig a negyedikről a hatodikra esett vissza, mert a Kispest és a Békéscsaba is megelőzte. Hogyan értékelik csapatuk elmúlt évi bajnoki szereplését a legilletékesebbek, a két együttes edzője?

Garamvölgyi Lajos, a Debreceni VSC mestere:

— Elképzeléseink szerint az első nyolc közé vártuk a csapatot. Egy évvel ezelőtt ez látszott reálisnak. A dobogós helyezés fel sem vetődött, mivel köztudott, hogy csapatunk gerincét fiatal játékosok alkotják. De mivel minden csapatrészben volt vezéregyéniség, a bajnoki célkitűzésünket sikerült túlteljesíteni. A harmadik hely azért is értékes számunkra, mert Debrecenben, a legendás Bocskai idők óta a város labdarúgói ilyen előkelő helyen nem végeztek az NB I-ben.

A DVSC vezető edzője joggal büszke tanítványai kiemelkedő teljesítményére, különösen az olimpiai válogatott gólerős *Sándor Tamásra*, a szélvészgyors *Dombira*, *Madarra*, *Petőre* és *Szathmárira*. A szakvezetők és a szurkolók örülnek annak is, hogy a csapat együtt marad, mert a szerződés egy évig még a Lokihoz köti a válogatottakat, akik közül Sándor Tamás és Dombi iránt több fővárosi csapat is érdeklődött.

A debreceni szakvezetőtől megtudtuk azt is, hogy az első csapat keretéből féltucatnyi játékos távozik. Helyükre újak kerülnek, köztük négyen az ifi csapatukból.

Egervári Sándor, a BVSC Dreher vezető edzője:

Az előzetes célkitűzés az volt, hogy a csapat az ötödik–nyolcadik hely valamelyikén végezzen. Az is szerepelt a célok között, hogy az elmúlt év nyarán igazolt játékosokkal megerősödve le kell rakni a BVSC jövőbeli jó szerepléseinek alapjait.

— Eszerint mindkét célkitűzést sikerült megvalósítaniuk!

— Igen. Hiszen úgy lettünk hatodikak, hogy ennél egész évben csak egyszer álltunk rosszabb helyen. Nem beszélve arról, hogy a dobogós hely megszerzése Vasas elleni mérkőzés második félidejében nyújtott gyengébb teljesítményen múlott. A Magyar Kupában sem szerepeltünk rosszul. *A négy közé jutásért játszott visszavágón a későbbi győztes és bajnokságot Ferencvárostól kaptunk ki a visszavágón.*

Elmondta még a szakvezető, hogy néhány mérkőzéstől eltekintve a BVSC Dreher az elmúlt bajnokságban fegyelmezett egységes csapat benyomását keltette. Annak ellenére, hogy a meghatározó játékosok közül *Vincze, Csábi és Bondarenko* sérülés, illetve betegség miatt az ősszel hagyott ki több mérkőzést, *Bognár és Szalma* pedig szinte az egész tavaszt.

Úgy tűnik, hogy a BVSC Dreher ezúttal is jól élt az átigazolás lehetőségével. Íme néhány ismert név az új szerzemények közül: *Orosz* a Kispestből, *Molnár* az ÚTE-ből, *Koszta és Aranyos* a Vácból, *Csordás* Kecskemétről, *Varga* Jászberényből igazolt a Szőnyi útra. A válogatott Vincze külföldre készül. *Urbányi, Marozsán, B. Szabó, Kvanduk és Elbert* pedig más klubhoz igazolt.

*

Az augusztus 4-én kezdődő új bajnoki idényben, a megerősödött DVSC és BVSC Dreher mellett a Haladás visszakerülésével ismét három vasutas labdarúgócsapat küzd majd a bajnoki pontokért a magyar labdarúgás élvonalában. Ez önmagában is örvendetes, de gondolom, a szurkolók is azt szeretnék, amit a szakvezetők: szerepeljenek eredményesen!

Visi Ferenc

VASUTASNAPOK

Debreceni Járműjavító Kft.

A MÁV. Debreceni Járműjavító Kft. dolgozói nagyszabású Vasutasnapi megemlékezésen vettek részt. A kiadós ebéd elfogyasztása után sokan az üzemi parkban pihenhettek, szórakozhattak családtagjaikkal együtt. Az ünnepséget *Kerékgyártó Imre* ügyvezető igazgató nyitotta meg.

Először kispályás labdarúgó-mérkőzésre került sor a *Debreceni Vízmű–Kft. Öregfiúk* csapata között, a közönség lelkes biztatása mellett. Ezt követően a *családosok versenyében* a szülők és gyermekeik együtt versenyeztek: kislabda-, karika-, nyíldobáló, lengőteke és labdaváltó számokban. A versenyek első három csapata díjazásban részesült, a gyermekek külön rágógumit és csokoládét is kaptak. A délután második felében *nevezési díjas játékokra* került sor: halfogó, dobozleütő, nyíldobáló, karikadobáló számokban, ahol ajándékokat kaptak a legjobban szereplők, illetve különféle díjakat nyerhettek el. (Pezsgő, kávé, bor, csoki stb.) Ezen túl 7-es dobó és 7-es rúgó versenyre került sor. A sort egy „nagyszabású" *táncverseny* zárta le, ahol a versenyzőkön kívül már „civilek" is bekapcsolódtak. Az éhség és szomjúság „leküzdésére" *bőséges választék* állt rendelkezésre, ennek ellenére a késő esti zárásra elapadtak a lehetőségek. A hangulat végig kitűnő volt (*egyéni és csoportos dalversenyekre is sor került*), amit a rendező szakszervezeti bizottság és üzemi tanács *megelégedettséggel nyugtázott* és elhatározta, hogy ilyen jellegű rendezvényeket más alkalommal is kezdeményez.

Lovas Ferenc, szb-titkár

Szeged és gócállomásai

Szeged és a hozzá tartozó gócállomások dolgozói közösen ünnepelték a 45. vasutasnapot. A Tanárképző Főiskola pályáján Nemzetközi Kupa kispályás labdarúgótornát rendeztek *Szeged állomás*, a *VOLÁN* és a szomszédos *Horgos* állomás csapatainak részvételével. *A kupa győztese Szeged állomás csapata lett!*

Este a vasutas Művelődési Házban az állomásfőnökség, a VSZ és a helyi üzemi tanács rendezésében jó hangulatú *vasutasbált* rendeztek, ahol a ZSOM-BOY együttes zenéjére reggelig ropták a táncot. E rendezvényen *búcsúztatták el az első félévben nyugdíjba ment nyolc kollégájukat.* A VSZ külön ajándékkal is kedveskedett a tényleges munkából kiváló tagjainak.

— g —

Magyar vasutasok Görögországban

A Vasutasok Szakszervezete szegedi területi bizottsága és a görög vasutas szakszervezet, illetve a görög klubok között több éve együttműködés, baráti kapcsolat alakult ki. Először a sportkapcsolatokat építették ki, amit a kölcsönös látogatások is jeleztek. Később a Larissa-i klubbal csere üdültetéseket szerveztek. E találkozók a központi szakszervezeti kapcsolatok regionális részei is voltak.

A csere-üdültetés idén magyar részről anyagi okok miatt elmaradt, de a kapcsolatok továbbra sem szakadnak meg. A larissai klub közreműködésével száz magyar vasutas üdülhet görög tengerparton. Sikeresek a gyermek csereüdültetések. Egy ilyen eseményt tekintett meg *Nikosz Lepouras,* a görög vasutas szakszervezet elnökségi tagja, aki néhány hete Szegedre is ellátogatott. *Mári Gábor* TSZB titkár társaságában ismerkedett Szeged nevezetességeivel, és természetesen a területi bizottság munkájával. Mint megtudtuk rövidesen a szakmai kapcsolatokban is előrelépés történik, augusztus utolsó hetében hét fős görög szakmai csoport érkezik Magyarországra.

Gellért

OLVASÓINK KÉRDEZTÉK

Vadkempingezés Európában

Köztudott: a vasutas szeret utazni, sokuknak életformájává vált a világjárás. A kis fizetés mellett azonban a figyelem egyre inkább a legolcsóbb megoldásokra irányul. Olvasóink kérdezték, hogy hol lehet még egyáltalán vadkempingezni Európában.

Már csak 13 európai országban megengedett a vadkempingezés, de még ezekben is tekintettel kell lenni bizonyos előírásokra.

Norvégiában és Svédországban a már évszázadok óta uralkodó, úgynevezett mindenki joga alapján lehetséges az állami tulajdonban lévő területeken a vadkempingezés, de a táborhely elhagyásakor megkövetelik — ami egyébként is természetes lenne — a rendrakást, a szemét eltakarítását. Mindkét skandináv országban tilos a fűre hajtani személygépkocsival. Aki réten szeretné felverni sátrát, kocsiját az út szélén kell hagynia.

Franciaországban mindenütt szabad kempingezni, ahol ezt kifejezetten tiltó tábla nincs. Parasztházak, tanyák közelében azonban ajánlatos az ottaniak beleegyezését is megszerezni. Hasonló a helyzet Belgiumban, Németországban, Finnországban, Olaszországban, Ausztriában, Lengyelországban és Svájcban is. Izlandon természetvédelmi okok miatt a csak kevés kempinggel rendelkező belső felföld kivételével mindenhol tilos a vadkemping.

Megengedett, de nem tanácsos a vadkempingezés Romániában és Törökországban. Még a román turisztikai hivatal illetékese is úgy nyilatkozott nemrégiben a Frankfurter Allgemeine Zeitungnak, hogy hazájában veszélyes a vadkempingezés.

Csak a kijelölt helyen lehet kempingezni Magyarországon, Bulgáriában, Görögországban, Horvátországban, Szlovéniában, Csehországban, Nagy-Britanniában, Írországban, Spanyolországban, Portugáliában, Hollandiában, Luxemburgban, Cipruson és a volt Szovjetunió utódállamaiban. Dániában pedig tekintélyes összegű, ezer koronás (mintegy 23 ezer forintos) büntetésre számíthatnak a tilalom megszegői.

d -

JÓZSEF ATTILA SZÍNHÁZ
Vasutasbérlet

Értesítjük a bérlettulajdonosokat, hogy a *József Attila Szinház Vasutasbérleteinek 1995/96 évadra törvénő érvényesítése*, valamint *új bérletek* vásárlása folyamatban van. Érvényesíteni, illetve új bérletet vásárolni lehet a területeken a színházbérletek terjesztésével foglalkozó kollégánál, illetve *Dőme Lászlóné* kolléganőnél a *Vasutasok Szakszervezete Központjában.* (telefon: 19-77, 157 mellék, vagy 351-7745)

A bérletek ára:

Földszint:	1-8. sor	1380 Ft
-"-	9-13. sor	1100 Ft
-"-	14-16. sor	980 Ft
Erkély	1-3. sor	1100 Ft
-„-	4-6. sor	980 Ft

Nosztalgianap a Gyermekvasúton

Nosztalgianapot szervez a Gyermekvasút kedvelői és az egykori úttörővasutasok számára szeptember 2-án a Gyermekvasutasokért Alapítvány. Az egész napos program során csaknem száz volt úttörővasutas teljesít majd szolgálatot a 11 kilométeres vonalon. Minden állomáson játékos *vetélkedők*, *sportesemények* és más látványosságok várják majd az érdeklődőket, és olyan híres emberekkel is találkozhatnak a résztvevők, akik fiatalon szintén úttörővasutasok voltak. A programot este ökörsütéssel egybekötött erdei mulatság és koncert zárja. A szervezők a kikapcsolódni vágyók mellett mindenkit várnak, akik segítséget nyújtanak a nehéz anyagi helyzetben levő Gyermekvasút számára.

— d

Elmaradt a sztrájk

Előző lapszámunkban megírtuk, hogy sztrájkra készültek fel a kelet-nyugati metró dolgozói, mert minden eszközzel meg kívánják akadályozni, hogy eltávolítsák őket munkahelyükről. Knapp István, a Fővárosi Közlekedési Dolgozók Demokratikus Szakszervezetének elnöke a Magyar Vasutasban elmondta: erre azért került sor, mert a július első napjaiban megtartott tárgyalások nem vezettek eredményre.

Mint ismeretes, a szakszervezet körülbelül egy hónapja hirdetett sztrájkkészültséget. Nézetünk szerint a korábban megkötött vállalati szintű bérfejlesztést követően nem jött létre korrekt bérmegállapodás üzemegységi szinten. Az eredeti tervek szerint a járművezetők egy előre bejelentett időpontban tartottak volna figyelmeztető sztrájkot. Ebben az esetben a metró kelet-nyugati szakaszán *két órán át szünetelt volna a forgalom.*

A Fővárosi Közlekedési Dolgozók Demokratikus Szakszervezetének elnöke és a BKV vezérigazgatójának és üzemigazgatójának meghatalmazottja, a Metró-HÉV Igazgatóság forgalmi és üzemeltetési főmérnöke július 20-án megállapodtak abban, hogy a 2-es metró motorkocsi-vezetőit és segédvezetőit tömörítő érdekképviseleti szerv *visszavonja* sztrájkbejelentését.

Az egyezség létrejöttében döntő szerepe volt annak, hogy a munkavállalók képviselői elfogadták a BKV ajánlatát: *a gépjárművezetők egy olyan teljesítményösztönző rendszert vezetnek be, amelyet saját bérkeretük terhére valósítanak meg.* Vélemények szerint a megegyezés egyaránt szolgálja a vállalat gazdasági vezetésének, és dolgozóinak érdekeit.

d.

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,** a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 Ft, félévre 132 Ft.
Nyomás: Szikra Lanyomda Rt., Budapest
Elnök-vezérigazgató: **dr. Csöndes Zoltán**
ISSN 0460 6000

Lakáscsere

Elcserélném budapesti olcsó bérű teljesen felújított telefonos, komfortos másfél szobás, első emeleti MÁV-bérlakásomat (kiskert, padlás, pince, tároló kamra van) hasonló önkormányzati lakásra, vagy kis házrészre.

Érdeklődni lehet a 261-1513-as telefonszámon. Nánásy Endréné

1101 Budapest, MÁV-telep 19/6.

Elcserélném 49 négyzetméteres komfortos önkormányzati lakásomat MÁV bér- esetleg szolgálati hasonló vagy nagyobb lakásra Budapesten vagy környékén.

Érd.: Budapest VIII., Diószeghy Sámuel u. 9/A I. 12. Ispán

Elcserélném budapesti 50 négyzetméteres gyönyörűen felújított kétszobás, gázkonvektoros fűtésű, első emeleti lakásom megvásárolható, vagy önkormányzati lakásra — értékegyeztetéssel — vasutas dolgozóval. Minden megoldás érdekel.

Érdeklődni lehet: napközben 06/62/401-275 hétvégén 06/62/401-169 telefonokon

Csere: Budapesti MÁV-lakásra cserélném rácalmási pihenő házamat (80 százalékban kész) 220 négyszögöl telek, gyümölcsfák, víz, villany van. Gáz, telefon és a Duna a közelben. Télen is lakható.

Érdeklődni: 01/55-40 Richter Éva

Elcserélném Hegyeshalomban lévő jó állapotú 47 négyzetméteres kétszobás, komfortos önálló udvarral és kamrával rendelkező, MÁV szolgálati lakásomat győri, vagy budapesti MÁV-bérlakásra.

Érdeklődni lehet nap közben a 01/48-57/111. melléken, vagy a 342-05-51-es telefonszámon.

Eladó Kisújszálláson, Honvéd u. 10. alatt, 98 négyzetméteres nádfedeles családi ház, 300 négyszögöl kerttel.

Érdeklődni: telefonon 2-519-333 nappal 1-318-266 este vagy üzemin 49-71/155 mellék Ugrainénál.

Elcserélném megvásárolható hasonló MÁV-lakásra Budapest X. ker., Hungária körúton 1 szoba komfortos, felújított, földszinti, telefonos MÁV-bérlakásomat, amihez kertrész és szerszámos kamra is van.

Minden megoldás érdekel.

Telefon: 262-4174 Kiss

Minden nap: 12 óra után este 21-ig.

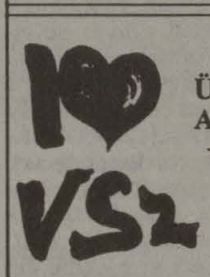
Vasutassztrájk Angliában

Huszonnégy órás sztrájkot tartottak július közepén Nagy-Britanniában a brit mozdonyvezetők. Az ok, hogy nem vezettek eredményre bértárgyalásaik a British Rail, a brit államvasutak vezetőivel. A sztrájk nyomán tizennyolcezer vasúti járatot kellett törölni országszerte.

(d)

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a zárféken ülő kollégáink is tudnak. A Magyar Vasutas fotósa egy olyan választási jegyzőkönyvre bukkant, amelyet munkában megfáradt melós kezek két rozogára görbült rozsdás rajzszöggel tűztek fel egy zárfék szálkás deszkafalára. Kollégánk azonnal lefényképezte amit ott látott. Mi pedig nyomban közreadtuk...



ÜZEMI TANÁCSI VÁLASZTÁSI EREDMÉNYEK A MÁV RT. VEZÉRIGAZGATÓSÁGÁN

Választási jegyzőkönyv

Az egyes jelöltekre leadott érvényes szavazatok száma

Név	Szakszervezet	Kapott szavazatok száma	%
1. Somogyi Imre	VSZ	278	69,1
2. Aradi László	VSZ	276	68,1
3. Székely Géza	VSZ	262	65,2
4. Imre János	VSZ	256	63,7
5. Balogh Éva	VSZ	246	61,2
6. Pardányi Géza	VSZ	242	60,2
7. Földi László	VSZ	228	56,7
8. Dr. Németh Anikó	VSZ	226	56,2
9. Hámori Józsefné	VSZ	211	52,5
10. Both Tamás	VSZ	189	47,0
11. Papp Józsefné	VSZ	188	46,8
12. Aszódi Sándor	VDSZSZ	149	37,1
13. Váry Ottó	MTSZSZ	131	32,4
14. Földházi György	VDSZSZ	128	31,8
15. Halmai Antal	MTSZSZ	120	29,8
16. Dr. Mosóczi László	MTSZSZ	112	27,9
17. Gyuricza Gyula	MTSZSZ	105	26,1
18. Szilveszter Antal	MTSZSZ	97	24,1
19. Fülöp László	MTSZSZ	96	23,9
20. Buzásné Putz Erzsébet	MTSZSZ	91	22,6
21. Bertók József	MTSZSZ	88	21,9
22. Gaskó István	VDSZSZ	85	21,1
23. Rakóczki Lajos	VDSZSZ	69	17,2
24. Tamás Erika	VDSZSZ	68	16,9
25. Enzsöl Róbert	VDSZSZ	47	11,7
26. Hangonyi Zoltán	VDSZSZ	35	8,7
27. Máthéné Dr. B. Judit	VDSZSZ	35	8,7

Drágább lett a forró lángos
E győzelem valóságos!
VSZ ÜT biztonságos,
Velük van a Magosságos!

Olcsóbb lett a forró lángos
E helyezés mulatságos!
Működben puffogott a frázis,
Hova lett a tömegbázis?

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.

Bemutatkozik a VSZ pécsi területi bizottsága

Az üzletigazgatóság 1995 első féléves átlagos létszáma 8852 fő, összesen 115 szolgálati helyen teljesítettek szolgálatot kollégáink. Az üzletigazgatóság területén négy MÁV Kft. működik, összesen 344 dolgozóval. A Vasutasok Szakszervezetének 5801 tagja van, ez 63,08 százalékos szervezettségnek felel meg. Szakszervezeti bizottságaink száma 38.

Üzletigazgatóságunk vonalhálózatának hossza: 1436,8 km, ebből villamosított 437 km (30,41 százalék). Országos viszonylatban is jelentős vasúti alagútjaink száma, Pécs—Dombóvár közötti szakasz három alagútjának együttes hossza 1192 méter.

Van egy turisztikai szempontból is fontos keskeny nyomközű vasútvonal a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút, amely 45,6 km hosszú.

Mellékvonalaink száma jelentős, összes hosszuk 485,5 km (33,79 százalék). Mellékvonalainkon tervezi a vasút a „profitcenter" létrehozását, az úgynevezett „Dráva-völgyi" (61, 62 sorszámú vonalak) vasúton 1995. október elsejétől. Az átalakulást területi bizottságunk folyamatosan figyelemmel kíséri.

A pécsi üzletigazgatóság a vasút egészéhez viszonyítva jelentős szállításokat teljesít. Gyékényes és Murakeresztúr határállomások naponta 22 pár ki -, belépő vonatot dolgoznak fel, tervek szerint ezt a számot az ősz folyamán még növelni is kell. Ezen állomások dolgozói jelentős számban a Vasutasok Szakszervezetének tagjai, kiválóan állnak helyt a munkában és a szakszervezeti mozgalomban is.

Lepesi Zoltán László írásai a 4. oldalon találhatók meg.

ELNÖKSÉGI JAVASLAT

VSZ-kongresszus

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége augusztus 17-i ülésén egyhangúlag úgy határozott: javasolja a választmánynak, szeptember 26-ra hívja össze a Vasutasok Szakszervezete soron kívüli kongresszusát. Ennek több oka van. A közeljövőben felosztásra kerül az üzemi tanácsi választási eredmények tükrében a VSZ-vagyon egy része a MÁV Rt.-nél működő szakszervezetek között. (Az alapszabály értelmében a vagyonkezelés alapelveinek kialakítása ugyanis kizárólag kongresszusi hatáskörbe tartozik.) A Vasutasok Szakszervezetének alapszabálya néhány ponton módosításra szorul, amelyet szintén csak a kongresszus változtathat meg.

A fenti két technikai jellegű napirenden kívül a VSZ kongresszusa jó lehetőséget nyújt az elmúlt másfél esztendő történéseinek értékelésére, és a szakszervezet középtávú érdekvédelmi és szervezetpolitikai stratégiájának kialakítására is.

ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 16. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. AUGUSZTUS 30.

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Nemcsak a vasutasok döbbentek meg, hanem az országos közvéleményt is felkavarta a hír: a MÁV Rt. különböző szintű vezetői között szétosztottak negyvenmillió forint jutalmat. Még mielőtt bárki is félreértené a Vasutasok Szakszervezetének véleményét, úgy gondolom, érdemes megvilágítanom ennek a hátterét, amelyet augusztus 18-án megtartott sajtótájékoztatónkon is elmondtunk erről.

Ma már mindenki tudja: a MÁV Rt. 1995-ben nagyon kemény feltételek mellett kénytelen gazdálkodni, miután a kormány által megszabott határokon belül 1994 decemberében a MÁV vezetése és a szakszervezetek megegyeztek az idei foglalkoztatás legfontosabb feltételeiről, a foglalkoztatható létszámról és a munkavállalói bérekről is.

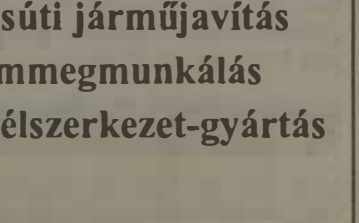
Az elmúlt félév gazdasági eredményeinek ismeretében mára már bebizonyosodott, hogy a munkavállalók az általuk elfogadott kompromisszummal komoly áldozatot vállaltak — talán túlzott mértékűt is — a vasút helyzetének javításáért. Ezt támasztják alá például a MÁV Rt. első félévi gazdasági eredményeiről lapunkban is (lásd a Magyar Vasutas 2. oldalán — a szerk.) nyilvánosságra hozott tények, miszerint közel 300 millió forint eredmény képződött. Ez a teljesítmény látszólag megnyugtató indokot adhatott a vezetői prémiumok kifizetésére.

A vasutasok a nagypénzek kifizetése híreinek hallatán mégis felháborodtak. Miért? Azért, mert; miközben a cég vezetése jutalomosztogatással ösztönzi vezető beosztású kádereit, ezalatt a beosztottak szorongatásával a (külszolgálatoknál részmunkaidő bevezetésével, műszakos órák számának csökkentésével) tovább kurtítja a vasutasok keresetét.

Ezt az ellentmondást nem lehet szó nélkül tűrni! Véleményünk szerint semmi sem indokolja a foglalkoztatottakkal szemben alkalmazott megszorításokat, hisz az első félév munkateljesítménye pozitív eredményt produkált. Vagy ha nem így van, akkor a jutalom kifizetésének indoka csak a számokkal való bűvészkedés eredménye volt?

Ilyen további találgatásokra ad okot, hogy az első negyedévből elmaradt étkezési hozzájárulás különbözetét pontosan fedezte volna a kifizetett jutalomra szánt keret, vagy a fenntartáson megspórolt hatszázmillió forint, amely a járműállomány és a pálya műszaki állapotának további romlását okozta.

Ha most volt jutalomkifizetés (márpedig volt!), akkor ezután már nem lenne szabad — nincs miért — a dolgozók zsebéből további forintokat kivenni. Sőt, ilyen gazdálkodási eredmények létszám- és bérviszonyok mellett a decemberi 4 százalékra is jogos az igényünk.



Vezérigazgatói körlevél

A MÁV Rt. vezérigazgatója augusztus15-én levélben hívta fel valamennyi főosztály, iroda és területi üzletigazgatóság vezetőjének figyelmét arra, hogy „az elmúlt időszakban többször tapasztalt hiányosságokat, amely a munkavállalói érdekképviseleti szervezetek, illetőleg az üzemi tanácsok (ÜT) jogosítványainak (MT 21. §, KSZ 12. §) illetőleg MT 65. § gyakorlását sérti."

„Ennek megelőzése érdekében — irta a vezérigazgató — a jövőben *a munkavállalók nagyobb csoportját érintő mindennemű szervezési intézkedés* hálózati szinten csak a *személyügyi igazgató*, területi szinten pedig a *személyügyi vezető ellenjegyzését* követően adható ki, illetőleg terjeszthető elő kiadásra." E körlevél szerint a személyügyi igazgató, illetőleg vezető részére megküldésre kerülő írásos anyaghoz *mellékelni kell szakszervezetek, illetőleg az üzemi tanács véleményét*, vagy a jogszerűen lehetővé tett véleményezés indokolatlan elmaradásának dokumentációját. Amennyiben a törvény az üzemi tanácsnak együttdöntési jogosítványt biztosít, mellékelni kell ez utóbbi megtörténtét igazoló ÜT-határozatot.

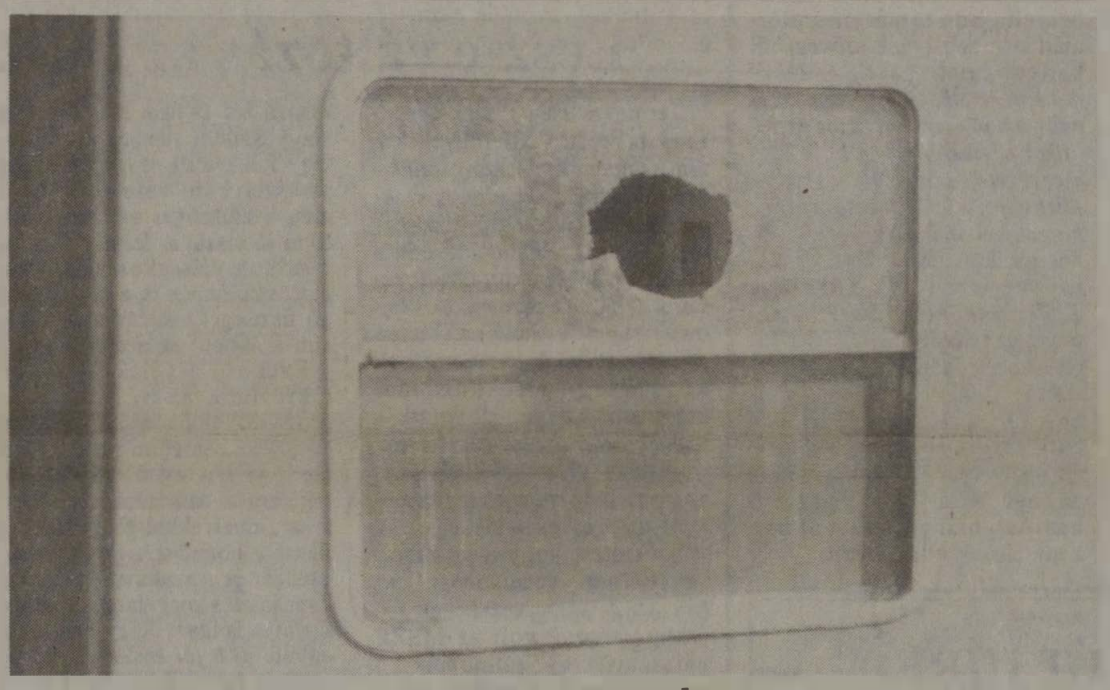
A vezérigazgatói intézkedést a Vasutasok Szakszervezete örömmel üdvözölte. Szükségességét igazolják azok a történések, melyekre a példát lapunk ötödik oldalán a „Privatizáció kérdőjelekkel" című írásunk szolgáltatja. **D**

Állomásfőnökök tagozata

Közös érdekeik markánsabb megjelenítésének reményében a szombathelyi igazgatósághoz tartozó, a Vasutasok Szakszervezetében tagsági viszonnyal rendelkező állomásfőnökök tagozatot alakítottak. A 37 állomásfőnök tagozatvezetőnek *Horváth Ferencet*, Veszprém állomásfőnökét választotta meg, akinek a munkáját három helyettes fogja segíteni. Az augusztus 9-én, Szombathelyen megtartott alakuló ülésen részt vett és felszólalt *dr. Márkus Imre*, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke és *Szabó Imre* vasútigazgató.

Sz. Jakab

KŐDOBÁLÓK



„... le kell fognunk a követ tartó felemelt kezeket!..." (Összeállításunk a 3. oldalon olvasható.)

Minden nap egy vonatdobálás

Az augusztus 11-én történt tragédia ismét a figyelem középpontjába állította a MÁV-ot. A gyerekcsínynek nem nevezhető vonatdobálás, most tragédiához vezetett, melynek okai valahol mélyebben gyökerezznek. Valószínű, hogy a felnőttek világa, amely tele van brutalitással, agresszióval, átsugárzik a gyerekekre is.

Az elmúlt évben 348 esetben fordult elő, hogy közlekedő vonatot kővel, téglával, illetve fémtárgyakkal megdobáltak — tudta mega Magyar Vasutas a szerkesztősége *Szepesbélai Árpád* a Vasútbiztonsági Főosztály helyettes vezetőjétől. Elmondása szerint a MÁV lehetőségei ilyenkor behatároltak, ugyanis a cselekményt közterületről követik el, ahol csak a rendőrség jogosult az intézkedésre. Az főosztályvezető helyettes még elmondta, hogy a rendőrséggel jó a napi kapcsolat, és egy-egy bejelentés után több ízben sikerült a tetteseket elfogni. Arra a kérdésre, hogy tud-e olyan esetről, amikor a kődobálókat megbüntették nemmel válaszolt, majd hozzátette, hogy az elkövetők többnyire kiskorúak, akik a törvények szerint nem büntethetők.

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége augusztus 17-i ülésen *felhívással fordult az ország közvéleményéhez* annak érdekében, hogy a hasonló, a vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekmények elkerülhetők legyenek. *Kérik a vasútvonalak mentén működő önkormányzatok polgárőrségeit*, hogy *járőrözésüket terjesszék ki a vasútvonalak környékére is.* A VSZ kéri az *Országos Közlekedés Biztonsági Tanácsot*, hogy a vonatok megdobálásának következményeiről *tájékoztató filmet* készítsen, és azt az iskolákba, valamint a televízióban a gyermekműsorok kapcsán mutassák be, felhívva a figyelmet a meggondolatlan szórakozás következményeire. Felhívja a MÁV Rt. és a Belügyminisztérium vezetőinek figyelmét a *hatékonyabb együttműködésre* a *vasúti rendőrségek továbbfejlesztése érdekében.*

TP

Részletek eseménykönyvekből

„A vonat kihaladt Dunakeszi Gyártelepről, de még nem érkezett meg Dunakeszire, amikor megdobálták a kocsikat. A vezénylő kocsiban két utas könnyű sérüléseket szenvedett. Egy hároméves kislány szemébe üvegszilánk került, de kikönnyezte, egy hatéves gyerek sokkot kapott. A vonat 8 perc késéssel érkezett meg a Nyugati pályaudvarra.

Budapest, 1994. 12. 27. 21.40 óra

Tisztelettel: P. I. vezető jegyvizsgáló"

„D. A. jelentem, hogy 1995. 06. hó 21-én a 2155 sz. vonatot Rákospalota-Újpest és Dunakeszi állomások között gyerekek megdobálták. Eltaláltak egy utast, akit a következő állomáson átadtunk a forgalmi szolgálattevőnek. A mentőket kihívták, T. József könnyű sérülést szenvedett.

Budapest, 1995. 06. 21. 16,40 óra

Tisztelettel: D. A., vezető jegyvizsgáló"

Sajtószemelvények

A Vasutasok Szakszervezete 1995. augusztus 18-án sajtótájékoztatót tartott. Az ennek nyomán megjelentekből tallóztunk:

Dr. Márkus Imre, VSZ-elnök: *„... a vasutasok joggal várhatják az év végi 4 százalék kifizetését..."*

(TV-híradó, 1995. 08. 18. 19,30 óra)

„...a Vasutasok Szakszervezete jogszerűnek, de etikátlannak tartja a 40 millió kifizetését..."

(Ráadás, Kossuth Rádió, 1995. 08. 18. 18,30 óra)

„...Nem értünk egyet azzal, hogy a MÁV vezetősége 40 millió forintot fizetett ki jutalomként magas beosztású munkatársainak..." **(Népszabadság, 1995. 08. 19.)**

„...Tiltakozik a vasutas-szakszervezet, mivel a MÁV közel ötszáz vezetőjének negyvenmillió forint jutalmat fizetett ki, miközben három hónapja tartoznak a dolgozók étkezési hozzájárulásával..." **(Esti Hírlap, 1995. 08. 19.)**

„...A MÁV Rt. a napokban 40 millió forint jutalmat osztott szét a társaság legfelsőbb szintű vezetőinek. S minő véletlen, szinte pontosan ennyivel tartozik a kétkezi vasutasoknak, akiknek az év első három hónapjában nem fizetett étkezési hozzájárulást..." **(Kurír, 1995. 08. 19.)**

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ KFT.

Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313

Az MVJ-vel nyáron is kedvezőbben:

— vasúti járműjavítás
— fémmegmunkálás
— acélszerkezet-gyártás

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

KÖLCSÖNÖS BIZALOM

Előnyös együttműködés

Tóth József a KS[illegible] nyilatko[illegible]

A Magyar Vasutas 1995. június 29-i lap számában megírtuk: a Vasutasok Szakszervezete elnöke, dr. Márkus Imre több alkalommal találkozott a Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetség (angol nevének rövidítése után ITF) vezetőivel, s tárgyalásokat folytattak a kapcsolatok szélesítéséről. Az alábbiakban pedig arról a szervezetről szólunk, amely méltánytalanul keveset szerepel a hazai sajtóban: a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségéről (KSZSZNSZ) (angol nevén TUI Trasport), amelynek tagja a Vasutasok Szakszervezete is. E szervezetnek a VSZ képviseletében magyar főtitkára van, neve Tóth József. Nyilatkozatának közreadásával a Magyar Vasutas a KSZSZNSZ tevékenységéről szeretné az olvasókat tájékoztatni.

Mi is ez a szervezet, s miért tagja ennek a VSZ?

A világon három, az egész világot átfogó, vagyis nem regionális nemzetközi közlekedési szervezet létezik.

a) FIOST, amely vallási alapon szerveződött (*kereszténydemokrata*) és Brüsszel a központja. (Viszonylag kis létszámú, s nagyrészt Latin-Amerikában vannak tagszervezetei.)

b) ITF, amely komolyabb szervezet, valóban *nagy tagszervezetekkel* a világ minden részéből.

Hozzájuk tartoznak az úgynevezett szabad független (s szerintünk) demokratikus szakszervezetek.

Tagjai közül az *angol, a spanyol, a belga, az olasz, az orosz, az osztrák* vasutasok, s tagja a VDSZSZ is.

c) TUI T[illegible], szintén az egész világot átfogó nemzetközi szervezet. Európából jelentős szervezet, a *svéd, dán, francia, görög, lengyel, szlovák, orosz* közútiak és [illegible]észetesen köztük a magyar VSZ. A sor kiegészül *Latin-Amerika, Ázsia, Afrika* és az *arab* országok, összesen 68 ország [illegible]78 tagszervezetével.

A TUI 1977-ben, az akkori *SZOT meghívására tette át székhelyét Prágából Budapestre*, s 1990-ig folyamatosan [illegible] főtitkárral működött. 1990 áprilisában a TUI X. budapesti konferenciáján került sor a magyar főtitkár megválasztására, a VSZ javaslatára.

Ezek után óhatatlanul felmerül a kérdés, miért fontos az ITF-nek a kapcsolata a VSZ-szel?

Őszintén mondhatom — az elmúlt évek tapasztalatai alapján — nem kimondottan csak a szimpátia és az önzetlen segítség az, amely az ITF vezetőit — tudva, hogy a VSZ tagja a TUI-nak, s ők adják a főtitkárt — a VSZ-szel történő tárgyalásokra késztetik.

A szakszervezeti pluralizmus nemcsak a demokrácia megnyilvánulását jelenti, hanem egyben harcot is a *tömegbefolyás, a tagszervezetek megszerzéséért*. Az ITF ezt a harcot folytatja már hosszú évek óta a TUI ellen, teljesen ok nélkül. Hozzáteszem, szerencsére eredménytelenül is.

Igaz, léptek ki tőlünk, főleg 1990–91-ben (*oroszok, románok, csehek*), ugyanakkor jöttek is hozzánk (*szlovák vasutasok* — ők az ITF-ből jöttek vissza —, a brazilok stb., s most folynak a tárgyalások az *ukránokkal*).

Az ITF a harcot választotta, nem fogadta el az együttműködési ajánlatunkat A „fő csapást" a VSZ megszer[illegible]éséért, vagyis a „TUI-bázis megszüntetéséért" indította el.

Nem gondolkodnak rosszul, de ezt több szempontból is butaságnak tartom.

Egyrészt a VSZ valóban nagyon fontos szervezete a TUI-nak, így működésünkben prioritást is kapnak a magyar vasutasok. Nemzetközi rendezvényeken egyetlen egy alkalommal sem marad ki a VSZ és az [illegible]ban tömörülő vasutasok munkaharcának méltatása.

Magyarországon működik a nemzetközi szervezet, magyar a főtitkár (ráadásul vasutas, a VSZ munkatársa jelenleg is).

Hogyan tovább?

Nem egy szervezet jelenléte dönti el a TUI sorsát és jövőjét.

Másrészről nem lenne szabad itt semmiféle harcról beszélni, mivel ez ellentétes a TUI, az abban lévő tagszervezetek érdekeivel. Mi az *összefogást a kölcsönös előnyökön alapuló együttműködést* hirdetjük valamennyi nemzetközi szövetséggel.

Példának álljon itt az 1991-ben elfogadott, már megreformált alapszabályunk szövegéből két gondolat: *„A KSZSZNSZ mint nemzetközi szervezet kormányoktól, munkaadóktól és politikai pártoktól, továbbá a tagszervezetei és társult szervezetei nemzetközi kapcsolataitól függetlenül működik."* A kölcsönös bizalom fenntartása, az előnyös együttműködés megőrzése a nemzetközi szakszervezeti mozgalom érdeke. Jó pédát kínált erre néhány hónappal ezelőtt az a válságos időszak, amikor [illegible] zajlott a kollektív szerződés megkötéséért, melyet több dokumentum is bizonyít. Közlésüktől e lapszámban helyhiány miatt voltunk kénytelenek eltekintetni.

BEMUTATKOZÓ LÁTOGATÁS

Rendszeressé kell tenni a találkozókat

Az új személyügyi igazgató tájékoztatta a VSZ elnökségét

Dr. Szabó Tivadar, a MÁV Rt. frissen kinevezett személyügyi igazgatója a — Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére — tájékoztatót tartott a VSZ székházában a vagyon-, és létszámgazdálkodás kérdéseiről. Nem zárkózott el az elől, hogy a jövőben érdekképviseleti szervekkel ilyen találkozók rendszeressé váljanak.

Az igazgató az első fél év üzleti eredményeiről többek között elmondta: a személyfuvarozásban az *utasszám csökkenése megállt*, és az időszakot — a tervektől eltérően — *100 millió forint plusz bevétellel* zárta a MÁV. Ugyanakkor a költségek növekedése miatt a személyfuvarozás 400 millió forinttal kisebb eredményt tud felmutatni, mint az a féléves tervben szerepel. *Az árufuvarozásban a bevételek 300 millióval, a költségek 600 millió forinttal maradtak alatta* a tervezettnek. Egyéb tevékenységek bevétele és a költségek egyenlege 400 millió pluszt mutat a tervtől eltérően. Így *összességében 300 millió forinttal jobb pozícióban* kezdődhet a második fél év.

A MÁV létszámhelyzetéről elmondta, hogy a teljes munkaidőben *foglalkoztatottak száma az első fél évben 3612 fővel csökkent*. Amennyiben ez az ütem folytatódik, akkor az év végén mintegy *5000–5200 fővel leszünk kevesebben. Az év hátralévő részéren elbocsátásokra nem került sor. Az átlagbér növekedésének mértéke 13,7 százalék volt* (az infláció közelíti a 30-at — a szerk.)

A személyügyi igazgató az adatok alapján bizakodásának adott hangot, mondván, hogy a romlás megállt, *elindultunk felfelé* a mélypontról.

A munkaügyi kapcsolatokról elmondta, hogy az érdekképviseleti szervezetekkel *rendszeressé kell tenni a találkozókat*. Minden héten egy meghatározott napon kész találkozni a szakszervezeti vezetőkkel, akikkel kötetlen formában, vagy napirend szerint véleményt kíván cserélni. Végezetül választ adott a Vasutasok Szakszervezete kérdésére, a szűk vezetői körben kifizetett jutalmazásról. Ígéretet tett arra, hogy az utólagos tájékoztatásoknak a továbbiakban elébe megy a MÁV Rt. vezetése, még akkor is ha erre egyébként semmilyen megállapodás nem kötelezi.

Az augusztusi bérrel 400-500 vezető kapott fejenként mintegy 80 ezer forintnyi jutalmat — mondta a személyügyi igazgató —, melyre azért került sor, mert ezen vezetők ez évre még nem kapták meg a bérfejlesztést, amelyet a MÁV vagyongazdálkodásától tették függővé.

TP

TALÁLGATÁSOK, MÉRLEGELÉSEK

Lesz-e változás az MSZOSZ élén?

Természetesen a szakszervezetek berkeiben is felfigyeltek a miniszterelnök *kormányátalakítási* kezdeményezéseire. A szakszervezeti aktivisták és tisztségviselők is figyelemmel kísérik a kormányzati struktúra változásairól szóló véleményeket és fejleményeket. Érthető ez, hiszen a munkavállalók szervezetének nem mindegy, mi történik a kormányban, hogyan dolgozik a kabinet, miként alakul az érdekegyeztetés főszereplőinek a viszonya, beleértve ebbe természetesen a munkaadókat is.

Ismeretes, hogy a szakszervezeteknek, elsősorban az MSZOSZ tagszervezeteinek *komoly szerepük* volt az MSZP választási győzelmében, a szociálliberális kormány létrejöttében. Ennek megfelelően az érdekvédők azt várták a kormánytól, hogy csökkenek a munkavállalókra, a nyugdíjasokra nehezedő terhek, a munka világának problémái, és javulnak az érdekvédelem körülményei, a szakszervezetek működési feltételei.

E jogos várakozások azonban *csalódásba* torkolltak. Igaz, a jelenlegi kabinet — az előzővel szemben — nem szakszervezetellenes, de nem úgy viselkedik és cselekszik, ahogyan azt ígérte, ahogyan azt választóik remélték. A baloldali, szocialista-szociáldemokrata értékek megjelenítése helyett egy liberális—konzervatív programot valósít meg, a fiskális pénzügypolitika dominanciájával. A következmények ismeretesek, a bőrünkön érezzük. Mindez tapasztalható — az ellenzék magatartásában mérhető — a közhangulat romlásában, a kormány és a kormánykoalíció tagjai népszerűségének látványos visszaesésében.

Ilyen körülmények között *indokoltnak* és célszerűnek látszik a Horn-kormány újabb átszervezése, megerősítése. Helyeselhető a miniszterelnöknek az elképzelése, hogy a gazdasági miniszterelnök-helyettesi posztra — mások mellett — *Nagy Sándort* is jelöli. Az MSZOSZ elnökének kiválasztása ilyen tisztségre tulajdonképpen nem meglepetés, nem rögtönzés eredménye; ez egy régebbi, megérett elhatározás. Aki közelről és jól ismeri a legnagyobb szakszervezeti szövetség elnökét, az egyetért azzal, hogy Ő a miniszterelnök-helyettesi poszt első számú várományosa.

Tudjuk, *nem mindenki* gondolja így, például a kisebbik kormányzópárt sem ért ezzel egyet. Szerintük nincs szükség a miniszterelnök-helyettesi poszt létrehozására, és *nem értenek egyet* Nagy Sándor személyével sem. Úgy ítélik meg, hogy az ismert szakszervezeti vezetőnek nincs meg a szükséges gazdaságpolitikai jártassága, felpuhítaná az elindított válságkezelő programot, s különben is, a szóban forgó tisztség létesítéshez módosítani kell(ene) az alkotmányt.

Ezekben a vélekedésekben tükröződik az SZDSZ és az MSZOSZ elnökének a *viszonya*, amely közismerten nem felhőtlen. Nyilván, a szabaddemokraták nem feledik azokat a bírálatokat, amelyekkel Nagy Sándor illette a liberálisok gazdaságpolitikáját és a szakszervezetekkel kapcsolatos magatartásukat. De fordítva is igaz: Nagy Sándorral együtt *mi is jól emlékezünk* még azokra az időkre, amikor az SZDSZ a szakszervezet-ellenes parlamenti törvények kezdeményezője és az MSZOSZ szétverésének egyik zászlóvivője volt.

De beszélni kell itt másról is. A kisebbik koalíciós párt ezúttal is úgy viselkedik, mintha ő lenne a nagyobbik. Most is *meg akarja határozni* mi, hogyan történjék. Az SZDSZ Horn Gyulát sem akarta elfogadni miniszterelnöknek, Suchman Tamást sem privatizációs miniszternek. Ha az SZDSZ minden ellenvetését elfogadnák, akkor már nem lenne egy szocialista sem a kormányban. Az természetes, hogy a liberálisok is igyekeznek érvényesíteni a maguk érdekeit. Az is magától értetődik, hogy egy koalíciós kormányban tekintettel kell lenni a koalíciós pártnak szempontjaira. Ám ez nem jelentheti azt, hogy megkössék a miniszterelnök kezét egy kormányátalakításban, hiszen Horn Gyula nemcsak a koalíciós partnernek tartozik felelősséggel, hanem a parlamentnek is, sőt az egész országnak.

Ami pedig Nagy Sándor személye elleni *kifogásokat* illeti: az MSZOSZ elnöke ma az ország egyik legismertebb és elismertebb közéleti személyisége. Az ország legnagyobb létszámú társadalmi szervezetének, a legtekintélyesebb szakszervezeti szövetségének az első számú embere. Közgazdász, munkaügyi szakember, sőt karizmatikus egyéniség. Az egyik legfelkészültebb és legtapasztaltabb érdekvédő, aki mind a gazdaságpolitikában, a társadalombiztosításban, mind az országgyűlés munkájában megfelelő ismeretekkel rendelkezik. Jó korban, ereje teljében lévő, nagy munkabírású, átfogó szemléletű felelős vezető. Nagyon sokan ismerik, tisztelik, nem korrumpálható.

Ilyen magas beosztásra kiszemelt személyek sohasem csak önmagukban mérlegelendők, hanem azoknak a *feladatoknak* az ismeretében, amelyek rájuk várnak. Nagy Sándor bizonyára meg tudná oldani a gazdasági stratégia tervezését, a gazdaság távlati elképzeléseinek megalapozását, össze tudná hangolni az ezekkel kapcsolatos tennivalókat. *Ellensúlyt képezne* az egyoldalú pénzügypolitikával. Biztosítaná, hogy a pénzügy a gazdaságpolitikai szerves része legyen és nem fordítva. Bevinné a kormány munkájába azt a szemléletet és gyakorlatot, hogy nemcsak restrikciós megszorító intézkedések jelentik a gyógymódot, s el tudná magyarázni azt is, minek az érdekében történnek az elkerülhetetlen elvonások. Tudása, tapasztalata, szociális érzékenysége jótékony hatással lenne mind a kabinet teljesítményére, mind a közhangulatra. Megválasztása megsokszorozná Nagy Sándor erejét, jól jönne ez Horn Gyulának, előnyös lenne a szocialista pártnak is. Nagy Sándor megvalósíthatná azt, amit szakszervezeti elnökként kezdettől fogva hangoztatott: érdekeltek vagyunk a szociálliberális kormány sikerében.

A szakszervezeti tagságban azonban *megoszlanak a vélemények* mind Nagy Sándor elmenetelében, mind az utódlásban. Kétségtelen, veszteség érné az MSZOSZ-t, de ez csak átmeneti lenne. Az elnök tisztességesen „leszolgálta" itt a maga idejét. Jelentős érdemeket szerzett a magyar szakszervezeti mozgalomban, neve összeforrott a szakszervezeti szövetséggel. Mindazonáltal *a váltás időszerű*, kívánatos is, mert ez lehetőség, új kihívás a távozónak és felfrissülési alkalom a szövetség vezetésének is.

A szóba jöhető utódok között szerepel — erről már a napilapok is írtak — *Sándor László, Vágó János, Schalkhammer Antal*, de emlegetnek másokat is. Addig azonban, és amíg Nagy Sándor ügye nem dőlt el véglegesen, az új elnök személyét csak találgatni lehet, és lobbyzni lehet mellette. Itt és most azt mondhatnánk: az MSZOSZ elnöki funkciójának ugyanúgy meg kell találnia a maga megfelelő emberét, ahogy a kormány kiválasztotta a miniszterelnök-helyettesi poszt jelöltjének Nagy Sándort. Olyan érdekvédőt kell jelölni, aki tisztában van a szakszervezetek jelenlegi állapotával, képes elvégezni a halaszthatatlan korrekciókat, aki megfelel a holnap — gondokban bővelkedő — követelményeinek.

Kárpáti Sándor

A SZAKSZERVEZETI ÉLET HÍREI

Érdekvédelmi tárgyalások:

1995. július 25.

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) ülésén napirend előtt a MÁV Rt. I. félévi létszám és béradatainak ismertetését és a motivációs rendszer tervezetének tárgyalását kérte szakszervezetünk. Mindkét téma megvitatására a következő VÉT-tárgyaláson került sor.

A hivatalos napirenden a KSZ rendelkezéseinek értelmezése szerepelt. A vita számos kérdésben tovább folytatódott, az értelmezés véglegesítésére a közeljövőben kerül sor.

1995. augusztus 3.

A munkáltató szakszervezetünk rendelkezésére bocsátotta a MÁV Rt. I. félévi létszám- és béradatait, valamint folytatódott a KSZ egyes szabályainak értelmezéséről szóló közös állásfoglalás kialakítása. A napi munkaidő felemelésével együtt járó béremelés mértékéről, a szolgálat átadására fordított idő megítéléséről, díjazásáról nem alakult ki egyetértés. Így az értelmező kiadvány továbbra sem jelenhet meg.

Vezető testületek, közép- és alapszervezetek rendezvényei:

1995. július 24.

Forgalmi és értékesítési intézőbizottság értekezletén a választmány június 27-ei határozatának megfelelően az ÜT-választás lebonyolítása, az elért eredmény értékelése szerepelt, valamint vitaanyagot terjesztettek elő a bértarifa munkabizottság részére.

1995. július 25.

Vasútbiztonsági tagozat értekezletén került sor a vasúti dolgozók bérbesorolási és alapbérrendszer vitaanyagának tárgyalására és a KÜT választások értékelésére.

1995. július 26.

Értekezletet tartott a bérbizottság. A bizottság vezetőjének Horváth Csabát választották meg, A testület kialakította a bérszabályozás néhány elvét.

A VSZ központi hivatalok és intézmények intézőbizottságának értekezletén tájékoztató hangzott el az ÜT- és közalkalmazotti tanácsi választások eredményeiről, valamint az IB tisztségviselőit megillető munkaidő-kedvezmény felosztásáról.

1995. július 31.

A VSZ MÁV Rt. érdekegyeztető bizottság kibővített ülésén megvitatásra kerültek a területi profitcentrumok létrehozásával és a motivációs rendszer tervezetével, illetve a bérbesorolás és tarifarendszer kidolgozásával kapcsolatos feladatok.

1995. augusztus 10.

A VSZ záhonyi területi bizottság soron értekezletén az alábbi témák szerepeltek:

— dr. Lőrincz Sándor üzemigazgató tájékoztatót adott a határforgalmi munka átszervezésének gazdaságossági vizsgálatáról,

— javaslat a területi bizottság II. féléves üléstervére,

— tájékoztató a KÜT-választások eredményeiről.

1995. augusztus 17.

Az elnökség soros értekezletén Szabó Tivadar személyügyi igazgató tájékoztatót tartott a MÁV Rt. 1995. I. féléves gazdálkodásáról. Döntés született a VSZ választmányának összehívásáról és javaslat a soron kívüli kongresszus időpontjáról és napirendjéről.

Az elnökség határozatot hozott a szakszervezeti tisztségviselőket megillető munkaidő-kedvezmény 1995. szeptember 1-jétől december 31-ig közötti keretfelosztásáról és a VSZ KSZ módosításáról.

Az elnökség tájékoztatót hallgatott meg a VSZ 1994. évi pénzügyi beszámolójáról, az 1994/95. évi oktatás-képzés tapasztalatairól és a Magyar Vasutas című újság megújulásának jelenlegi állásáról.

FEJTSE KI VÉLEMÉNYÉT!

Küszöbön a bértarifa-módosítás

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) július közepi ülésén a MÁV Rt. vezetői a munkavállalói érdekképviseleti szervezetek képviselőinek átnyújtották a bértarifa módosításával kapcsolatos elképzeléseiket. Elmúlt havi lapszámunkban megírtuk: szívesen helyt adnánk hasábjainkon a bérrendszer módosításába érintett munkavállalói véleményeknek. Továbbra is arra buzdítjuk olvasóinkat: írrák meg nekünk véleményüket, javaslataikat.

BÉRTARIFA MUNKABIZOTTSÁG ALAKULT A VSZ-EN BELÜL

A Gépészeti intézőbizottság kezdeményezésére megalakult a Vasutasok Szakszervezetén belül a bértarifa munkabizottság. A kezdeményezés megtalálta az utat a többi szakmai középszervhez, miután örömmel nyugtázható, hogy minden szakág megfelelően felkészült, a bértarifában jártas tisztségviselőt delegált a bizottságba, emelve ezzel annak színvonalát, az elvégzendő munka értékét.

Legfontosabb alapelvünk, a *szakmák együttgondolkodása, közös vélemény kialakítása* a bértarifát illetően. A Vasutasok Szakszervezete tárgyaló delegációja legyen a *legfelkészültebb* a bértarifa-tárgyalásokon, amihez az kell, hogy egy alapos és mindenre figyelemmel levő *szakértői munkát* kell elvégezni a bizottságnak.

A bizottság eddig kétszer tartott megbeszélést, melynek keretében a bértarifával kapcsolatos legfontosabb rendezőelveket rögzítettük. Ezekkel szeretnénk most tagjainkat és a vasutas munkavállalókat megismertetni:

— A vasúti dolgozók besorolási és alapbérrendszere (továbbiakban: bértarifa) mindenkor a *kollektív szerződés része legyen*, arról tárgyalni és megállapodni a kollektív szerződéssel (KSZ) együtt kell.

— A bértarifa csak a *6/1992. sz. MüM-rendelet alapján* épülhet fel. (Megjegyzés: Sajnos a MÁV Rt. még a mai napig is használja az *5/1983. ME. rendeletre készített 1-5 kötetet*, mely 1992. július 1-jével pedig már hatályát vesztette.)

— A jelenleg *érvényes bértarifából át kell emelni* — persze a megfelelő módosítások átvezetésével — a *használható szabályokat*, mellékleteket.

— A *szolgálati helyek osztályba sorolását meg kell vizsgálni*, ahol szükséges és indokolt, fenn kell tartani, ahol pedig nem, meg kell szüntetni.

— Létre kell hozni egy *új státusrendszert*. A *munkakörök nevesítését* valamennyi szakágra vonatkoztatva egységesíteni kell.

— A MÁV Rt. *oktatási rendszerét meg kell feleltetni* a társadalom elvárásainak, törekedni kell egy tudatos, értelmes képzési rendszer kialakítására. Jelenleg a bértarifa követelményeihez, képzettségi előírásaihoz nincs elegendő, megfelelő képzett munkavállaló.

Érdekes lenne egy olyan vizsgálat, hogy a bértarifa 1992-es bevezetése óta, hány olyan dolgozó van, akit magasabb munkakörbe helyeztek, s mivel megfelelő végzettséggel a munkakörhöz nem rendelkezett, egy osztállyal visszatették. Ezzel folyamatosan *sértették a bértarifa 3.2 pontját*. Magas követelmény — kevés alkalmas vasutas munkavállaló. Erre kell a legnagyobb hangsúlyt helyezni a jövőben, hiszen valahol majd meg kell felelni egy korszerű vasút minden követelményének. Itt kevés csak a „tűzoltás"!

— Be kell építeni a bértarifába — 10 vagy 15 év — MÁV *szolgálati idő után a munkavállaló megbecsülését, például egy fizetési osztály lépés lehetőségével*. (Megjegyzés: ez a kitétel megfelelne az *MT 5. paragrafus (3) bek.* előírásának.)

— Fontos alapelv, hogy *a meghatározott MÁV szolgálati idő* után a *munkavállalót rendes felmondással ne lehessen elbocsátani*.

— Törekedni kell arra, hogy minél *kevesebb munkakör kerüljön ki a bértarifából*. (Napjainkban tapasztalható folyamat, hogy egyre több igazgatója lesz a MÁV Rt.-nek, aminek köszönhetően a *19, a 20 és a 21-es fizetési osztályok kezdenek kiürülni.)*

— A bértábla *minimum bért tartalmazzon*, melyhez *pótlékrendszert, illetve mozgóbérrendszert kell mellérendelni*.

Az itt leírtakból látszik, nehéz feladat lesz egy jó, lehetőleg mindenkinek megfelelő besorolási rendszert kialakítani. Ami egy kicsi bizalommal tölt el bennünket, az az, hogy a vasút szándéka egy közösen — a dolgozókat bevonva a munkába — készített bértarifarendszer.

A Magyar Vasutas augusztus 3-i számában megjelent, már felhívta tagjaink figyelmét a kezdődő bértarifa-tárgyalásokra. A cikk már vitára ösztönöz, várja a dolgozók javaslatait, ötleteit, hozzászólásukat a témához. Ez a néhány gondolat legyen eme vita indítója, ne pedig a vitatkozásé, mert ne felejtsük:

„A vita — a tudás cseréje, a vitatkozás — a tudatlanságé!"

Ezúton kérjük tagjainkat, munkatársainkat, hogy javaslataikat, ötleteiket, véleményüket — lehetőleg írásban — a munkabizottság vezetőjéhez, Vasutasok Szakszervezete gépészeti intézőbizottság, Budapest, Benczúr u. 41. címre juttassák el.

Horváth Csaba
a bértarifa munkabizottság vezetője

KŐDOBÁLÓK

Tenni kell ellene!

A hatéves kisfiú tragikus haláláról szóló számtalan közlemény — a vandálokon kívül — valószínű mindenkiben felidézte a részvét és az együttérzés gondolatát, megkockáztatom az elítélés, netán a gyűlölet érzését is.

A nagymama egy életvidám, virgonc és nagyon szeretett unokával indult a néhány tíz kilométeres útra, de céljának még feléhez sem érve már haldokló, halott gyermeket tartott ölében hosszú perceken át. Együttérzés ellenére átélhetetlen az Ő fájdalma. Annak a tudata, hogy ez nem lehet igaz, hogy mindez másként is történhetett volna, ha nincsenek a kődobálók, ha nem találják el éppen azt az ablakot és ha nem abnormális az a másik gyerek, mindez nem történik meg.

Beletörődhetünk — e mi felnőttek, volt és még ma is aktív vasutasok, hogy így maradjon. Ezt nem lehet és nem szabad tudomásul venni, vagy közömbösen szemlélni, netán elsomfordálni hasonlót látván, mint tették néhányan ott a helyszínen. Reméljük szégyenérzetük nem hagyja nyugodni lelkiismeretüket.

Lelkiismeret furdalása kell legyen mindenkinek, aki eszmélni tud arra is gondolva, hogy hozzátartozó kiskorú saját, vagy ismerős gyermek okozója, a vandalizmusnak. A robogó vonatot célnak látva — a kéznél lévő bagi követ — csak fel kell emelni és a csattanás már is jelzi, ki a legjobb célzó. Szinte már őt is sajnálom, miközben az jut eszembe, talán ismét ugyanazt teszi, hisz nem tudja mit cselekszik. Annál nagyobb baj, ha mindezt szándékosan és tudatosan teszi. Na és a szülei? Azt remélem, hogy mindazok, akik nem ezt teszik, döbbenetük alig múlik, ez azonban kevés, tenni kell ellene.

Sok száz, sok ezer vasutas a sínek mentén lakik, a sínek között végzi munkáját, ugyanakkor sok ezer civil szintén közelségbe kerül a vasúttal, akik mindannyian észlelhetik a szándékot, vagy cselekvést.

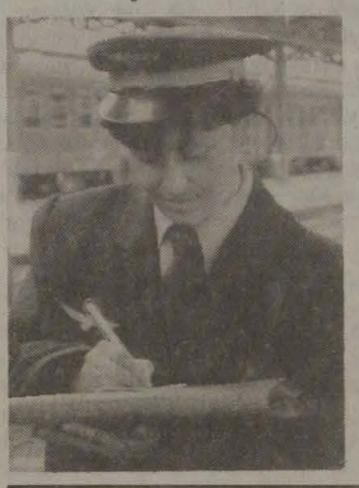
Ne átalljunk, ne féljünk tehát fellépni hasonló esetben. Legyünk következetesen felelősségteljesek a gyermekekkel szemben. A visszafordíthatatlan bajok megelőzése érdekében le kell fognunk a követ tartó felemelt kezeket.

Hegedűs Károly
nyugdíjas elnök

VASUTASPORTRÉK

Mi a véleménye a vonatdobálásokról?

Baracskai Teréz, vonatvezető
Győr Állomásfőnökség



Velem még nem fordult elő ilyen esemény, de egy kollégámat két évvel ezelőtt eltalálta egy vonatablakon berepülő kő. Szerencséjére csak a halántékát súrolta. A hálókocsi kísérője látta el a fejsérülését.

Kajtár József, kocsivizsgáló
Budapest, Keleti Gépészeti Főnökség



Felelőtlen gyermekcsínynek tartom. Talán a szülőknek kellene jobban odafigyelniük a nyár végén kóborló lurkókra, de mit várjunk akkor, amikor a vonat mellett elmenve, felnőttek dobják az ember hajába a csikket.

Gondtalan és szebb lesz nyara, ha az MVJ-vel GYÁRTAT, JAVÍTTAT!

Egész évben a MÁV-val az utasokért, a fuvarozókért:

— Bz-motorvonat fővizsga
— Bz-motorkocsi korszerűsítése, komfortosítása
— Bzx átalakítása motorkocsivá
— Bzx komfortosítása
4 tengelyes személykocsi fővizsga
— személykocsi forgóváz javítás
— személy-, teherkocsik és dízelmozdonyok kerékpárjainak fővizsgája, fődarabjainak és alkatrészeinek javítása és felújítása (PRÁGA 2M70 típ. hajtómű, irányváltók, légtartályok, különféle motorok ...)
Teherkocsi részlegvizsga, futójavítás, fővizsga az alábbi típusoknál:
— Gbgs, Gbs, Es, Tcs, Gags, Lgs
— Eas főjavítás

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 616-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

A SZAKMÁK ELMOSÓDNAK: MINDENT ELVÉGEZNEK

Legyen „karbantartó szakmunkás" megnevezés

A Magyar Vasutas 1995. augusztus 3-i számában közzétett felhívásra — a bértarifa módosításához — észrevételünket ezután is megtesszük:

Az Épület és Hídfenntartó Főnökségünk 1993. április 1-jétől átszervezésre került Épület és Közműgazdálkodó Főnökséggé. Ezzel egy időben a nagyarányú létszámcsökkenés mellett feladatunk is teljes mértékben átalakult. *Jelenleg üzemfenntartói és hibaelhárítási feladatokat látunk el* egy-egy kezelőségünkön mintegy 10-15 fő szakmunkás létszámmal. Ebből adódóan a munkáltatás során a *szakmák teljesen elmosódnak*, dolgozóink a segédmunkától a különböző szakmákon át *mindent elvégeznek*.

A jelenlegi érvényben lévő bérbesorolási szabályzat a 8-9. fizetési osztályba engedi az építési szakszolgálatnál foglalkoztatott szakmunkások besorolását, ezért kérjük, hogy az új bérszabályzat kialakításánál e speciális főnökségek részére *kerüljön bele „karbantartó szakmunkás" megnevezés* és 11. fizetési osztályba történő bérbesorolási lehetőség.

Tasi György — **Bite János**
VSZ szb-titkár — **főnökség vezető**
Magyar Államvasutak Rt. épület és közműgazdálkodó főnökség
Szeged

ORSZÁGOS ÉRDEKEGYEZTETÉS

AZ ENGERGIAÁR-EMELÉSRŐL

Kompenzáció?

Furcsa választnak tekintik szakszervezeti körökben a közelmúltban bejelentett energiaár-emelést az Érdekegyeztető Tanács ülésén a munkavállalói oldal által felajánlott ár-bér-megállapodásra — hangoztatta az MSZOSZ képviselője, kommentálva a kormány legutóbbi döntéseit.

Sem a társadalom, sem a szociális partnerek előtt nem ismert, hogy az energiaár-emelés miért pont 8 százalék — állítják az MSZOSZ vezetői. A korábbi érdekegyeztetés során az MSZOSZ kezdeményezésére a munkavállalói oldal javasolta, hogy a monopol jellegű ágazatokban egy, a munkavállalók, a munkaadók és a kormány képviselőiből álló bizottság ellenőrizze az áremelési törekvések jogosságát. Véleményük szerint ugyanis a *társadalmi, szakmai kontroll korlátozhatná a megalapozatlan, irreális, a monopolhelyzetet kihasználó áremelések lehetőségét*, illetve azt, hogy a monopolhelyzetben lévők ne pazarlás, vagy rossz gazdálkodás miatt bekövetkezett *veszteségeket ellensúlyozzanak* áremeléssel. Erre a javaslatra ugyanúgy nem kaptak választ, mint az említett ár-bér-megállapodásra tett indítványukra.

Az MSZOSZ furcsának tartja azt is, hogy egy szó sem esett az *áremelés kompenzációjáról*, miközben jelentős kör ma sem tudja kifizetni az energiaszámlákat. A második negyedéves 31 százalékos infláció és a 8 százalékos reálbércsökkenés megfontolásra késztethetné a kormányt, amikor ilyen jelentős áremelésről dönt.

Mivel a társadalombiztosításra, a családi pótlékra, a gyermekellátásokra vonatkozó változásokat csak jövőre vezeti be a kormány, addig lehetőség lenne a kérdés újabb megvitatására az Érdekegyeztető Tanácsban. Ugyanígy alapvető elvárás, hogy a *foglalkoztatáspolitikai alapok összevonásának* tervét is e fórum elé hozza a kormány.

A kormányülés is bizonyította, hogy a kabinet továbbra sem ismeri fel a *belső piac jelentőségét*, gazdaságpolitika helyett a rövid távú pénzügypolitikai szempontoknak rendeli alá döntéseit.

d

VSZ PÉCSI TERÜLETI BIZOTTSÁGA

A VSZ jelenleg működő pécsi területi bizottság 1994. június 3-án megtartott választással alakult meg. Titkár Lepesi Zoltán László, titkárhelyettes Spitl Gábor, irodavezető Balog Lajosné lett. Hét fős, a területi elveknek megfelelő összetételű bizottság is ezen a napon került megválasztásra. Későbbiek során a területi bizottság, munkájának jobbítása érdekében a bizottságban képviselettel nem rendelkező tagozatok képviselőivel (gépészet, pályafenntartás és szertári szakszolgálat) – szavazati joggal – kiegészítésre került.

Mellékvonal

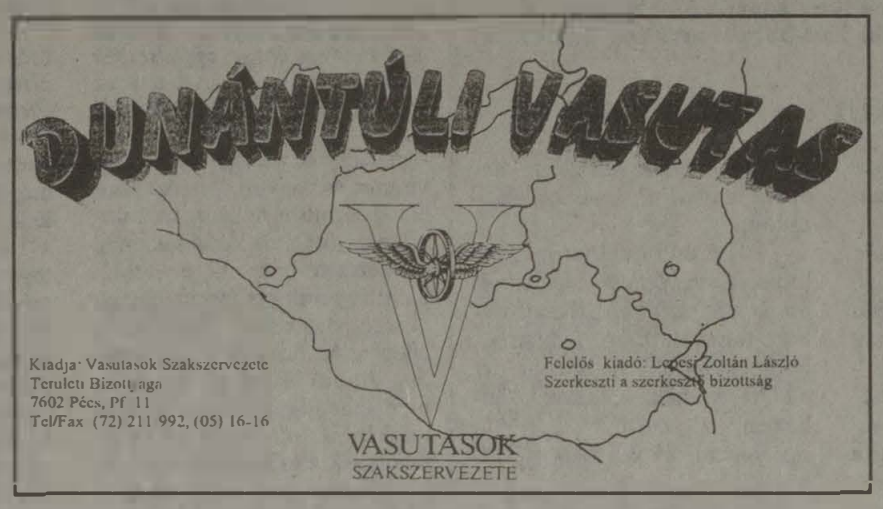
A kép egy pár éve még virágzó állomást, Kétújfalut ábrázolja, annak is a vágányzáró és közúti sorompóját. Az állomás – ma már táblás megállóhely – a tervezett mellékvonali profitcenter vonalán fekszik. A valaha nagy forgalmú Barcs–Sellye–Siklós–Nagyharsány (Villány) vonal fontos állomás volt. A környék – az Ormánság nyugati része – jelentős mezőgazdasági vidék. Jól működő mezőgazdasági nagyüzeme ellátta munkával az állomás dolgozóit. Talajjavító termékek, alapanyagok az állati takarmány üzemhez érkező áruként, gabona, cukorrépa, kukorica, elő állat és fűzvessző, ami elhagyta az állomást, még külföldre is. A forgalom a korlátozott tengelynyomás miatt kezdett el csökkenni, majd a gazdasági – politikai változás megpecsételte az állomás sorsát. A már korábban megszűnt rakodóhelyek Kastélyosdombó, Zádor, Vitézipuszta sorsára jutott ez az állomás is.

A vonalon Középrigóc és Sellye között – 36 km hosszban – sehol sincs szolgálat. Kettő helyen van sorompó, amely előtt a vonat megáll, a vezető-jegyvizsgáló leszáll, lezárja a sorompót, majd a vonat áthaladása után felnyitja a sorompót és vissza száll a vonatra. Az amúgyis alacsony sebesség – a vonalon 40 km/órás alapsebesség mellett 14 km hosszban 20 km/órás sebességkorlátozás is van — ezzel még hosszabbá válik. Teherforgalom ezen a szakaszon már teljesen megszűnt. A személyforgalom napi öt pár vonattal bonyolódik le. Menetrendje a sokszori változtatásokkal a még lehetséges utasokat is elriasztja.

Az elszegényedő Ormánság még létező köldökzsinórját veszélyeztetik az alakítások. Ahogy az üzletigazgatóságot bemutató írásban megfogalmaztam az ott dolgozó kollégáink munkahelyének megtartásán kívül fontos feladat a környék infrastruktúrájának részét képező vasútvonal életben tartása – talán fejlesztése.



Vasútmentes holdbéli táj lesz?



Ezzel a fejléccel eddig összesen nyolcszor találkozhattak Dél-Dunántúl vasutasai. Sajnos azonban a költségek nagyarányú növekedése miatt a megjelenést szüneteltetnünk kell.

Köszönet a Magyar Vasutas szerkesztőségének, hogy lehetőséget kaptunk az újságban területünk rövid bemutatkozására.

Pár szót a DUNÁNTÚLI VASUTASRÓL:

Az első számot még „kisipari" módszerrel, ollózással állítottuk össze, később a területi számítástechnikai központ segítségével alakítottuk ki az újságunk formáját. Rendszeres írásokkal sajnos csak páran jelentünk meg. A közös gondolatainkat a szerkesztőbizottság aláírással jelöltük. Rendszeresen megjelent írásával *Spitl Gábor,* a területi bizottság titkárhelyettese; *Hohner Zoltán,* a Pécs állomási alapszervezet munkatársa és *dr. Kovács László,* mint a pécsi kulturális szervező. Esetileg jelentettünk meg cikket *Karácsony Szilárdtól* (VSZ KOB vezetője), *Horváth Csabától* (Szombathely Vontatási Főnökség ASZ-titkára), *Izsák Csabától* (Nagykanizsa Vontatási Főnökség ASZ-titkára). Többszöri felkérésünkre is csak három olvasói levél érkezett hozzánk, pedig a visszajelzések nagyon jók voltak.

Kettőezer példányban jelentünk meg, melyet eljuttatunk a pécsi terület valamennyi szolgálati helyére. Szinte mindegyik számban foglalkoztunk a szakszervezeti oktatással, leírva a tervezett témaköröket, az oktatások helyszínét, időpontját. Rendszeresen jelent meg tájékoztatás a művészeti élet híreiről, programokról, jegy- és bérletvásárlási lehetőségekről. A „Jogász válaszol" című rovatunkban a jogsegélyszolgálat működéséről, egy-egy érdekesebb, többeket foglalkoztató problémáról közöltünk írásokat. „Hírek röviden" rovatunkban az éppen aktuális szervezeti, vasúti témákról adtunk összefoglalót.

Üzemi tanácsi választások eredményei

1995. májusi üzemi tanács választásokon 84,68%-os részvétel volt a pécsi területen. Kollégáink megértették a választás fontosságát, azt, hogy az érdekképviselet ilyen formája még több beleszólást biztosíthat sorsuk alakításába. Választáson a Vasutasok Szakszervezetének elért eredménye: 64,38%. A megalakult üzemi tanács tagok és megbízottak megoszlása összesítve: 185 VSZ (65,6%), 61 VDSZSZ (21,63%), 17 MOSZ (6,02%), 3 Munkástanács (1,06%) és 16 Független (5,67%).

Siófok állomás



Budapest felől a Balatonra érkező utas első nagyobb helyként Siófokkal találkozik. Az évek során Dél-Balaton, Balaton fővárosa címet kapott város a nyári hónapokban 150-170 ezer embert szolgál ki. Állomását a balatoni vonalon szinte utolsóként korszerűsítették. Sokáig a jelentős forgalmat aluljáró nélküli vágányrendszeren bonyolították le. A szolgálati helyek korszerűtlen, elavult körülményeket nyújtottak az ott dolgozóknak. Pár évvel ezelőtt előbb az állomás vágányrendszerét – aluljáróval együtt – újították fel, majd a várossal közösen a felvételi épület kapott új köntöst. A felújítás során a tervezők és a kivitelezők funkcionálisan modern, de külsejében eredetihez közelítő megoldásokra törekedtek. Az állomás város felőli képe, a gyönyörűen kialakított térrel együtt már megfelel a város idegenforgalomba betöltött szerepének.

Az állomáson elkülönülésre került a személyforgalom és a teherforgalom. Külön rendező és teherpályaudvar épült. A személypályaudvaron az említett aluljárón kívül DIGITRON-os utastájékoztató van, a vizuális utastájékoztatás sajnos még hiányzik. Vonatforgalom biztonságát a D-70 típusú biztosítóberendezés szolgálja, ami csatlakozik a vonalon működő KÖFI berendezéshez.

Az állomás személyzete az állomásfőnök, Weisz József vezetésével mindent megtesz, hogy a „fővárosnak" megfelelő színvonalon és eredményességgel feleljen meg feladatának.

Vasutas alapszervezete – Habi Ferencné titkár vezetésével – közel 70 taggal rendelkezik. A titkár tagja a pécsi területi bizottságnak. Munkájuk fontos mind az állomáson, mind a szakszervezeti mozgalmon belül is, mivel a környezetükben jelentős a társszakszervezet tevékenysége.

Az írások szerzője: Lepesi Zoltán László, a területi bizottság titkára

A DEBRECENI OLDALUNK NYOMÁN

„POTYAUTASOK A SZAKSZERVEZET HÁTÁN"

A VSZ soha nem tett különbséget

Nagy figyelemmel olvastam a Magyar Vasutas 15. számában (1995. augusztus 3.) Vass Zoltán kolléga tollából megjelent „Potyautasok a szakszervezet hátán" című eszmefuttatását. A témakörrel és az írás megközelítési módjával teljes mértékben egyetértek.

Az elmúlt évek, az egyre a több új szakszervezet megalakulásával munkatársaink nem elenyésző része nem „átigazolt" egy másik szakszervezetbe, hanem csak kilépett, „szabadúszóvá vált". Joguk van hozzá! Az indok mindenkinél más. E téma külön tanulmányt érdemelne. Egy biztos, hogy a törvény alapján minden kolléga mindenből részesül, amit az érdekvédelmi szervezetek kiharcolnak.

Az érdekvédelemhez azonban *„... az elhivatottságon és a szakértelmen kívül igen sok pénzre is szükség van"* Ez pedig nem biztos, hogy felmerül a szakszervezeten kívüliekben. Vass Zoltán kollégánk Ausztria példáját említi, ahol *„valamennyi munkavállaló érdekképviseleti hozzájárulást fizet törvényben szabályozott alapokon"*.

Eszembe jutott: évekkel ezelőtt olvastam a Reader's Digest VÁLOGATÁS-ában egy interjút, ami Bill Clintonnal (akkor még nem volt az USA elnöke) készült. A riporter többek között megkérdezte tőle, hogy egyetért-e azzal, hogy *a nem szakszervezeti tagok is fizetnek a szakszervezeteknek* a kollektív szerződés adta előnyökből való részesedésükért? Clinton válasza egyértelműen az volt, hogy *a felvállalt szolgáltatást meg kell fizetni*, így igazságos. Számomra ez akkor újszerű volt, de belegondolva egyetértettem vele. E témáról részletesebben a MUNKAÜGYI SZEMLE (1995. április) 4. számában olvastam *„A kollektív szerződések az Egyesült Államokban"* című tanulmányban. (Szerzője: *Dr. Cseresné Kovács Zsuzsa,* a Magyar Munkaadói Szövetség főmunkatársa).

A kollektív szerződés az Egyesült Államokban is valamennyi munkavállalóra kiterjed, ezért *„... A munkavállalókat képviselő, általuk erre a célra megválasztott szakszervezetnek a képviselettel összefüggő költségeit tehát a munkavállalók fedezik. Pénzügyekről lévén szó, a törvény szigorúan és részletesen szabályozza, ki és milyen feltételekkel szedheti be a dolgozóktól a költségek fedezetét... Ez az alapja annak, hogy minden munkavállaló és újonnan felvett dolgozó fizesse az érdekei képviseletével kapcsolatban felmerülő költségeket. Az adott munkahely megtartásának, illetve az új dolgozó felvételének egyben ez a feltétele. Azt azonban a szakszervezet nem követelheti meg, hogy az újonnan belépő az állás elnyerése érdekében szakszervezeti taggá váljon"*. Ebből tehát kitűnik, az hogy a munkavállalók az előnyök megkülönböztetés nélküli érdekképviseletéért nem csak a közvetlen szomszédságunkban, hanem jóval messzebb is közös anyagi „áldozattal" (mely akár honnan nézzük, önös érdeket jelent) hozzájárulnak.

Az MSZOSZ III. kongresszusának határozata nem a Munka Törvénykönyve olyan irányú módosítását kezdeményezi, hogy a kollektív szerződések csak az azt megkötő szakszervezetek tagjaira vonatkozzanak — ez nem is lenne méltó a hagyományokkal rendelkező klasszikus szakszervezeti érdekvédelemhez — hanem a munkavállalók érdekében végzett tevékenység anyagi terheinek közös vállalását, a kiharcolt előnyökből való „tiszta lelkiismerettel" történő részesedését.

A VSZ az ALAPSZABÁLY-ban rögzítette a tagsági viszonnyal járó jogokat. A munkavállalói érdekképviselet területén *soha nem tett különbséget* a nem szakszervezeti tagok hátrányára. Sokan nem tudják például, hogy: valamennyi MÁV Rt.-i, gazdasági társasági, MÁV Egészségügyi, Alapítványi stb. munkavállaló érdekében *egyedül a VSZ tevékenykedett* egy esztendőn keresztül, hogy az 1994. évi szja-törvény alapján megszigorított, megvont mentkedvezmény 1995-től visszaálljon az eredeti állapotra. *A KST-k működéséhez létrejöttük óta a VSZ biztosította és biztosítja a forgóalapot.* A KST-k tagjai sem mind VSZ-tagok...

A kft.-k megalakulásánál a foglalkoztatás biztonság, a munkavállalói érdekek kérdésében valamennyi dolgozóért harcolt a VSZ. Létrehozta az alapszervezeteket, hogy legyen kivel kollektív szerződést kötni. Ez a felsorolás csak néhány példa: csepp a tengerben. Gondolom mások is osztoznak Vass kollégánk véleményével, hogy a köz érdekében végzett munka anyagi terheit valamilyen módon *közös vállalással kellene biztosítani.* Hogy az érdekvédelmi feladatokban *is nagyobb legyen a munkavállalói részt vállalás,* reménykedek, hogy a szakszervezeten kívül maradók tagsági szándéka erősödni fog.

Ács Péterné
VSZ pályagazdálkodási IB

Utasaluljáró Nyíregyházán

„Már eddig is csak a csodának volt köszönhető, hogy nagyobb balesetek nem fordultak elő" — írtuk legutóbbi lapszámunkban az épülő nyíregyházi utasaluljáróról. A vágányok között szűk a hely, a közlekedési utak a felsővezetők-tartó oszlopok miatt nincsenek biztosítva, a személykocsik lépcsőinek magassága miatt tornamutatványra van szükség a fel-, illetve leszálláshoz. Vajon meddig marad a csatatér? — kérdeztük akkor.

A Magyar Vasutas a minap arról értesülhetett, hogy folytatódik a nyíregyházi pályaudvar márciusban félbeszakadt rekonstrukciója.

A nyíregyházi pályaudvar rekonstrukciója tavaly kezdődött. Márciusra elkészült az utasaluljáró egy része, valamint két vágány, a hozzá tartozó magasperonnal. A műszaki átadásukat megtartották, majd bejelentették: az építkezés pénz hiánya miatt félbeszakad. A kivitelezők le is vonultak, hiszen teljesen bizonytalanná vált, hogy a napi csaknem harmincezer utast fogadó állomás korszerűsítése miből és mikor fejeződhet be.

A beruházás folytatásáról most született döntés: a MÁV Rt.-nek — különböző forrásokból — *550 millió forint áll rendelkezésére.* A kivitelezőkkel augusztus 9-én zárt versenytárgyaláson ismertették az építési feladatokat. A pályázat lezárása után, a tervek szerint *szeptember közepén kezdődik újra a munka.* Befejezik majd az aluljáró építését, valamint további három pár magasperonnal ellátott vágányt alakítanak ki.

-d.

VASUTASPORTRÉK

Bizakodó fiatal vasutasok

A Magyar Államvasutak is súlyos anyagi gondokkal küzd, mint sok más gazdálkodó egység. A szentesi csomópont vasutasai az egész ország rossz gazdasági helyzetének megroppantó szorításában dolgoznak. A fiatal felelős dolgozók lendületesen végzik munkájukat és hisznek a vasút előbb-utóbb felfelé ívelő jövő képében.

Kemenesiné Kardos Erzsébet személyfuvarozási és értékesítő ügyintéző mondta:

— Munkánkkal, szolgáltatásainkkal folyamatosan ott kívánunk lenni a város és vonzáskörzetének közéletében. Keveset tudnak az emberek szolgáltatásainkról és a kedvezményekről. Szélesebb körben propagáljuk az utazási kedvezményeket.

Szentes jelentős vasúti csomópont. *Hódmezővásárhely, Orosháza, Kunszentmárton, Kiskunfélegyháza* felől és felé gyűjti össze a forgalmat. Áruszállításról *Vajda Mihály* Áruforgalmi Értékesítési és Tájékoztatási Iroda vezetője (TÉTI) adott tájékoztatást és fejtette ki elképzeléseit a vasút jövőjéről.

— Magyarországon sűrű vasúthálózattal rendelkezik és érvényesül a *fő ütőér funkció.* Hazánkban a főcsomópontokból kiinduló hálózatnak és a *mellékvonalaknak nagyobb jelentősége van,* mint más országokban. Sajnos évtizedek alatt ezt a szerepet a közúti lobby ereje háttérbe szorította. Például felszámolta jól prosperáló *Szegvár, Derekegyháza* kisvasutat. Ez a gazdasági vasút majorokat kötött az ország forgalmi vérkeringésébe. A vasútra települ derekegyházi téglagyárat közút hiányában fel kellett számolni. Amikor egy vasutat megszüntettek azt mondták: „soha többet még egyszer, de aztán újra ilyen irányba léptek." Gazdaságtalanság miatt vállalati szempontból lehet ezzel ugyan érvelni, de *nemzetgazdasági* érdekeket nézve nem. Vannak olyan fuvarozási feladatok, melyek a *távolság, árutömeg,* és jellege miatt vitathatatlanul a vasút profiljába tartoznak nem pedig a közút feladata. A *közútnak szűk az áteresztő képessége,* tömegszállításra nem alkalmas és költséges az üzemanyag, a kocsipark cserélése, fenntartása. A gépkocsik *szennyezik a levegőt, a környezetet,* rongálják az utakat. Nem beszélve még a közúti forgalom *nagyobb baleseti kockázatáról.* Ezeket a szempontokat propagáljuk. Több potenciális partnerrel folytatunk folyamatosan megbeszéléseket. Különösen az *export forgalom* fellendítése érdekében felvázolunk *fuvardíjkedvezményeket,* amelyek nemzetgazdasági érdeket szolgálnak és ezek az export sajátos támogatásai is. Változóban van a fuvarozási szemlélet a vasút javára. A szentesi TÉTI több mint 66 ezer árutonnával járult hozzá a MÁV forgalmához. Ez munkánk jelentős eredménye. Szolgáltatáspolitika jó hiteléért dolgozunk. A hét minden napján és minden órájában ügyfeleink szolgálatában állunk. Nem a kötelező munkaidőben mérjük a feladatainkat. Hozzánk 14 állomás és 70-100 ügyfél tartozik. *Én beosztásomat a MÁV érdekében vállalkozásnak tekintem.(?)*

Sikeres lesz-e a vasútforgalom gazdaságos növelése érdekében kibontakozó offenzíva? A szentesi kollégáink optimizmusa ebbe az irányba mutató biztató jelzések.

Fogas

AUSZTRIÁBAN LÁTTUK

KÖVETENDŐ OSZTRÁK PÉLDA

Átalakulóban a járműjavítás

A VSZ járműjavító kft.-k intézőbizottsága tizenkét fős delegációja 1995. június 27–28-án szakmai látogatást tett Ausztriában a St. Pölteni és a Floridsdorfi Járműjavítókban.

Június 27-én St. Pöltenben a küldöttségünket Josef Etlinger úr, a St. Pölteni körzet szakszervezeti vezetője és *Gerhard Sumetsberger* üzemvezető-helyettes fogadta. Az üzemlátogatás során a házigazdák átfogó ismereteket adtak az osztrák vasút gazdasági és szervezeti felépítéséről. Elmondták, hogy az osztrák állami vasúttársaság (ÖBB) 1995. január elsejétől önálló gazdasági társaságként működik. A vasút két részből áll: *kereskedő* és *infrastruktúra* blokkból. A kereskedő vasút önfinanszírozó azaz a bevételeiből gazdálkodik. Az infrastruktúra (pálya) fenntartása állami feladat, de az pályahasználati díjat fizet az államnak.

A járműjavítók a kereskedő vasúthoz tartoznak. A járműjavítás és fenntartás új rendszerben úgynevezett *profitcentrumok* szerint történik. A gépészeti igazgatóság megszűnt, helyette vontatójármű, személy- és teherkocsi blokkokat hoztak létre, melyekhez a járműjavítók és a vontatási főnökségek tartoznak. Az átszervezésben érintett munkatársaikat járműjavítóknál, illetve a *vontatási főnökségeken* foglalkoztatják. Hat járműjavító van, melyekben összesen nyolcezer fő dolgozik. St. Pöltenben 1100 fő foglalkozik az ország valamennyi dízelmozdonyának javításával.

A javításokat szoros ciklusrend szerint végzik. A járműjavítók önálló gazdálkodó egységek. A vasúttól kapott megrendeléseken túl külső megrendeléseket is vállalnak, mivel nyereségorientáltak. A javítás hagyományos, idős, de jól karbantartott gépeken, szervezetten fegyelmezetten folyik.

Ausztriában is problémát okoz, hogy a *kereskedő vasút önfinanszírozó, ezért* négymilliárd osztrák schillinggel (ATS) kevesebb jut a következő öt évben járműfenntartásra. Emiatt az *összlétszámot háromezer fővel kell csökkenteni.* Érdekesség, hogy nem az üzemek privatizálását tervezik, hanem a modernizációjukat szorgalmazzák.

Az üzemlátogatást követően *Heiz Gerle,* az üzem vezetője is köszöntötte delegációnkat és részletesen ismertette az üzem profilját, tevékenységét.

A látogatás alkalmával megtekintettük a három éve épült és a legkorszerűbb berendezésekkel felszerelt *szakmunkásképző iskolát.* Az intézményben a képzés géplakatos, hegesztő, forgácsoló, villanyszerelő, elektronikai szakmában történik. Az oktatás ingyenes.

Az üzemlátogatást követő kötetlen beszélgetés keretében kaptunk választ a bennünket leginkább érdeklő kérdésekre. Megtudtuk, hogy a St. Pölteni járműjavítóban *valamennyi munkavállaló az osztrák vasutas-szakszervezet* (ÖGB) tagja. A nyugdíjkorhatár jelenleg 53 év. A minimálbér tízezer schilling az üzemben foglalkoztatott munkások átlagbére *14 000 ATS,* az alkalmazottaké *18 000 ATS.* A járműjavítókra is érvényes vasúti bértábla kétévente átlag kétszázhúsz ATS emelést biztosít, melyet most dolgoznak át nyereségérdekeltségű bérformává.

A járműjavítókat nem szándékoznak privatizálni, ehelyett a *nyereségorientált érdekelt önelszámoló egységként való működtetésüket tervezik* hosszú távon. Bár csökkent a munkaellátottság, mégsem alkalmaznak elbocsátást. Helyette a nyugdíjazást, és egyéb aktív eszközökkel, például *létszámstop bevezetésével és átképzéssel* oldják meg a foglalkoztatási gondokat. Folyamatosan végzik a járműjavítók profiltisztítását, de nem kényszerítik őket egymás közötti versengésre. A hivatalos programok végén csatlakozott hozzánk Erick Klarer, az ÖGB nemzetközi titkára is.

Másnap — június 28-án — a *Floridsdorfi Járműjavítóban Jozef Reider,* a bécsi körzet szakszervezeti vezetője és helyettese *Ludwig Rapfetseder* töltötték be a házigazda szerepét. Elmondták, hogy a Floridsdorfi Járműjavítóban nyolcszáz fő foglalkozik elővárosi villamos motorvonatok javításával. Kiegészítésként külső, idegenfeles munkát is vállalnak. A profiltisztítás keretében a villamos vontatómotorok tekercselése 1996-tól Linzbe kerül, ahol a villamos mozdonyok javítása történik. A felszabaduló munkaerőt *más munkákra* — járműszekrény-javítás — csoportosítják át.

A javítás itt is koros, de jó állapotú gépekkel, szervezetten folyik. Kiemelt figyelmet szentelnek a *környezetvédelemre,* így például a keletkező hulladékokat válogatva tárolják. A cég keretében itt is működik egy szakmunkásképző. A modern felszereltségű iskolában 9-10 főre jut egy oktató. Forgácsolókat, lakatosokat, hegesztőket, elektronikai és irányítástechnikai szakmákban folyik a képzés.

A hivatalos programok utolsó részeként Reider tájékoztatott bennünket az Európai közösséghez tartozás előnyeiről és hátrányairól. Kiemelte, hogy a tőkeáramlás szabadságából adódóan a nemzeti iparágak számára kitárulkozik a versenyhelyzet. Részletesen beszélt a vasút fokozódó terheiről, illetve foglalkoztatási gondjairól, így említést tett a járműjavítóktól megvont állami támogatásokról is.

Az előadó szót ejtett a *szociális helyzet észrevehető romlásáról,* amit például a huszonötszázalékos lakbéremelés jelez, valamint az Ausztriában is egyre nagyobb mértéket öltő bűnözésről.

A rendkívül dús és hasznos program magyar résztvevői valamennyien egyetértettek abban, hogy a MÁV és a hozzá kapcsolódó gazdasági társaságok átalakítása és nyereségessé tétele során az *Ausztriában bevált módszereket kellene alkalmazni,* különösen a humánpolitika területén.

Kis Tamás
intézőbizottság titkára



„A minimálbér 10 ezer schilling"

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:

— vasúti tartálykocsik bérbeadása

— vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálata

— nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik, tartálytest gyártására

— vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)

— vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására

— daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.

Felvilágosítás: Vállalkozási osztály

Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725

Vasúti telefon: 03-29-86

ÁTALAKULÓBAN

EZUTÁN MIRE SZÁMÍTHATNAK?

Privatizáció, kérdőjelekkel

A Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottsága és a helyi üzemi tanács közös ülésén kapott tájékoztatást az állomás takarításának privatizálásáról. A tisztségviselők feszült csendben hallgatták az állomásfőnök tájékoztatóját.

Az állomásfőnök-helyettes tájékoztatója nehézkesen indult, mert úgy tűnt, az előadónak is nehézére esett elmondani a tényeket. A MÁV Rt. budapesti üzletigazgatósága szeptember elsejei időponttól az állomás takarítását külső vállalkozóval végezteti, és így a *szerződés 17 ember munkáját teszi feleslegessé.* A kft. a felszabaduló munkaerő csak egy részét veszi át továbbfoglalkoztatásra, mérlegelve a munkába járás tájékoztatását. A szerződésben rögzített *takarítási díj 1,7 forint négyzetméterenként, ami az állomásnak mintegy kétmillió forintba kerül havonta.* A szolgálati vezető és gazdasági helyettese számításokat végzett, melyből kiderült, hogy az elbocsátott dolgozók évi bérköltsége négy millió forint: *„így lesz gazdaságosabb a 24 milliós kiadás a 4 millióssal szemben."*

Az üzemi tanács elnökének felvetésére, hogy a végkielégítések kifizetésénél a munkáltató a törvényi szintet alkalmazta a kollektív szerződéssel szemben, az állomásfőnök-helyettes azt válaszolta, hogy megvizsgálják a problémát. Amennyiben jogosultak a dolgozók a 60 napos felmondási időre, akkor a különbözetet kifizetik...

A VSZ képviselője felvetette, hogy e tájékoztatás nem késő-e, a szolgálati vezető azt a választ adta, hogy augusztus 14-én telefonáltak a MÁV Rt. üzletigazgatóságról, hogy a privatizációs szerződést aláírták a kft.-vel. Az állomás vezetése augusztus 15-én tájékoztatta az érdekelt szervezetek vezetőit, amelyről jegyzőkönyv is készült.

Egy sz-tag takarítónő kérdésére, hogy az itt *maradók ezután mire* számíthatnak, a szolgálati vezető szintén nem tudott válaszolni.

Közben a listára került dolgozók többsége átvette a felmondólevelét és a végkielégítést, és megkezdte a munkanélküli vasutasok életét.

(Tonzor)

Nógrádi Regionális Vasút az Ipoly mentén

Várhatóan október 1-jétől regionális vasúttársaságokat hoz létre a MÁV — az első három egyikét Balassagyarmat székhellyel Nógrádi Regionális Vasút néven az — Ipoly mentén korábban megszűnéssel fenyegetett vonalakra. A másik kettő Vésztő, illetve Villány székhellyel jönne létre. Az új szervezetet profitcenter jelleggel óhajtja működtetni a MÁV, s az lesz a lényege, hogy kimutathatóvá válik az érintett vonalak költsége és árbevétele, ezzel a haszna, illetve vesztesége is. A későbbiekben ezekből a társaságokból jöhetnének létre a MÁV-tól független vasúti társaságok.

A tervek szerint a jövő év elejétől az országban további 26 regionális társaság kezdi meg működését. A tervezett változásokról nem régen tájékoztatták az érintett több mint 20, zömmel nógrádi, kisebb részt Pest megyei település polgármesterét. A helyi érdekű vasúttársaságok létrehozását ezt megelőzően már a veszteséges vonalak esetleges megszüntetése kapcsán országszerte tartott fórumokon megpendítette a MÁV. Mint ismeretes, már korábban is felmerült, hogy az önkormányzatok, a vasút, a helyi gazdálkodó szervek, esetleg pénzintézetek közösen működtetnék a legalább nullszaldóssá feljavított vonalakra létrehozott társaságokat. Az októbertől létrehozott profitcenterek a MÁV-tól független társaságok előfutárai lennének, ehhez azonban mindenekelőtt nyereséges működés szükséges.

E kérdésben a *vasutasok egyelőre borúlátók* — okulva az évekkel ezelőtt hasonló megfontolásból létrehozott és megbukott körzeti üzemfőnökségek tapasztalataiból. Sokan úgy vélik, a mostani próbálkozás kísértetiesen hasonlít a korábbira, csak másképp hívják. Kérdés, vajon *mitől lesz nyereséges* az Ipoly menti vasúttársaság, miután az érintett vonalak közül mindössze a Balassagyarmat–Budapest sebesvonat, illetve a romhányi kirándulóvonat látszik üzleti alapon működtethetőnek.

Az Ipoly menti regionális vasúttársaság fenntartásához egyébként az érintett önkormányzatok többsége hajlandó támogatást adni. A balassagyarmati önkormányzat évi 400 ezer forintot e célra már meg is szavazott.

Átszervezés kérdőjelekkel

A MÁV Rt. vezetése augusztus elején eljuttatta a reprezentatív szakszervezetekhez az üzemirányítási rendszer módosítására kidolgozott javaslatát. A Vasutasok Szakszervezete forgalmi és értékesítési intézőbizottsága (FÉIB) véleményezte a dokumentumot, melyből néhány — elsősorban a munkavállalókat közvetlenül érintő — részletet közlünk.

A FÉIB a munkáltatónak megküldött írásos véleményében kifejtette: a tervezetben foglaltak többségével egyetért. Ugyanakkor hiányolja hogy az *előterjesztés csak az átszervezés előnyeit sorolja fel,* a hátrányait nem veszi számba. így nem ad választ arra, *mennyibe kerül az átalakítás* és *mennyi idő alatt térülnek meg költségei,* hogyan kívánják megoldani az *alacsony végzettségű dolgozók továbbképzését,* vagy a *korosztályos hiány* pótlását miként fogják megoldani?

A tervezet legnagyobb hiányossága, hogy *nem foglalkozik a felszabaduló létszám elhelyezéséből* fakadó gondok kezelésével. A FÉIB természetesen ragaszkodik ahhoz, hogy a VSZ az érvényes *MÁV Rt. kollektív szerződés szabályai szerint érvényesíthesse* a szakszervezeti jogosítványait a munkavállalókat érintő kérdések rendezése során, mind központi, mind helyi szinten.

Czikó Barnabás

JÓ TUDNI

HA A MUNKAVÁLLALÓ KEZDEMÉNYEZI

A rendkívüli felmondásról

A hozzánk érkezett levelekből az állapítható meg, hogy a munkavállalói rendkívüli felmondás szabályai viszonylag kevésbé ismertek. Mindenekelőtt felmerül a kérdés, hogy a munkavállaló mely esetekben élhet a rendkívüli felmondással?

A munkáltatót munkaszerződés alapján *foglalkoztatási és munkabérfizetési kötelezettség* terheli, ha ezen kötelezettségét megszegi ez ok lehet arra, hogy a munkavállaló rendkívüli felmondást gyakoroljon. A munkabér nem fizetése a gyakorlatban eddig nem volt példa, előfordult azonban (több esetben is), hogy a munkáltató *megszegte foglalkoztatási kötelezettségét.* A munkáltató konkrétan munkaszerződést kívánt módosítani, ehhez azonban a munkavállaló nem járult hozzá, így kialakult az a helyzet, hogy a munkáltató a munkavállalót egyik munkakörben sem foglalkoztatta, ezért a *munkavállaló rendkívüli felmondást alkalmazott,* végül a *kötelező egyeztetésen* „megegyezés" született.

Egy másik esetben a *munkáltató a munkavállalót képesítésétől eltérő munkakörben kívánta foglalkoztatni,* a munkavállaló ez esetben is rendkívüli felmondást alkalmazott.

Mi a helyes eljárás?

Ha a rendkívüli felmondást a munkáltató elfogadja, a munkavállaló munkaviszonya *azonnali hatállyal megszűnik,* a Munka Törvénykönyve 96. §-a alapján. Ez esetben a munkavállalót megilleti a munkáltatói rendes felmondás esetén járó *átlagkereset,* illetve a *végkielégítésnek megfelelő összeg* is. A munkavállaló ezen felül *követelheti felmerült kárának* megtérítését is.

Ha a munkavállaló rendkívüli felmondással kíván élni, ez alaposan meggondolandó, ugyanis a *felmondási ok valóságának bizonyítása a munkavállalóra hárul,* annak sikertelensége esetén a rendkívüli felmondás jogellenes. Súlyos következménye van annak is, *ha a munkáltató nem fogadja el* a munkavállaló rendkívüli felmondását, és a munkavállaló ragaszkodik munkaviszonyának azonnali hatályú megszüntetéséhez, *ezt a munkáltatónak teljesíteni kell* ugyan, de alkalmazhatja a Munka Törvénykönyve 101. §-át, azaz úgy tekinti, hogy a *munkavállaló jogellenesen szüntette meg a munkaviszonyát.* Ekkor a *munkavállaló kötelező egyeztetést kérhet,* majd *munkaügyi bírósághoz fordulhat,* a Munka Törvénykönyve 200-201. §-ai alapján. Végül is a bíróság dönt abban a kérdésben, hogy *megalapozott volt-e* a munkavállaló rendkívüli felmondása.

Fontos tudni, hogy a rendkívüli felmondás jogát az ennek alapjául szolgáló okról való tudomásszerzéstől számított *három munkanapon belül,* legfeljebb azonban *az ok bekövetkezésétől számított hat hónapon belül* lehet gyakorolni (a munkanapokat a munkáltatónál alkalmazott munkarend figyelembevételével kell számítani.)

Tekintettel arra, hogy a munkavállalói rendkívüli felmondás szabályai *hézagosak* és az ok *megítélése is nagy fokú körültekintést igényel,* célszerű, ha előtte a munkavállaló *tájékozódik* a *szakszervezet illetékes tisztségviselőjénél, illetve szakértőjénél.*

Dr. Garabon Sándor

TÖPRENGÉS A BALOLDALISÁGRÓL

Ülésrendből értékkategória

Balkezes kézilabdázó .... Ballábas focista .... balszerencsés turista .... Ballépés .... Balsiker .... Balra át! Balra hajts! .... Mindennapos szóhasználataink. Mint ahogy a politikai életben az, hogy baloldali ember, baloldali gondolkodás, baloldali párt stb.

Mit jelent tulajdonképpen a baloldali *szó? Honnan ered a baloldal fogalma? Eléggé közismert és meglehetősen egyszerű a magyarázat. A francia forradalom parlamentjében a baloldali széksorokban ültek a forradalmi tábor képviselői. Ez az ülésrend később megszokottá vált, s a munkásmozgalom céljait, a haladó polgárságot képviselték.*

Amióta azonban a baloldal fogalma térbeli pozícióitól értékkategóriává vált, a baloldal és a jobboldal a politikai szintér polarizáció tengelyévé lett. Hiszen, ahol van baloldal, ott jobboldal is, és fordítva. Következésképpen, ahol vannak baloldali válaszok és megoldások, ott vannak jobboldalaik is. Természetesen ezek különböznek.

Az alapvető különbség *az, hogy a baloldal válaszai és megoldásai a társadalom* nagyobb részének érdekeit *tartják szem előtt. Jóllehet a törésvonal általában a bal- és a jobboldal mentén jelentkezik, ugyanakkor nem lehet minden kérdést, problémát, feladatot erre a leegyszerűsített képletre felfűzni.*

Erre annál is inkább ügyelni kell, mert a két oldalon belül is vannak balközép és jobbközép politikai erők, valamint szélsőségek is. Mindez differenciált *megítélést követel, különösen olyan változó, átmeneti korban, mint amilyenben élünk. Súlyos tévedésekkel. vagy károkkal járhat a merevség, az árnyaltság hiánya, a fekete-fehér leegyszerűsítés.*

A baloldal és a jobboldal viszonylagos fogalmak, *ezért bizonytalanság tapad hozzájuk. Számolnunk kell zavaros, ellentmondásos, megtévesztő használatukkal. Ha kimondjuk a baloldal-jobboldal ellentétpárt, gondoljanak arra, hogy mihez mérve,* mihez képest *baloldali vagy jobboldali. Mert mindig valamihez vagy valakikhez viszonyítva lehetünk bal- vagy a jobboldalon. A baloldaliság nem tudományos, hanem* politikai *fogalom. Ezért nem is egzakt tudományos módszerekkel közelítünk hozzá, hanem politikai nézőpontból. Mindemellett a baloldali jelző, a baloldaliság fogalma önmagában is használható,* értelmes *kategória, hiszen ezzel a kifejezéssel jelöljük azokat a politikai pártokat, mozgalmakat, szervezeteket, áramlatokat, azokat az embereket, tisztségviselőket, amelyek s akik vallják a baloldali értékeket, eszméket, vállalják cselekvő képviseletüket.*

-kádor-

Jobbról balra

Egy régi francia mondás szerint „aki 30 évesnél fiatalabb és nem baloldali annak nincsen szíve". Ehhez azonban rögtön hozzáteszik: aki 30 fölött is az marad, annak pedig nincs esze. Mivel éppen idén töltöttem be ezen kritikusnak mondott koromat, ezért most kell írnom a jobb- és baloldal problémaköréről.

A minap éppen a szívem kezdett hangosabban verni, amikor a Szabó Albert nevével fémjelzett neonáci párt rögtönzött gyűlést tartott Dunakeszin. Persze gyűlésnek csak jóindulattal nevezhető e köztéri hőbörgés, mely néhány kopasz aktivistán kívül csak az arra járókelők megbotránkozó figyelmét keltette fel. Néhányuk arcán ugyanazt az ijedtséget véltem felfedezni, amit én is éreztem. Vörös zászlójuk, középen a fekete fogaskerékkel kísértetiesen hasonlatos a náci Németország lobogójához. Ahogy a két elszánt tekintetű skinhead tartotta a zászlót és Szabó Albert szónokolt, mintha csak a „Fal" c. filmből léptek volna ki.

Milyen veszélyt jelentenek ezek az eltévelyedett fiatalok? Lehet, hogy azoknak van igazuk, akik azt mondják, jobb ha nem beszélünk róluk, mert minden írás, tudósítás ingyen reklám nekik? Véleményem szerint beszélni kell róluk, csak a fajsúlyuknak megfelelően kell kezelni őket, mert a veszélyt nem szabad sem lebecsülni, sem túlértékelni.

A szélsőjobb után folytassuk a sort a magukat jobbközépnek, vagy jobboldalinak tituláló szervezetekkel pártokkal. Még néhány évvel ezelőtt Antall József nyilatkozott úgy, hogy a jobboldali kormánynak is könnyebb lenne ha létezne egy hiteles baloldal Magyarországon. Most mintha éppen fordítva lenne, mivel a jobboldal mutat szervezetlenséget ugyanis a paletta kiterjed a populista Kisgazdapárttól a liberális FIDESZ-ig. Nagy kérdés lesz három év múlva, hogy ebből a heterogén összetételű ellenzékből lesz-e kormányzati alternatíva.

Ha a politikai palettán tovább haladunk balra, akkor itt találjuk az SZDSZ-t, amely egyszer úgy határozta meg önmagát, hogy szociálliberális néppárt. Ez az a párt, ahogy mondani szokták: amelyik *„senkivel, illetve mindenkivel..."* Többen mondogatják politológusok és MSZP politikusok egyaránt, hogy várható az SZDSZ kiválása a koalícióból a választások előtt, mivel a népszerűtlenségi intézkedésekkel együtt szeretnék magukra hagyni a szocialistákat. Ebben én nem hiszek, mivel ekkor kerülhetne olyan helyzetbe a párt, hogy *„biztosan senkivel..."* A hatalom megtartására csak akkor van esélyük, ha együtt maradnak jelenlegi kormányzati partnerükkel. Ezen partner az MSZP, mely baloldalinak aposztrofálja magát, viszont felmerülő problémákra nem tud baloldali választ adni (ugyanis egyes vezetőjük szerint nincsenek is ilyen válaszok). Ugyanakkor a tagság többségének más a véleménye, ahogy ez kifejezésre is jut a párt bizonyos fórumain, bírálva a kormányzatot. Nem tudni, hogy e kettősség meddig őrizhető meg, és az egyszerű sorból jövő, kispénzű tagok meddig támogatják a kormány politikáját. Közéletünkben pillanatnyilag talán ez a legnagyobb kérdés.

Végül elérkeztünk a néha szélsőbalosként emlegetett Munkáspárthoz. Ezt tévedés, mivel a szélsőbalt arról lehetne felismerni, hogy az nem alkotmányos módon működik. Az MSZMP feloszlatása után úgy tűnt, hogy megmarad nosztalgiapártnak, de nem ez történt. Bizonyos régiókban — Borsod és Nógrád megyékben — jelentős befolyásra tettek szert. Tagságuk nagy létszámú és szervezett, de eddig még egyetlen alkalommal sem „lépték át" a parlamenti küszöböt (ami jelenleg öt százalék).

A fentiekből is látszik, hogy Magyarországon még nem tisztáták a politikai viszonyokat, és még kevésbé tiszta a pártok elhelyezkedése, a jobb-, és baloldali terminológiában gondolkodva. Lehet, hogy ez is csak egy dogma, amit az idő majd meghalad, vagy már rég meghaladott? A választ még sokáig nem tudjuk megadni, de egy biztos, a választók csak olyan pártokra szavaznak, amelyek konkrét kérdésekre, konkrét válaszokat adnak, és manapság ez sem kevés.

Tonzor Péter

Ők így látják

„... Megszűnik a szociális ellátórendszer, leépítik az egyetemi oktatást, eltávolítják az oktatók jó részét, tönkremennek a folyóiratok, a könyvkiadók, a tudományos kutatóintézetek. Alulnézetből *minden sivár, szegényes és lassanként működésképtelen.* Felülről, *persze mindez kevésbé kétségbeejtő, az új gazdasági elit mással van elfoglalva, ott egyenlőre az okoz fejtörést, hogy a sikeres bankárvezér vagy privatizátor milyen autómárkát vegyen, melyik tengeri szigetre utazzon nyaralni, és milyen legyen a most épülő pasaréti villa úszómedencéje."*

Pomogáts Béla, irodalomtörténész

*

„... Úgy fizetünk *a tömegközlekedésért, mintha gyorsan, pontosan és kényelmesen utaznánk. Úgy fizetünk majd tandíjat, mintha európai oktatást kapnánk cserébe, és úgy fizetünk a házunkat építő, felújító, festő-mázoló szakembereknek, mintha olyan házat építenénk, amelyben minden szép és jól működő. Egy kicsit azért hülyék is vagyunk, balekok vagy pipogyák. Akkor is fizetünk, sőt még borravalót is adunk, amikor a sarkunkra állhatnánk."*

Furmann Imre, közíró
Népszava, 1995. július 21.

*

„... Egy nemzetközi statisztika szerint korrupció *tekintetében mellbevágóan elől állunk a világranglistán: az európai országok között csak Törökország, Görögország és Olaszország előz meg bennünket.... Sajátos, hogy nálunk van szervezett bűnözés, de nincsenek bűnözők, van feketegazdaság, de nincsenek feketén gazdálkodók, létezik adócsalás, de nincsenek adócsalók, van korrupció, de nincsenek korrupt emberek. Mindenki tiszta — és mindenki korrupt."*

Léderer Pál, újságíró
Népszabadság, 1995. július 18.

*

„Mi azon az álláspon vagyunk, hogy az erkölcsi normákat *nem lehet a gazdasági életből sem kikapcsolni. Mert az negatívan visszahat magára a gazdasági életre. A másik legfontosabb kérdés az* emberi méltóság *kérdése. Az embernek, mint személyiségnek, alá kell rendelni a struktúrákat, az intézkedéseket, így a gazdasági intézkedéseket is".*

Tóth Károly, ny. református püspök
Népszava, 1995. július 8.

*

„— Vajon ismerjük-e még a mi *szócska értelmét, az* együtt *és a* magunk *szó jelentését? — tette fel a kérdést Göncz Árpád Jászberényben, a jászok világtalálkozójának nyitó ünnepségén.— Ha ezeket elfelejtjük, egymásnak nem felebarátai, hanem farkasai leszünk. De nemcsak egymást tépjük szét, hanem többet is annál, a közös magyar jövendőt.*

Göncz Árpád köztársasági elnök
Népszabadság, 1995. július 31.
- páfi -

Stabilitás és bizonytalanság

Az egyik civilszervezet vezetőjéhez mentem, minthogy azonban az alelnöknek más ügyben sürgősen el kellett távoznia, a csendes környezetben cseverészni kezdtünk az egyesület titkárnőjével. Először csak a nyári kánikuláról ejtettünk szót, de csakhamar előkerültek a közelgő energiaár-emelések, az iskolakezdéssel járó kiadások, a megélhetés mindennapos gondjai. Szinte észrevétlenül, nyakig merültünk a politizálásban.

Megtudtam beszélgető partneremtől, hogy 43 éves, elvált asszony, két gyermek anyja. Műszaki végzettségű, de erősen vonzódik a képzőművészethez, különösen a festészethez. Volt már munkanélküli is, most jelenlegi beosztása mellett vállalkozik is, kozmetikai cikkeket árul. Kényszervállalkozás, mert nem adódott más tevékenységi terület, a pénzre pedig nagy szükséges van. Amikor munkanélküliként járta az álláshirdetéseket, mindenütt azt mondták neki, hogy 35 éven aluli nőket keresnek, ő már „öregnek" számít. — Pedig látja — fordult felém —, még jól nézek ki, életem teljében vagyok már, van mögöttem teljesítmény és még sok időm lenne hátra.

Ahogy bemelegedtünk a beszélgetésbe és elmélyedtünk az ország helyzetének taglalásába, a jövő kilátásainak latolgatásába, szükségét érezte többször is hangsúlyozni, hogy ő „se nem baloldali, se nem jobboldali." Neki van ugyan véleménye a dolgokról, és azt meg is mondja, de ez nem baloldaliság és jobboldaliság. Mondanivalójának tartalmából, a társadalmi jelenségek kritikus megítéléséből azonban egyértelműen kiderült, hogy csalódott a rendszerváltásban, rossznak, elkeseritőnek tartja maga és családja helyzetét, kilátástalannak érzi a holnapokat. Mint mondta, elvesztette azt a biztonságérzetet, amelyet 1990 előtt élvezett és természetesnek tekintett. A korábbi stabilitás és kiszámíthatóság helyett most minden bizonytalan, képlékeny, zavaros.

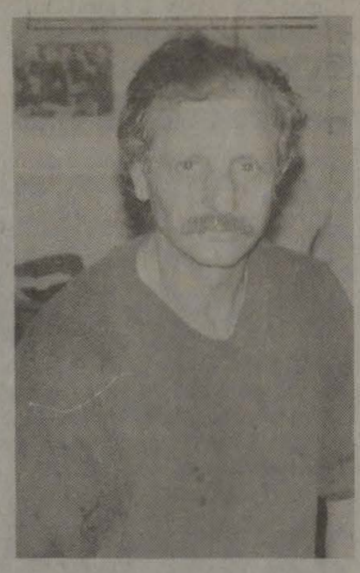
Így mondta, e szavakat használta az a 43 éves, kétgyermekes asszony, az a határozott véleményű titkárnő, aki „se nem baloldali se nem jobboldali".

- kár -

TISZTSÉGVISELŐ PORTRÉ

Társadalmi munkás 37 éve

Manapság ritka, mint a fehér holló, hogy egy munkásember 37 évet egy helyen elkötelezett szakszervezeti társadalmi munkásként tevékenykedjen. Még pedig olyan területen, mint a munkavédelem. A ritka emberek közé tartozik Elek László, a MÁV Északi Járműjavító Kft. esztergályosa. Elek Lászlót a májusi munkavédelmi képviselői választáson a Vasutasok Szakszervezete jelöltjeként a járműjavító dolgozói az üzem munkavédelmi képviselőjévé választották. Ez adta a mai találkozás ötletét, hogy elbeszélgessünk a munkavédelem rögös ösvényét több évtizede járó kollégánkkal.



— Hol is kezdődött ez a társadalmi pályafutás?

— 1958-ban, 14 évesen léptem át a MÁV Északi Járműjavító kapuját, hogy megkezdjem a szakmunkás iskola elvégzését. A tanulók akkoriban automatikusan beléptek a szakszervezetbe. Társaim rövid időn belül megválasztottak bizalmijuknak, később pedig szakszervezeti munkavédelmi őr lettem. Megbízatását nem tekintettem formálisnak, mivel a tanműhely munkakörülményi állapotai sok kívánni valót hagytak maguk után. Nap mint nap jeleztem a problémákat a szakszervezeti bizottságnak. Nem is eredménytelenül. Lassan javult a munkavédelmi helyzet. Ez megmutatkozott a balesetek számának csökkenésében. A szakszervezeti munkavédelmi őröknek, felügyelőknek nem kis szerepe volt abban, hogy az Északiban megépült egy korszerű tanműhely.

S a folytatás... A karbantartó osztály esztergályosaként a munkavédelmi ranglistán is előreléptem. 1983-tól a szakszervezeti bizottság munkavédelmi ellenőre lettem. A szakszervezeti bizottság újraválasztásakor ismét rám voksoltak.

— Ilyen múlt után nem volt véletlen a májusi választáskor a dolgozóink bizalmából a kft. most már mint munkavédelmi képviselő fejtheti ki tevékenységét. Mi van e bizalom mögött, mit tehet egy esztergályos munkatársai munkabiztonsága érdekében?

— Nincs titokról szó — válaszol a munkavédelmi képviselő. — Hogy e munkát eredményesen végezze egy munkás, ahhoz több kedvező feltételre van szükség, ami az Északiban megvan.

— Melyek ezek?

— Az első és legfontosabb, hogy legyenek bizalommal hozzám a dolgozók. Nyíltan vessék fel a munkavédelmi hiányosságokat. Ha én eredményesen megoldom ezeket, így a bizalom csak tovább mélyül. A megoldás kulcsa abban van, hogy legyenek olyan vezetők, akik veszik a lapot. Elmondhatom, hosszú munkavédelmi pályafutásom során, úgy a szakszervezeti bizottság, mint az üzem vezetése gondosan mérlegelte jelzéseimet, javaslataimat és ha ezek többségükben ültek, akkor gondoskodtak megvalósításukról. Ha egyik napról a másikra nem ment, úgy türelmet kértek.

— Milyenek a partnerek?

— Nagyon fontos, hogy legyen olyan munkavédelmi partner, aki nem tartja nyűgnek a munkavédelmi képviselő „okvetetlenkedéseit" az együttműködés során. Ilyen az Északi munkavédelmi vezetője, *Gombos Zoltán*. Minden problémát megbeszélünk. Több lehetőség áll rendelkezésünkre a munkavédelmi helyzet javítása területén. Nálunk körültekintőek, alaposak a balesetvizsgálatok. Hál' istennek egyre kevesebbet kell vizsgálni. A munkavédelmi szemléket éves ütemterv alapján végezzük. Ezek nem egészségügyi séták. Itt kerülnek vissza-ellenőrzésre a korábbi szemléken feltárt hiányosságoknak a megszüntetése. Ezen túlmenően tartunk külön bejárásokat. A munkavédelmi oktatásokra nagy gondot fordítunk.

— A további tervek...

— Eddigi kötelességeim közé tartozott a balesetet szenvedettek kártérítési ügyei intézésének figyelemmel kísérése. Erre nincs panaszom az Északira. Mint munkavédelmi képviselő ezt a hatékony együttműködést kívánom erősíteni minden érdekelttel. Jogaimat ismerem. E jogok gyakorlása nálunk akadályba nem ütközik. Ez egyik biztosítéka a jövőbeni eredményes munkának. Ez a nekem további erőt ad 51 éves koromban ahhoz, hogy a hátralévő évtizedben, ha szükség lesz egy munkavédelmi aktívára, álljam a sarat, jó szóért, emberségből. Fejezi be önvallomását Elek László, aki 37 éve hű a munkavédelem ügyéhez, a Vasutasok Szakszervezetéhez.

Pásku Jenő

Tóth Mihály esztergályos mester

I. telep
6769 Pusztaszer, Felszabadulás u. 17.
Tel./fax: 62-375-279

II. telep
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48.
Tel.: 62-364-555 Fax: 62-364-774

Ön is vegye igénybe a hazai és az export piacon több évtizedes tapasztalatokkal rendelkező gépipari vállalkozásom szolgálatatásait!

Vállajuk:

- haszongépjárművek, mezőgazdasági gépek, mozdonyok és vasúti járművek alkatrészeinek gyártását,
- fémszerkezetek, fémtömegcikkek és
- hajtóművek készítését.

Fogaskerékgyártás felsőfokon:

- egyedi és sorozatgyártás,
- teljes típus- és méretválaszték (m=1-16 mm, d=20-1200 mm)
- mart és köszörült kivitelben.

A minőséget a magyarországi élvonalba tartozó gépparkunk biztosítja az Önök számára.

További részletes információval az alábbi címen állunk rendelkezésükre:
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48. Telefon: 62/364-555 Tel/Fax: 62/364-774

Tóth Mihály
forgácsoló vállalkozó

KÖZÉRDEKŰ

SEGÉLYVONAL NŐKNEK

NANE!

Egyre több nő és gyermek éli át az erőszak különböző formáit. Ezért segélyvonalat indítottak, ahol lelki támogatás, valamint jogi és orvosi információnyújtás mellett bárki olyan emberek meghallgatására talál, akik problémáit komolyan veszik, nem kételkednek szavaiban, és ahol ő döntheti el, hogy az adott lehetőségek közül mi a megfelelő számára. A mozgalom aktivistái megkeresték a Magyar Vasutasok szerkesztőségét azzal, hogy olyan önkénteseket keresnek, akik részt vennének egy hétvégi képzésen és heti pár órát nyújtanának szabadidejükből e nemes kezdeményezés megvalósulása érdekében.

Hívjon bennünket, ha gondjai vannak, vagy beszélgetni szeretne valakivel! Azért vagyunk, hogy segítsünk. A NANE felvilágosítást tud adni *éjszakai menedékhelyekről*, az *ideiglenes szállók* címéről és a bekerülési feltételekről, *orvosi ügyeletekről, rendőrségek, jogászok* címeiről, jogi, szociális, pszichológiai tanácsadások helyéről és idejéről. Szeretettel várjuk hívását minden esete 6-tól 10-ig a 216-16-70-es telefonszámon. Ha levélben fordul hozzánk, az alábbi címre írjon: NANE! 1462 Budapest, Pf. 660.

Tények és tévhitek a nemi erőszakról

Tévhit: Nemi erőszak csak olyan nőket ér, akik este egyedül közlekednek az utcán.

Tény: A nemi erőszakot legtöbbször a négy fal között követik el, a nap bármely órájában.

Tévhit: Nemi erőszakot csak fiatal, vonzó, kihívóan viselkedő nőkön követnek el.

Tény: Bárki lehet áldozat, tekintet nélkül korára, megjelenésére, viselkedésére; féléves csecsemő és kilencvenhárom éves asszony megerőszakolására is volt már példa.

Tévhit: Lehetetlen megerőszakolni olyan nőt, aki ezt nem akarja.

Tény: Egyetlen nő sem akarja, hogy megerőszakolják. Ha a túlerő és a fenyegetések hatására kénytelen elszenvedni az erőszakot, az nem jelent beleegyezést.

Tévhit: A férfi nem tehet az erőszakról, vágyai, ösztönei erősebbek nála.

Tény: Az ember nem puszta ösztönlény.

Tévhit: A férj nem követhet el nemi erőszakot feleségén.

Tény: Bármiféle, a nő hozzájárulása nélküli nemi aktus: nemi erőszak, függetlenül a nő és a férfi viszonyától. A magyar Büntető Törvénykönyv szerint viszont a házassági életközösségen belül elkövetett nemi erőszak nem számít bűncselekménynek, ami azon a téves meggyőződésen alapul, hogy a nő férje tulajdona, nem rendelkezik saját teste felett.

Ha Te is szeretnél tenni valamit, hívd a **216-1670**-et!
információ: hétfőtől péntekig **10-14** óra
segélyvonal: minden nap **18-22** óra
NANE! Nők a Nőkért Együtt az Erőszak Ellen

KÖSZÖNET

Jövőre újra ott leszünk

A Miskolci Vasutasok Vörösmarty Művelődési Ház szervezésében induló bükki nyári táborozás során immár hatodik éve ismerkedhettek az ország különböző részeiből érkező gyerekek a Bükk gyönyörű természeti szépségeivel, csodálatos tájaival, nevezetességeivel. Ezúton is szeretnénk köszönetet mondani az ötlet kezdeményezőinek, valamint Major *Csík József, Szőgyényi Zsuzsa és Csizmadia Claudia* táborvezetőknek, akik nagyszerű pedagógiai érzékkel felejthetetlen élményekkel gazdagítva tették emlékezetessé gyermekeink számára az ott eltöltött napokat. A programokban gazdag túrák kiváló alkalmat nyújtottak nemcsak az élővilág megismeréséhez, hanem abban is, hogy a gyermekek felismerték: óvni, védeni és szeretni kell legnagyobb kincsünket, a természet élővilágát. Búcsúzóul annyit: *Jövőre újra ott leszünk!*

A szegediek nevében:
Halász Jánosné szülő

Regionális olimpia

A Tass-i szakosított szociális otthonban gondozottak nevében — Bálint Márta és Csizmadiné Rácz Zsuzsanna foglalkoztató nővérek — levélben *mondtak köszönetet a Vasutasok Szakszervezete elnökének*, azért az anyagi támogatásért, amely *hozzásegítette a szociális otthon lakóiból verbuvált csapat részvételét a Derékegyházán megrendezett regionális olimpián.*

NYUGDÍJAS VILÁG

HAZÁNKBAN ELSŐK KÖZÖTT

Százhuszonöt éves a MÁV önálló nyugdíjintézménye

***„Aki munkájából él, annak és családjának a megélhetését az egész világon öt féle veszély fenyegeti: munkanélküliség, betegség, baleset, öregedés, elhalálozás."* Ez az idézet egy, a századforduló után napvilágot látott, *„Jóléti intézmények a vasutaknál"* című kiadvány bevezető soraiból való. A felismerés jól lehet napjainkban is helyén való, nem újkeletű. Vasutas elődeink eme, talán örökérvényű igazsága már a múlt század második felében oda vezetett, hogy egymás után jöttek létre a különböző emberbaráti vagy közjótékonysági intézmények. Ezek közé sorolható — hazánkban az elsők között megalakult — a vasutasok nyugdíjintézménye, melynek *125 éves évfordulójáról*, a 45. vasutasnap alkalmából emlékeztek meg.**

Ismerkedjünk meg közelebbről mi is — a Magyar Vasutas hasábjain keresztül — a megalakulás előzményeivel, illetve az intézmény működésével, s jótékony célokat szolgáló szolgáltatásaival. Az európai kontinens vasutainál a nyugdíjintézeteknek két vállfajuk volt: a véglegesen kinevezett alkalmazottak nyugdíjintézete, s a napibéresek nyugbérintézete. Magyarországon az első nyugdíjbiztosítási intézményt a *Császári és Királyi Déli Állami* és *Lombard-Velencei Közép-olasz Vasúttársaság* 1861. július 1-jén alapította meg a hivatalnokok és a szolgák részére. A magyar királyi államvasutaknál nem egészen egy évtizeddel később — gróf *Mikó Imre* miniszterségе alatt — *1870. április 1-jén alakult és július 1-jén kezdte meg hivatalos működését a nyugdíjintézet.* Célja az volt, hogy a magyar királyi államvasutak véglegesített hivatalnokai, altisztjei, szolgái, kezelői, e tagok özvegyei és árvái az alapszabályban meghatározott esetekben pénzbeni járandóságban részesülhessenek.

A nyugdíjalap a tagok különböző, *meghatározott összegű tagdíjjárulékából* tevődött össze, melyhez rendszerint *ugyanakkora összeggel, a vasutak jövedelméből az állam, vagy az egyes vasúti vállalatok, társaságok igazgatóságai járultak hozzá.* Mekkora volt az az összeg, amellyel a MÁV Nyugdíjintézet tagjai — az alapszabály előírása szerint — fizetés levonás útján a nyugdíjalaphoz hozzájárultak? Íme:

a) abból a fizetésből, amelyet a nyugdíjintézet *tagjává való felvétel idején* kaptak 22 százalékkal (48 havi részletben);

b) minden *előléptetés alkalmából* a fizetési többletnek 50 százalékával (12 havi részletben);

c) a tényleges szolgálat tartama alatt ez évi 6000 forintot — később 12 000 koronát — meg nem haladó fizetés *3 százalékával, a mozdony és vonatkísérő személyzetnél 4,5 százalékával*, havi részletben.

Járulékot a *személyi pótlék után is kellett fizetni.* Ezt azonban csak az évi 6000 forint — 12 000 korona — együttes határáig. Most pedig lássuk, mire számíthattak a tagok, ha elérkezett a nyugalomba vonulás ideje.

A nyugdíj évi összegét, a 6000 forintot, illetve a 12 000 koronát meg nem haladó utolsó évi fizetés szerint — az esetleges személyi pótlék figyelembevételével, de mindig a lakáspénz nélkül — határozták meg. Ez 8 évi tagság után a *fizetés 35 százalékának felelt* meg. Nyolc évi tagsági időn túl — a betöltött 31. tagsági évig — *évenként 2,5 százalékkal*, a *32. tagsági évtől a 36. szolgálati év betöltéséig 1,5 százalékkal emelkedett.* Eszerint a nyugdíj évi összege, 36 évi tagság után *megegyezett az utolsó évi fizetés teljes összegével.*

A *mozdony- és vonatkísérő személyzethez tartozó tagok szolgálati idejét másfélszeresen számították.* Ezek az alkalmazottak tehát *már 24 évi szolgálat után megkaphatták az utolsó évi fizetésükkel egyenlő összegű nyugdíjat*, de csak a 8 évi tagsági idő elérése után!

Az 1870-ben létesült magyar királyi államvasúti nyugdíjintézet alapszabályának nagyon *humánus intézkedései voltak* azok, amelyek az *özvegyek nyugdíjban való részesítésére* és az *árvák segélyezésére*, illetve *végkielégítésére* intézkedtek.

V. F.
(Folytatjuk)

„Szeressük egymást..."

A Vasutasok Szakszervezet e nyugdíjascsoportja és a Magyarországi Szociáldemokrata Párt helyi alapszervezete július 15-én vasutasnapi ünnepi megemlékezés tartott a volt Állami Gazdaság nagytermében, melyet zsúfolásig megtöltöttek az érdeklődő idős nyugdíjasokkal. Megjelent a Szociáldemokrata Párt részéről dr. Kapolyi László volt miniszter, jelenlegi pártelnök, a Vasutasok Szakszervezete nyugdíjasszervezete részéről Kádár Miklós, a polgármesteri hivatal részéről dr. Dudás Jenő polgármester és Pintér Erzsébet előadó, a Gazdakör részéről Kovács Benő a szakszervezet társcsoportja részéről Tokaji László.

Molnár Elek csoportelnök köszöntötte a jelenlévő vendégeket és a megjelent ünneplőket.

„Az ország vérkeringését biztosító áldozatos munkát vállaló embereket és családjaikat köszöntik ilyenkor" — mondta. A vasutasok nap mint nap teszik a dolgukat, a vonatok járnak, hozzák-viszik az utasokat és az árut. Ez igen nagy dolog ma is. A vasutasok becsületes munkájukkal hozzájárulnak az ország építéséhez.

Galambos József, dr. Kapolyi László méltatta ezután a vasutasnapot. Kádár Miklós a VSZ Nyugdíjasszervezete nevében köszöntötte az ünnepelteket és kihangsúlyozta, hogy a szervezet kiáll a nyugdíjasokért minden kérdésben. Kihangsúlyozta: visszakaptuk a kivételes nyugdíjemelés ügyét is, melyet most már a MÁV Nyugdíj Intézet fogja végezni. Kitért a társadalombiztosítási ügyekre, MÁV Kórház helyzetére amelyeket a tagság örömmel vett tudomásul.

Ezután Kovács Benő szólt még.

Majd az ünnepi vacsora következett, és táncra perdültek, majd este 9 óráig ropták fiatalosan a táncot.

Végezetül elénekelték a „Szeressük egymást gyerekek" című nótát.

Kiss Mihály Béla

Nyugdíjas induló

(Szövege: Bajkai Gáborné Sipos Erzsébet szakszervezeti bizalmi)
(Dallam: Kis lak áll a nagy Duna mentében)

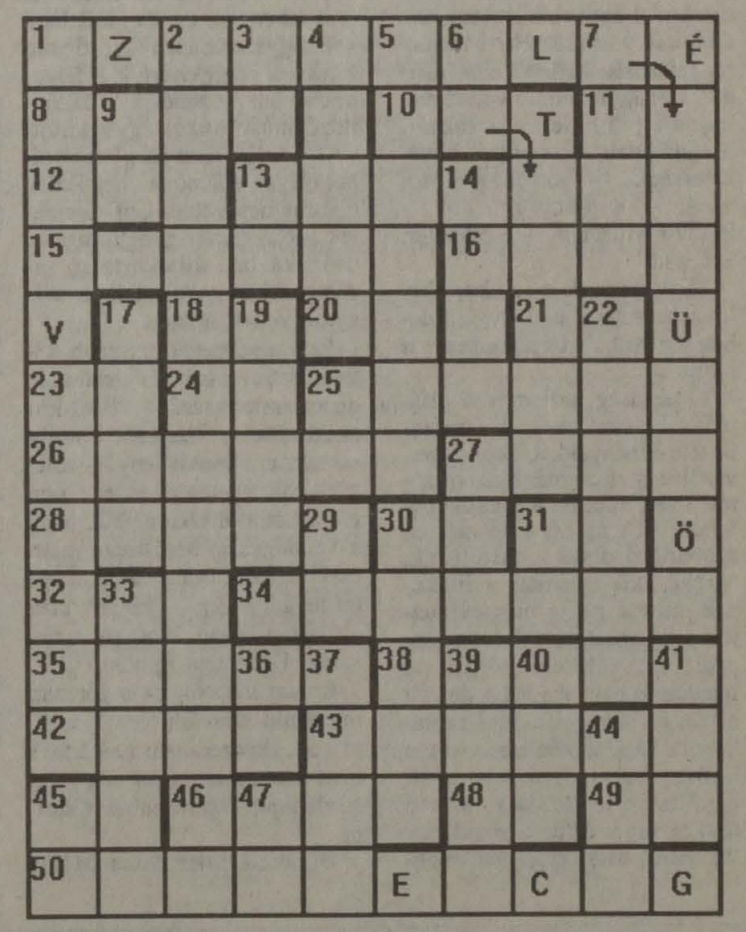
Elszaladtak az évek felettünk
Csendes szívvel nyugdíjasok lettünk
Felnevelve gyermeket, családot,
Nyugdíjasként éljük a világot.
Nyugdíjasnak nincsen semmi vágya
Csak hogy boldog legyen a családja,
Szeretetben, békességben éljen
Gyermekek és unokák körében.

Nyugdíjas kör hová összejárunk,
Benne szintén otthonra találunk,
Legyen minden együtt töltött óra
Békesség és öröm hordozója.
Mi legyen a nyugdíjas dal vége
Legyen köztünk, s a világon béke,
Adjon Isten még sok boldog évet,
Békességet, erőt, egészséget.

Köszönet a jókívánságokért

Legutóbbi lapszámunkban Feleky Pali bácsival, a vasutasok körében ismert, s ma nyugdíjasan is közismert szakszervezeti tisztségviselővel interjút közöltünk családi jubileuma alkalmából. Pali bácsi ezúton mond köszönetet mindazoknak — közöttük dr. Márkus Imre VSZ-elnöknek — akik gratuláltak neki e jeles ünnep alkalmából.

KÉSZENLÉT IDEJÉRE



Vízszintes: 1. Beküldendő: István király mártír halált halt főpapja. 8. Kerek szám (vissza). **10. Beküldendő: István király fiához írta.** 11. Majdnem menyasszony 12. Visszaveri! 13. Női név tárgyesetben. 15. Olasz..... helységnév (a = e). 16. Bolti berendezés (vissza). 18. Szovjet repülőgép típus. 20. Tova. 21. 1100 Rómában! 23. Teri egynemű betűi. 24. Francia pénzrövidítés. 25. Rendezvény a katonaságnál (vissza). 26. Sorozat. 27. Szúrófegyver (vissza). 28. ..... futása (Vörösmarty). 30. Majdnem hív. 31. -ban, -ben (angol). 32. Tudományos Diákkör (keverve). **34. Beküldendő: István rokona, ellenfele (vissza).** 35. Szép emberi tulajdonság. 38. Nem jó. 42. Alkot ellentéte. **43. Beküldendő: 1001-ben a pápa adományozta Istvánnak.** 45. Szerencsejáték fele. 46. Energia fajta. 48. Időhatározó rag. 49. l-lel a végén építész (Miklós). **50. Beküldendő: István fia.**

Függőleges: 1. Beküldendő: ő adományozta Istvánnak a vízsz. 43-at. 2. Beküldendő: Regensburgi mintára készítette István. 3. Hangtalan szakmai tanuló. 4. Növények szúróeszköze. **5. Beküldendő: István bajor arája.** 6. -on párja. 7. Orosz hegység (vissza). 9. Keresztül. 13. Nem az. 14. Sakkjátszma vége (vissza). 17. Francia üdülő a Riviérán (fonet.). 19. Orosz harci kiáltás. 22. Ilyen lány a kelendő (z = s). 25. Feri egynemű betűi. 27. Ital (argo, vissza). 29. Azonos mássalhangzók. 30. ..... a magyar igazság. 31. 3,14 (vissza). 33. Égéstermék kissé keverve. 36. Néma katonai tömörülés. 37. ..... Tamás, fütty művész (vissza). 39. Lónév (vissza). 41. A függ. 39. csemegéje. 44. A függ. 39. nógató szava. 45. Morzejel. 47. Helyhatározó rag.

Összeállította:
Bánszegi József

Megfejtők

A Magyar Vasutas 14. számában megjelent rejtvény helyes megfejtése: *gördülő országút, ökotípus, Debrecen.* Könyvjutalomban a következő helyes megfejtést beküldők részesültek. *Dobák Alajos* Kiskunfélegyháza, Asztalos J. u. 12. fsz. 1., *Gyenge Károly*, Budapest, Király u. 106. II.8., *Ughy János*, Holló, Szabadság tér 2.

Gratulálunk!

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása, egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban, Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén, fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében" Záhonyban (ukrán–magyar határ)
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

DEBRECENBE KÉNE MENNI...

Gépész Sportnap

Nagykanizsaiak másodszor nyerték el a vándorkupát

Negyedik alkalommal — ezúttal Debrecenben — rendezte meg a VSZ gépészeti intézőbizottsága a már hagyománnyá váló sportnapját. Tanulva korábbi tapasztalatunkból viszont első alkalom volt, amikor nem a vasutasnaphoz, hanem augusztus huszadiki ünnepségsorozathoz kapcsolódott a rendezvény.

Az időpont jobb kiválasztásának is köszönhetően ez az összejövetel elérte célját, miszerint a vontatási főnökségek és a műszaki kocsiszolgálatok dolgozói minél nagyobb számban ismerjék meg egymást és lakóhelyükhöz távol eső tájakat.

A debreceni szervezők kitettek magukért, mert a sportolási lehetőségeken túl számos értékes programot is összeállítottak a 18-tól 20-ig tartó háromnapos összejövetelre. Nevezetesen megnézhettük s hortobágyi hídi vásárt, és a debreceni virágkarneválta is.

A gépészeti intézőbizottság vándorkupájáért folyó kispályás labdarúgó-mérkőzéseken kilenc csapat vett részt. A sportrendezvényeket Molnár Imre a debreceni üzletigazgatóság gépészeti osztályának vezetője nyitotta meg. A rendezvényt megtisztelte jelenlétével Rigó Zoltán, a MÁV Rt. vezérigazgatója, Kisteleki Mihály, a gépészeti főosztály vezetőhelyettese, Szombathy Géza, az üzletigazgatóság megbízott igazgatója, valamint Tasi Gábor igazgatóhelyettes is.

A küzdelemsorozat eredményeként — a GIB dzsemborik történetében másodszor — a Nagykanizsai VSZ alapszervezet csapata vihette haza a serleget. A második helynek a házigazda debrecenieknek, a bronzérmes helyezésnek a záhonyi kocsiszolgálat csapatai örülhettek. Két negyedik helyezést adhattunk át, mert a szombathelyi és a miskolci fűtőház dolgozóiból verbuvált csapatok fej-fej mellett végeztek. A miskolci gárda ezen felül a legsportszerűbb csapat díját is kiérdemelte.

Az első díjat — a GIB Vándorkupát — dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke nyújtotta át. A többi díjazott Pásku Ferenctől, a VAKÓ Bt. vezetőjétől, a gazdasági társaság által felajánlott serlegeket vehette át.

Köszönjük a sportnap valamennyi szervezőjének és résztvevőjének a kitűnő szervezést, az aktív hozzáállást. Nekik köszönhetően úgy búcsúztunk a dzsemboritól, hogy: jövőre veletek valahol...!



Országos Ifjúsági Találkozó

Országos Ifjúsági Találkozót tartott augusztus 18. és 21. között a debreceni területi szakszervezet. A kedvező programok az ország minden pontjáról ide vonzották az érdeklődőket. Érkeztek vendégek Záhonyból, Szombathelyről, Pécsről, Veszprémből, Várpalotáról, Celldömölkről, Budapestről, Miskolcról, Kál-Kápolnáról, Kisújszállásról, Nyíregyházáról, Püspökladányból.

Az ifjúsági találkozó első eseménye: a VSZ elnöke dr. Márkus Imre fórumot tartott. Ezután diszkóval egybekötött ismerkedési estet rendeztek. Másnap reggel korán kellett kelni, mert a Hortobágyra induló vonat, már hajnali 6.50 perckor indult. Megtekintették az összes nevezetességet. — hortobágyi hídi vásár — Kilenclyukú híd — Pásztor Múzeum — Szabadtéri Színpad.

Ellátogattunk a faluba, ahol lovasbemutató, és lovaglási lehetőség volt, de ügetőversenyt is láttunk.

A társaság kellemesen elfáradva érkezett vissza Debrecenbe tele élményekkel, ahol a szervezők egy része már birkavacsorával várt minket. A vacsora befejeztével még ott a belsőszínen szabadtéri diszkót tartottunk. Voltak, akik maradtak a diszkóban, mások pedig megtekintették a Sörfesztivált. Későn este pedig volt közöttünk olyan, aki fáradtan zuhant az ágyba, de volt olyan is, aki egész éjjel szórakozott. Huszadikán ismét korán kellett kelni azoknak, akik egyáltalán lefeküdtek. Már 6 órakor reggeliztünk, majd egy kis felfrissítést követően megnéztük a párját ritkító csodálatos Virágkarnevált.

Azt hiszem, ezt az élményt le sem lehet írni, ezt ugyanis látni kell. Egyszerűen lenyűgöző volt. Egészen végigkísértük a felvonulást, amely zenével és különböző műsorokkal egybekötött volt. Ezután, akik még nem voltak eléggé elfáradva, megnézték a város nevezetességeit. Elmentek a Nagyerdei gyógyfürdőbe, csónakáztak, állatkertben, vidámparkban voltak, folklór műsoron vettek részt...

Este megnéztük az újabb felvonulást, ami már rövidebb volt, de ez is meseszép. 21.30-kor kezdődött a tűzijáték, amely szintén mindenkit lenyűgözött.

Természetesen ez az este sem maradhatott diszkó nélkül, mely a vendégek kimerültsége miatt csak hajnal 4 óráig tartott.... 21-én reggel pedig — reggeli után — lassan-lassan feloszlott a társaság. Hazament mindenki.

Én azt hiszem, ez a pár nap mindenki számára igen kimerítő volt, de szerintem megérte, s nem bánta meg senki, hogy ezt az ünnepet Debrecenben töltötte.

Deczkiné Stier Anna Mária

JÓZSEF ATTILA SZÍNHÁZ

Vasutasbérlet

Értesítjük a bérlettulajdonosokat, hogy a *József Attila Színház Vasutasbérleteinek 1995/96 évadra történő* érvényesítése, valamint *új bérletek* vásárlása folyamatban van. Érvényesíteni, illetve új bérletet vásárolni lehet a területeken a színházbérletek terjesztésével foglalkozó kollégánál, illetve *Dömе Lászlóné* kolléganőnél a *Vasutasok Szakszervezete Központjában*. (Telefon: 19-77, 157 mellék, vagy 351-7745.)

A bérletek ára:

Földszint:	1-8. sor	1380 Ft
”	9-13. sor	1100 Ft
-”-	14-16. sor	980 Ft
Erkély:	1-3. sor	1100 Ft
”	4-6. sor	980 Ft

BEIRATKOZÁS

1995/96-OS TANÉV

Vasutas zene- és képzőművészeti iskola

Zeneoktatás:

Klasszikus oktatás: zongora, hegedű, gitár, nagybőgő.

Szórakoztatózenei oktatás: zongora, szintetizátor-kezelés, nagybőgő, basszusgitár, gitár, szaxofon-fuvola-klarinét, dob, hangszerelés, szövegírás.

Ének:

Opera, operett, műdal, táncdal hangképzése és korrepetálása.

Szolfézs, zeneelmélet oktatása, együttesek részére zenekari gyakorlat.

Növendékeinket felkészítjük az Országos Szórakoztatózenei Központ (OSZK) szakvizsgákra is.

Festészet, szobrászat, grafika

Gyerekeknek, kezdőknek, haladóknak, valamint főiskolai felvételire előkészítő.

A MÁV dolgozói és családtagjai részére a tandíjból 50 százalékos kedvezményt biztosítunk. A tandíj két részletben is fizethető.

Beiratkozás:

1995. augusztus 21-től szeptember 8-ig hétfőn, kedden, szerdán és csütörtökön 10-17 óráig, pénteken 16 óráig. Budapest VII., Rózsa u. 22. Telefon: 342-4128, 267-0727.

ÜDÜLÉSI LEHETŐSÉG

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE TAGJAINAK

Hajdúszoboszló, Baratság üdülő

1995. negyedik negyedévre csak a Vasutasok Szakszervezete tagjainak szeptember 28-tól csütörtöki váltással (csütörtök 14 órától következő hét csütörtök 10 óráig, 7 éjszaka, 8 nap) ***turnusonként 2 szoba áll rendelkezésre Hajdúszoboszlón*****, a Barátság üdülőben.**

A részvételi díjak 2 fő részére 50 százalékos kedvezménnyel:

1995. IX. 28.—XII. 21 között

Teljes ellátás 14 406 forint.

Félpanzió 11 030 forint

1995. XII. 21. — 1996. I. 4. között

Teljes ellátás 17 104 forint,

Félpanzió 14 048 forint

Jelentkezni *Kvaka Mihálynénál* a Vasutasok Szakszervezete Központjában (1068 Budapest, Benczúr u. 41. I. 7. szobában) Vasútüzemi telefonon: 01/19-77/138 melléken lehet.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: dr. Dura László
Szerkesztő: Karácsony Szilárd
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: dr. Márkus Imre,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 Ft, félévre 132 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 1995-0966
Elnök-vezérigazgató: dr. Csöndes Zoltán
ISSN 0460 6000

Lakáscsere

Csere: Budapesti MÁV-lakásra cserélném rácalmási pihenő házamat (80 százalékban kész) 220 négyszögöl telek, gyümölcsfák, víz, villany van. Gáz, telefon és a Duna a közelben. Télen is lakható. Érdeklődni: 01/55-40 Richter Éva

Elcserélném Hegyeshalomban lévő, jó állapotú, 47 négyzetméteres kétszobás, komfortos, önálló udvarral és kamrával rendelkező, MÁV szolgálati lakásomat győri, vagy budapesti MÁV-bérlakásra.

Érdeklődni lehet nap közben a 01/48-57/111. melléken, vagy a 342-05-51-es telefonszámon.

Eladó Kisújszálláson, Honvéd u. 10. alatt, 98 négyzetméteres nádfedeles családi ház, 300 négyszögöl kerttel.

Érdeklődni: telefonon 2-519-333 nappal 1-318-266 este vagy üzemin 49-71/155 mellék Ugrainénál.

Elcserélném megvásárolható hasonló MÁV-lakásra Budapest X. ker., Hungária körúton 1 szoba komfortos, felújított, földszinti, telefonos MÁV-bérlakásomat, amihez kertrész és szerszámos kamra is van.

Minden megoldás érdekel.

Telefon: 262-4174 Kiss

Minden nap: 12 óra után este 21-ig.

Elcserélném Budapest Déli Pályaudvarhoz 2 percre lévő, 51 négyzetméteres (2 nagyszoba, konyha, WC) 2 emeleti olcsó bérű, önkormányzati komfortosítható lakásom 1,5 vagy 2 szobás komfortos lakásra, panel és MÁV-lakás is érdekel, vagy Bp. környéki családi házra. A következő telefonszámon hagyjon üzenetet, s majd visszahívom. Üzemi: 04/18-70, 04/18-32, postai: 06/1/858-707

Elcserélném IV. kerületi, kettő és fél szobás 74 négyzetméteres önkormányzati összkomfortos, telefonos lakásomat kisebb lakásra MÁV-dolgozóval. IV. és XV. kerület és Dunakeszi előnyben.

Érdeklődni: 01/10-04 üzemi telefonon.

GWK PÉNZÜGYI ÉS IDEGENFORGALMI SZOLGÁLTATÁSOK MÁV TOURS

VASUTAS KOLLÉGÁKNAK AJÁNLJUK

Társas utak, valutaváltás kedvezménnyel, vasúti helybiztosítás, repülőjegy értékesítés.

Várjuk érdeklődésüket. Bővebb információ irodáinkban.

GWK - MÁVTOURS irodái:

1062 Bp. Teréz krt. 62.
Tel.: 269-5422 / 269-1602
Fax.: 269-5415 / 269-1603

1122 Bp. Magyar Jakobinusok tere 1.
(Déli Pu.)
Tel./fax: 201-8365
Tel.: 213-0301

1087 Bp. Baross tér
(Keleti pu.)
Tel./fax: 322-9011

1062 Bp. Teréz Krt. 57
(Nyugati pu.)
Tel.: 132-0597

1051 Bp. Nádor u. 19
Tel.: 111-4025 / 111-2442
Fax: 111-0061

1051 Bp. Kígyó u. 2.
Tel.: 118-3738 / 266-6814
Fax.: 266-6813

4002 Debrecen,
Petőfi tér 12
(Vasútállomás)

9021 Győr,
Révai u. 6.
Tel./fax: (96) 328-280

3525 Miskolc,
Kazinczy u. 3.
Tel./fax: (46) 342-718

4400 Nyíregyháza
Zrínyi u. 8-10.
Tel./fax.: (42) 310-392

6720 Szeged,
Jókai u. 11
Tel.: (62) 324-166
Fax: (62) 324-144

9700 Szombathely,
Thököly u. 39.
Tel./fax: (94) 311-498

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a zárféken ülő kollégáink is tudnak. A Magyar Vasutas fotósa egy olyan választási jegyzőkönyvre bukkant, amelyet munkában megfáradt melós kezek két rozogára görbült rozsdás rajzszöggel tűztek fel egy zárfék szálkás deszkafalára. Kollégánk azonnal lefényképezte amit ott látott. Mi pedig nyomban közreadtuk...

Két papírgalacsint sodort a vágányok közt a szél. Zárféken ülő kollégánk lehajolt értük, fölvette azokat, majd tenyerei között gondosan kisimogatta. Egy-egy szlogent talált rajtuk. Sok hasonlóság volt köztük. Mindegyik rövid és a maga módján bizakodó volt. Az egyiket könnyűvé tették elődei a már jól ismert főnöki lózungok: a *„kitörési stratégia”*, *„MÁV 2000”*, és a többi frázissá vált vasútmegváltó igehirdetés. A másik papiros iromány pedig, valószínűleg a melósok találhatták ki, mert a szerző úgy gondolhatta: az igét nem hirdetni kell, hanem ragozni. Hogy melyik állt közelebb kollégánk szívéhez, azt döntse el Ön: Kedves Olvasónk!

MÁS EZ A MÁV!

MÁV = Még Állásban Vagyunk!

A papirosokat nézegetve a zárfékes embernek talán egy pillanatra az eszébe ötlött, hogy az előbbiért talán valaki nagy pénzeket kaszálhatott (de miután nem szeretett másokról rosszat feltételezni, ezért gyorsan elhessegette a belé búvó kisördög piszkálódását). Inkább jó erősen megkapaszkodott a zárfék fogantyújában, és a neki tetsző szlogent mormolgatva bizakodó tekintetét a fővonalból kiváló sínpár felé fordította, mely egy mellékvonal kezdete vagy vége volt...

k.

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.

SORON KÍVÜLI KONGRESSZUS '95

A VSZ választmánya 1995. szeptember 26-án délelőtt féltizenegyre összehívta a Vasutasok Szakszervezete soron kívüli kongresszusát. Az esemény előkészületeiről lapunk Kongresszusi Mellékletében olvashatnak.

ÁRA: 22 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 17-18. szám VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. SZEPTEMBER 20.

Megalakult az új Központi Üzemi Tanács

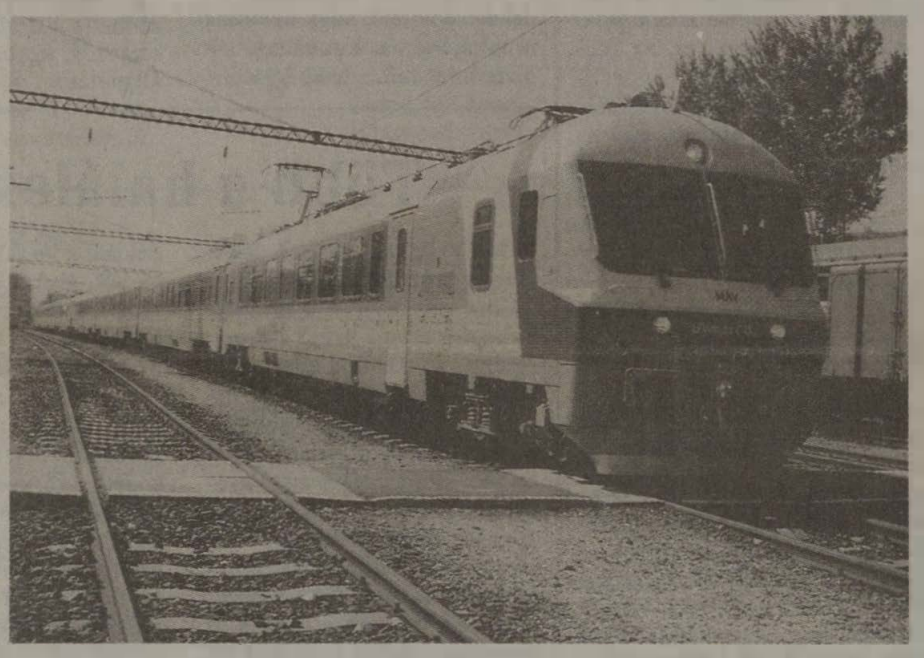
A várakozásokkal ellentétben nem volt botrány a forgalmi-kereskedelmi szakág központi üzemi tanács tagjai megválasztásakor. Dr Ceglédi István levezető elnök felhívta az üzemi tanács elnök és üzemi megbízottak figyelmét, hogy kivonulással, a terem idő előtti elhagyásával ne lehetetlenítsék el a választást.

A küldöttek úgy döntöttek, hogy a választást nem halasztják el, és addig szavaznak, míg eredmény nem lesz. A VDSZSZ jelöltjei — ellentétben az előző választással — vállalták a megmérettetést: küldötteik közül senki sem került be. Kora délutánra már megvolt az eredmény és az új Központi Üzemi Tanács összeült. Elnöknek *dr. Péter Mihályt* VSZ alelnököt, elnök-helyettesnek Horváth Istvánt Ferencváros VSZ szb-titkárát választották meg.

A KÜT tagjai:

Budai Zoltán, Veszprém VSZ
Czirják Ferenc, Mátészalka VSZ
Illés János, Nyíregyháza MOSZ
Horváth István, Ferencváros VSZ
Kotter József, Dombóvár VSZ
Kovács Jánosné, Záhony VSZ
Kozári Margit, Nagyatád VSZ
Német Antal, Kiskunhalas MOSZ
Nyúl László, Kecskemét VSZ
Dr. Péter Mihály, Kb.Felső VSZ
Pintér János, Miskolc VSZ
Sipos József, Ferencváros MOSZ
Szónok József, Záhony VSZ

GANZ-HUNSLET



... „— A menedzsmentnek könnyebb vezetni egy céget, ha van szakszervezet..."

(Írásunk a 7. oldalon)

FORR A VASÚT LEVESE

PÖHACKER ATTILA:

Mátrix

A MÁV helyzete mindenki előtt ismert. A kivezető út kevésbé. Van egy kulcsszó: Mátrix és egy jelszó: Más ez a MÁV. Ez év augusztus végén élvezetes előadáson vettem részt. A téma sokadszor: a MÁV helyzete és a kivezető út. Negyedszázados vasúti pályafutásom alatt sok jelszó volt és ahány vezér, annyi kivezető út. Egyben megegyeztek, valamennyien a szervezetben látták a bajok okát, ezzel kezdték rövidebb-hosszabb pályafutásukat. Most sincs ez másképp.

Az említett előadáson a stratégák közérthetően, magyarul bizonygatták az új szervezet egyedül üdvözítő voltát. Két disszonáns hang azért elhangzott. A pályavasút szervezője a munkát akarja megszervezni, nem a szervezetet! Szívből drukkolok neki.

A stratégiai igazgató mátrixolt. A sok szép magyar kifejezés (divízió, holding, controller) között két oda nem illő idegen szót használt: *személyszállítás* és *áruszállítás*. Gyanítom, hogy igen jól működne a szervezet, ha ezzel a kettővel nem kellene foglalkozni.

De mi is a mátrix? Azt mondják: kétlépcsős irányítás. A két lépcső az 1998-ig létrehozandó megszámlálhatatlan igazgatóság és a meglévő szolgálati főnökségek.

Olyan téglalap alakú háló, ahol az egymáshoz rendelt értékek sorban, illetve oszlopokban vannak elrendezve. A két lépcső a két sor, ez pedig kevesebb, mint a jelenlegi három sor. De nézzük az oszlopokat! Eddig hét volt. Sok mert „a Vezérigazgatósági, területi üzletigazgatósági és üzemigazgatósági hatáskör összemosódott, melynek eredményeként párhuzamos irányítói tevékenységek valósultak meg" — hangzik az indoklás. Mi lesz 98-ban?! Tizenkét oszlop, mint szakigazgatóság, meg egy pár még a vezérigazgatóságon. Mennyi is a sok(k)? Hogy állunk a párhuzamos irányítással? Igaz senki nem mondta, hogy az oszlopok párhuzamosak lesznek, de akkor nem mátrix a neve.

Kevesebb létszámmal működünk? Igaz, de nem az oszlopokban, hanem az első sorban! Nem lesz több pénz, hangzott el. Kinek? Az igazgatók nincsenek a bértarifa táblázatban! Az új kitalált beosztásokat nem tartalmazza a táblázat, mint: divízió igazgató, igazgatósági főcontroller stb. A határ a csillagos ég!

Megalakult a vagyonvédelmi és informatikai szakterület.

Eredmény — ismeretlen. Intézkedés — ismert: bérfejlesztés szűk körben. Terv: feladatok vállalkozásba vitele. A bérköltség nem a MÁV-nál jelentkezik, ez pedig nem semmi. Hogy mibe kerül mindez? Költségbe, igen sokba.

Ha a vasutat úgy működtetnénk, hogy a feladat, felelősség, hatáskör találkozna és még köszönő viszonyban is lennének egymással kevesebb jelszóval, emberi tragédiával „menekülne előre".

A vasút levese még forr és ilyenkor szükségképpen a zavaros kerül felszínre. Át kell szűrni a levest még mielőtt végleg fogyaszthatatlan lesz. Akkor majd nem kijelenteni és elvárni kell a munkavállalóktól, hogy egyen a levesből, azonosuljon vele, mert szívesen fogyasztja, aminek elkészítésében, ízesítésében közreműködhet.

Ellenkező esetben marad a régi tapasztalat: A rabszolga munkája szükségképpen hanyag!

Bemutatkozik a VSZ miskolci területi bizottsága

Tisztelt Olvasó!

Élve az alkalomadta lehetőséggel, arra biztattam a környezetemben tevékenykedő tisztségviselőket, hozzám közel álló munkatársaimat, hogy legyenek segítségemre egy életkép összeállításában a VSZ miskolci területi bizottságáról. Tárjuk Önök elé egy-egy pillanatképpel, eseménnyel megvilágítva azt, ami ma jellemzi élethelyzetünket.

A bemutatkozó írásaink alapján természetesen érdeklődéssel várjuk a véleményünkkel egyező, esetlegesen azokat ellenző olvasói véleményeket, reagálásokat. Várunk olyan jelzéseket a vasút más területén dolgozó kollégáinktól, akik területünkön járva megtapasztalták tevékenységünk pozitív és negatív jelenségeit, mert egymás sikereinek, kudarcainak élményanyaga az, amely véleményformáló, együtt gondolkodó, és hatékonyan cselekvővé teheti a Vasutasok Szakszervezetét.

Szendrei Géza
a VSZ Miskolc Területi Bizottság titkára

(Írásaink a 6. és a 11. oldalon találhatók meg.)

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

A vasutasok hallani sem akarnak arról, hogy elvegyék tőlük évszázados múltú egészségügyi intézményeiket. Kollégáimtól gyakran hallom, a vasútegészségügy túlélt tucatnyi politikai rezsimet (még a Rákosi rendszert is!), tehát igencsak furcsa lenne, hogy éppen egy demokráciában kellene megszűnnie. A Vasutasok Szakszervezete mindig elismerte, hogy — a megváltozott gazdasági-társadalmi körülmények miatt — a MÁV egészségügyi rendszerében elkerülhetetlen változtatásokra szükség van, ugyanakkor minden közéleti megnyilatkozásában hozzátette ehhez: abba soha nem tudna belenyugodni, hogy ezt az állami egészségügyi intézményrendszerbe olvasszák.

A vasutasok joggal szeretnék megőrizni, amit elődeik és maguk elértek. Hosszú évtizedek óta keresetükből téglajegyek vételével és önkéntes segélyező egyesületeiken keresztül áldoztak azért, hogy saját kórházaik, rendelőik és önálló üzemorvosi szolgálataik legyenek.

A Magyar Vasutasban is megírtuk: hónapokkal ezelőtt javaslatot tettünk arra, hogy (a „magyar állam — MÁV Rt. — szerződésének" analógiájára) rendezzék a három kórház tulajdonjogát. Irányításukat a MÁV kebelében kell tartani, de az állam is vállaljon felette fenntartási, karbantartási kötelezettséget. A többi intézmény MÁV Rt. tulajdonú és irányítású legyen, mivel szorosan kapcsolódik a foglalkoztatás-egészségügyhöz és a rehabilitációhoz, valamint a veszélyes üzem által megkövetelt időszakos orvosi ellenőrzés rendszeréhez. A „fennmaradó szabad egészségügyi kapacitás" hasznosítható lenne a hasonló orvosi ellátást, gyógyítást igénylő közúti közlekedési vagy postai munkavállalók körében.

A két évvel ezelőtt megszületett vasúti törvény óta sem történt semmi érdemleges döntés a vasútegészségügy helyzetének átfogó rendezésére.

Ennek ellenére a legutóbbi időkben a Bokros-csomag részeként sorra-rendre születtek meg azok a különböző intézkedések és kormányrendeletek (amelyek nincsenek összhangban a vasúti törvénnyel!) végveszélybe sodorva az egészségügyi rendszerünket.

Egymás után érkeznek a tiltakozó levelek, amelyekben a üzemorvosi rendelők bezárása ellen tiltakoznak a vasutasok. A közvetlen veszélyt nem a kórházak és rendelő intézetek „eltulajdonlása" jelenti, hanem az üzemorvosok státuszában beállt változások. Az életbe lépett rendeletek miatt elvesztek az üzemorvosok háziorvosi jogosultságai. Ezek szerint a közel harmadára csökkenő hálózatban dolgozó üzemorvosok nem vehetik táppénzes állományba a beteg vasutasokat, így beutalni sem tudják az arra rászorulókat. Ha ez a feladat az önkormányzati egészségügy feladatává lesz, valószínűsíthető, hogy csökken a MÁV egészségügyi intézményekbe beutalt vasutasok száma, ami későbbiekben okot adhat az állami egészségügybe való beolvasztásukhoz.

A változások nem csak az egészségügyben foglalkoztatottakat, de a mi munkavállalóinkat is hátrányosan érintik. A vasútegészségügy sok év alatt megalapozott jó híre a vasutasok anyagi áldozatvállalásának eredménye is. Egy csapásra elveszíthetjük azokat a kedvezményeket, amelyeknek a valódi értéke most fog nyilvánvalóvá válni, amikor a magas járulékfizetés mellett egyre több egészségügyi szolgáltatásért kell majd fizetni!

A számunkra elfogadhatatlan körülmények orvoslására 1995. szeptember 14-én a Vasutasok Szakszervezete választmánya úgynevezett „nyolc napon belüli egyeztetést" kezdeményezett a Közlekedési-, Hírközlési-, Vízügyi Minisztérium, az Országos Egészségbiztosítási Pénztár és a MÁV Rt. képviselőivel, amelyre a vasútnál működő reprezentatív szakszervezetek vezetőit is meghívtuk. Emlékeztetni szeretnénk majd a meghívottakat, hogy a tárca közigazgatási államtitkára (március 2-án) éppen a mi szakszervezetünk székházában jelentette ki, hogy „a vasútegészségügy-intézményrendszert senki sem akarja a vasutasoktól elvenni." Ország-világ előtt világossá kell tennünk, hogy az érzelmi okok mellett a vasutasok ragaszkodásának kőkemény anyagi okai is vannak. Meg kell találnunk a megoldást, mert mindenképpen meg kell őriznünk a vasutasgenerációk anyagi áldozatvállalásának gyümölcsét.

MVJ
MÁV VASJÁRMŰ KFT.
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313
Az MVJ-vel nyáron is kedvezőbben:
— vasúti járműjavítás
— fémmegmunkálás
— acélszerkezet gyártás

NYUGDÍJAS VILÁG

125 ÉVES A MÁV NYUGDÍJINTÉZMÉNYE (2.)

Az özvegyek és árvák ellátása

A magyar királyi államvasutak 1870-ben létrejött nyugdíjintézménye a kor és a magyar vasutasok példaértékű jóléti intézménye volt. Egyrészt azért, mert — ezt korábban megjelent lapszámunkban adatokkal is alátámasztottuk —, a nyugdíj mértéke tisztes megélhetést, gondtalan öregséget biztosított. Másrészt, mert a tag elhalálozása esetén özvegyéről és hátramaradt árváiról is messzemenően gondoskodott.

Ismerkedjünk meg közelebbről a nyugdíjintézet humánus intézkedéseivel. Az alapszabály például az özvegyek nyugdíjban való részesítéséről a következőképpen rendelkezett: „Nyugdíjban részesül az özvegy néhai férje után abban az esetben, ha az már részesült nyugdíjban vagy a nyugdíj az alapszabály értelmében a férjet megilletné. Az özvegyi nyugdíj, a férj nyugdíjaztatása előtti időben, tehát a tényleges szolgálati ideje alatt kötött törvényes házasság és a férjjel, annak haláláig közös háztartásban való együttélés igazolása esetén illeti meg az özvegyet."

Ha az özvegy az idézett rendelkezésnek megfelelt, nyugdíjának évi összege kétharmad része, 66 százaléka volt annak az összegnek, melyet férje évi nyugdíj címén már megkapott, vagy elhalálozásakor megkaphatott volna. Az özvegy, a megállapított nyugdíjat férje fizetésének vagy nyugdíjának beszüntetése napjától haláláig, újbóli házasságkötés esetén férjhezmeneteléig kapta.

Az alapszabály arról is rendelkezett, hogy az özvegyet mikor nem illeti meg elhalálozott férje után nyugellátás. Kizáró ok volt például, ha a tag, mint nyugdíjas kötött házasságot. Ebben az esetben özvegyét sem nyugdíj, sem végkielégítés nem illette meg. Ha pedig a férj házasságkötéskor életének 50. évét már meghaladta, özvegye csak akkor tarthatott igényt nyugdíjra, ha a férjénél 15 évnél többel nem volt fiatalabb. Azok az özvegyek, akik nyugdíjra nem tarthattak igényt, *végkielégítést kaptak*, ha a házasságkötés a férj nyugdíjaztatását megelőzte. Ezzel szemben az a nő, aki törvényesen *elvált vagy önhibájából a férjével nem élt együtt*, sem nyugdíjban, sem *végkielégítésben nem részesülhetett.*

A nyugdíjintézet alapszabálya az *árvák segélyezésére* is intézkedett. Világosan előírta, hogy az elhalálozott nyugdíjintézeti tagok törvényes vagy törvényesített gyerekei *18 éves életkorukig* a következő ellátásban részesülhettek:

1. Míg az édesanya vagy a mostoha anya életben van, minden, a 18. életévét még be nem töltött gyermeke után *10 százalékát* kapja annak a nyugdíjnak, melyben a családapa akkor, amikor elhalálozott részesült vagy melyre a nyugdíjaztatása esetén igényt tarthatott volna. Az özvegy nyugdíja és az árvák segélye azonban együttesen *nem haladhatta meg az elhunyt férj nyugdíjának a 90 százalékát.*

2. Az apa elhunyta után, minden egyes gyermek *15 százalékát kapja* annak a nyugdíjnak, melyben az apa akkor, amikor elhalálozott részesült, vagy amelyre nyugdíjaztatásakor igényt tarthatott volna. Az árván maradt gyerekek segélyösszege azonban együttesen sem haladhatta meg az apa nyugdíjának 75 százalékát.

A magyar királyi államvasutak nyugdíjintézetének alapszabálya 1908-ig — *37 évig!* — *változtatások nélkül érvényben volt.* Akkor a változtatást az indokolta, hogy az 1907-ben érvénybe lépett XLIX. és L. törvénycikk nyomán jelentős mértékben módosultak a vasúti alkalmazottak szolgálati- és illetményszabályzati rendelkezései. Mivel ezek szoros összefüggésben voltak a nyugdíjintézet alapszabályával, ezért szükségessé vált annak, egyrészt újbóli megállapítása, másrészt a „függelékek" révén történő megváltoztatása, illetve kiegészítése.

Volt még egy indok a nyugdíjintézet alapszabályának a módosítására. Nevezetesen az, hogy az 1907. évi XIX tc. a magyar királyi államvasutakra nézve is országos érvényű és kötelező erejű törvényben szabályozta a *baleseti kártalanítási eljárást*. Az első 1870-1907-ig, majd az 1907-ben módosított alapszabály 1923. július 1-ig volt érvényben. Ekkor olyan elvi és lényegi változások álltak be, amelyek a nyugdíjintézet tagjainak, illetve azok *családtagjainak csekély előnyt*, viszont annál több hátrányt jelentettek. Ezeket a változásokat az *első világháború súlyos megpróbáltatásai és következményei*, valamint a Magyarországra kényszerített *trianoni* békeszerződés zsaroló, kiuzsorázó rendelkezései kényszerítették a nemzetre. Hogy mást ne említsünk, a húszas évek második feléhez fűződnek a különféle *szanálások, a B-listára helyezések*, az általános *illetménybeli*, a *nyugellátásbeli és a létszámcsökkentések, a kényszernyugdíjazási eljárások.*

(Folytatjuk)

V. F.

VSZ NYUGDÍJAS VÁLASZTMÁNY

Kibővített ülés

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Választmánya szeptember 11-én — az elnökség és a kongresszusi küldöttek részvételével — kibővített ülést tartott.

Az első napirendi pont keretében *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke a *szakszervezeti élet időszerű kérdéseiről*, a szeptember 26-ra összehívott soronkívüli *kongresszus előkészületeiről* és napirendjéről tájékoztatta a testületet. A pénzügyi és vagyongazdálkodásról szólva kiemelte: az apparátusi létszám csökkentésével és szigorú takarékossági intézkedések bevezetésével elérték, hogy a *gazdálkodás ma jó úton halad.* A taglétszámcsökkenés pedig annak ellenére megállt, hogy az első félévben mintegy két és félezerrel csökkent a MÁV Rt. létszáma.

A VSZ elnöke a tervezettnél hosszabbra nyúlt, átfogó tájékoztatója után kérdésekre válaszolt, majd befejezésül arra kérte a testületet és a nyugdíjas szervezeteket, hogy támogassák a Vasutasok Szakszervezetének a mozgalmi élet javítását szolgáló elképzeléseit, a gazdálkodás érdekében kifejtett erőfeszítéseit.

A második napirendi pont keretében Pallos György ügyvezető elnök a második félévi nyugdíjas alapszervezeti taggyűlések javasolt napirendjéhez készített ajánlásokat ismertette, melyet konzultáció követett.

- vi -

MUNKAVÉDELEM

MEGKEZDTÉK MŰKÖDÉSÜKET

Az együttműködést szabályozni kell!

Az első jelzések igazolják, több helyen megkezdték működésüket az ez év májusában megválasztott munkavédelmi képviselők a MÁV Rt. területén. Erre utalnak a munkavédelmi bizottságok érdeklődései, amelyek a bizottság és a munkáltató együttműködési szabályozásának előírásait keresik.

A MÁV Rt.-nél 79 szolgálati főnökségen alakult 3-13 főből álló munkavédelmi bizottság. Ezeknek tagjai, önként vállalták a munkavédelemben a köreműködést, tehát nagy erőt képviselnek. Kétségtelen, hogy a MÁV legtöbb vezetője számol a munkabiztonság javítása érdekében végzett munkájukkal. Ezért feltétlenül indokolt kezdeti bizonytalankodásaik idejét lerövidíteni. Aminek egyik feltétele az indulásnál az érdekelt szervek, szervezetek adják meg a szükséges segítséget, különösen a szakszervezetek működhetnek ebben eredményesen közre.

Hatékony munka a munkavédelmi képviselők, bizottságok részéről csak úgy várható el, ha a munkáltató a munkavédelmi törvényben a *működés feltételeit biztosítja*. Célszerű ezeket a feltételeket a munkáltatóval kötött *együttműködési megállapodásban* rögzíteni.

Mit tartalmazzanak ezek a megállapodások? A munkavédelmi képviselő, vagy bizottság munkájához a munkáltatónak *biztosítani kell a szükséges eszközöket*, például (helyiség, telefon, írószer, védőeszköz stb.) Elengedhetetlen működési feltétel, a munkavédelmi képviselő(k) részére nyújtott *szabadidő*, amit a megállapodáson túl *célszerű kollektív szerződésben rögzíteni*. Alapvető követelmény a munkáltató felé, hogy a képviselőt jogszerű tevékenységében nem akadályozhatják. E jogok gyakorlása közé tartozik a *belépési jog* gyakorlása, ezen belül: A munkavédelmi képviselő belépési jogát a működési területén lévő munkahelyeken, munkarendjének megfelelően gyakorolhatja, *ha ettől eltér, úgy azt köteles bejelenteni* a munkahely vezetőjének.

A munkáltatót *tájékoztatási kötelezettség* is terheli, például az *új munkahely létesítéséről, új technológia bevezetéséről.* A munkahely vezetőjének biztosítania kell a munkavédelmi képviselő részvételét az *üzembe helyezést megelőző munkavédelmi vizsgálatban.* Ezen túl *munkavédelmi szemlék* keretében, vagy egyénileg meggyőződhet a munkahelyek, *munkaeszközök*, egyéni *védőeszközök* állapotáról.

Részt vehet a *munkabalesetek kivizsgálásában.* A részvétel tárgyi feltételeit (értesítés, helyszínre történő szállítás stb.) a megállapodásban kell rögzíteni. Hasonló módon a *munkavédelmi vizsgákon* való részvételének feltételeit is itt kell szabályozni.

Nagyon fontos az egyetértési jog gyakorlását — a megállapodáson túl — *a Munkavédelmi Szabályzatban is előírni.* A munkavédelmi képviselő(k) csak úgy tölthetik be szerepüket, ha *képzésüket* a munkavédelmi törvényben előírtak szerint a *munkáltató biztosítja.* A megállapodásnak erre tételes választ kell adnia. A *jogi védelem* szavatolása elengedhetetlen feltétele az eredményes munkának. A munkavédelmi képviselő(k) munkajogi védelmére a választott *szakszervezeti képviselőre vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.* „Féllábas" lenne a munkáltatóval kötött megállapodás, amennyiben nem kerülne rögzítésre a működése során tudomására jutott adatok és tények *üzemi titokra* vonatkozó szabályainak kezelésére vonatkozó előírások nevesítése.

Pásku Jenő

Több a halálos munkabaleset

A MÁV Rt.-nél 1995. I. félévében a múlt év azonos időszakához viszonyítva a munkabalesetek száma nem változott. Néhány statisztikai adat azonban emelkedést mutat. Különösen a halálos munkabalesetek számát befolyásolta a hét halálos áldozatot követelő nyúli útátjáróban történt tragikus esemény. Ezen kívül négy vasutast ért halálos sérülés munkavégzés közben. Így az elmúlt félévben történt egy halálos munkabalesettel szemben tíz esetet regisztráltak a MÁV-nál.

A csonkulásos esetek száma nem változott. Ellenben emelkedett a balesetek miatti *táppénzes napok száma*, megközelítőleg 50 százalékkal. Ezzel összefüggésben az egy sérültre jutó gyógyulási idő 21 nappal növekedett. Az 1000 főre eső balesetek is *kisebb emelkedést* mutatnak. Szakszolgálatonként vizsgálva a baleseti mutatókat, ezekből az alábbi összefüggések állapíthatók meg. A *forgalmi*, mint legveszélyesebb vasúti tevékenységnél következik be az *összbalesetek több mint egyharmada.* Ebben a félévben 13 százalékkal kevesebb baleset fordult elő mint a bázis időszakban. Kedvezőtlen, hogy ennél a szakszolgálatnál négy halálos és egy csonkulásos eset történt. Szinte kísértetiesen hasonló körülmények között, illetve mulasztások következményeiként a *gépészeti szakszolgálatnál a balesetek száma 10 százalékkal emelkedett,* hasonló módon a táppénzes napok száma is.

A veszélyességi mutatót jellemző 1000 főre jutó esetek ennél a *szakszolgálatnál a MÁV átlagot 35 százalékkal meghaladják.* Kedvező, hogy ezen a területen súlyos esemény nem következett be. A *pályafenntartási munkáknál* a balesetek száma 50 százalékkal növekedett. Itt következett be a 7 pályamunkás halálos balesete is. A többi szakszolgálatnál a MÁV-nál történt összes *balesetnek mindössze 14 százaléka* történt. Többségüknél a javuló tendencia a jellemző. Néhány területen kirívóan magas az egy baleseti sérültre jutó táppénzes napok száma. Például a forgalmi, pályagazdálkodási, távközlő, erősáramú és biztosító-berendezési munkán foglalkoztatott sérülteknél 46,5-47,9 nap között alakult.

A munkabalesetek okait vizsgálva megállapítható, hogy jelentősen (15 százalékkal) emelkedett a *környezeti hatás miatt bekövetkezett balesetek száma. Anyag, gép, berendezés, eszköz hiányosságaira és hibájára visszavezethető balesetek 50 százaléka* ebben a kategóriában fordult elő.

Kedvező jelenség, hogy csökkent a sérült szakképzettségére, előírásellenes tevékenységre, ittasságra mint közvetlen okra visszavezethető esetek száma.

A munkabalesetek elemzésének és ebből levont következtetéseknek egyik legmeghatározóbb kategóriája ok- és okozati körülményeinek vizsgálata.

Az összehasonlító számadatok alapján, ebben a félévben lényeges emelkedés tapasztalható a különböző anyagok szembe jutása, vasipari gépek üzemeltetése, kiszolgálása, közúti járművek mozgatása, üzemeltetése során bekövetkezett eseteknél.

Több mint kétszeresére emelkedett a vasúti járművek álló helyzetű kapcsolási műveleteinél történt sérülések száma.

A létszámcsökkenés ellenére a körülményi tényezők között még mindig a legmagasabb, több mint 20 százalék a vasút területén *gyalogos közlekedés közben* történt baleset.

Hasonló módon nem változik az aránya vasúti járműről történő le- vagy felszállás közbeni eseteknek. Ez év első félévében e műveletnél 35 sérülés következett be.

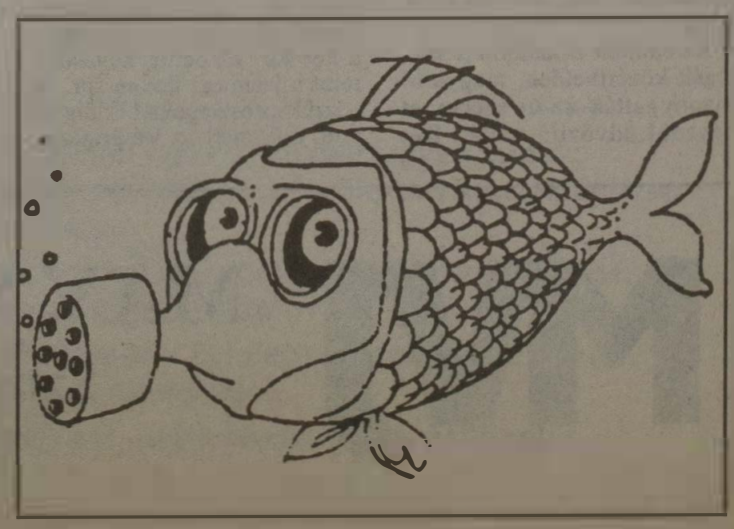
Számbeli csökkenés tapasztalható a járművek nyílászáróinak kezelése, használata közben történt baleseteknél. Fele a múlt félévben történteknek.

A többi, itt nem részletezett okozati és körülményi megosztásban stagnáló állapot jellemző. A munkabalesetet jellemző mutatók alakulása vegyes képet mutat. A közvetlen okok elemzéséből levont következtetések és a veszélyességi mutatók, a halálos munkabalesetek nagy *száma a munkabiztonság romlására utalnak. A szakszervezeti testületeknek ebből le kell vonni a megfelelő következtetéseket.*

Történetesen határozottabb fellépésre van szükség a munkáltató felé annak érdekében, hogy javítsák a munkakörülményeket, *szerezzenek érvényt a munkabiztonsági előírásoknak,* követelményeknek. Ennek egyik hatékony módja: a munkáltató a vasúti tevékenység feltételrendszerében *kezelje egyenrangúan* a munkavédelmet. A szakszervezeti szervek a munkakörülményeket, annak színvonalát az életminőség egyik meghatározó elemeként értékeljék.

A jelenlegi romló munkakörülmények megállítását és a javulási folyamat beindítását, ilyen tudatos felfogásban és erre alapozó érdekvédelmi munkával lehet és kell elérni.

P. J.



A SZERVEZETI ÉLET HÍREI

Érdekvédelmi tárgyalások:

1995. szeptember 5.

A Vasúti Érdekegyezetető Tanács (VÉT) ülésén megállapodás történt abban, hogy a bértárgyalások megkezdése előtt négy téma kerül megvitatásra: a VÉT ügyrendje, közös állásfoglalás a kollektív szerződés (KSZ) értelmezésére, az 1995. I. félévi bér- és létszámgazdálkodás, az Mt. módosítása miatt szükségessé váló KSZ módosítás megvitatása.

Ugyanezen a napon ülésezett a VSZ MÁV Rt *Érdekegyeztető Bizottsága és Bérbizottsága.* A testület kéri a tagokat és a tisztségviselőket, hogy a bértarifával kapcsolatos véleményüket juttassák el a bizottság tagjaihoz.

1995. szeptember 7.

Ezen a tárgyalási napon a VÉT ülésén résztvevő felek elfogadták a KSZ közös értelmezésére kiadandó állásfoglalást. A dokumentumot szeptember 12-én írták alá.

Vezető testületek, közép- és alapszervezetek rendezvényei:

1995. szeptember 1.

A VSZ Távközlő-, Erősáramú és Biztosító-berendezési Intézőbizottság küldöttértekezlete megtárgyalta a szakszolgálat átszervezésével kapcsolatos tennivalókat. Ezen kívül a bizottság megtárgyalta a bértarifa-rendszerre vonatkozó javaslatokat, valamint az 1995. évi szakági oktatással kapcsolatos technikai jellegű teendőket.

1995. szeptember 5.

A Gépészeti Intézőbizottság értekezletén megtárgyalta a választmányi ülés és a kongresszusi előkészületeit, tájékoztató hangzott el titkári értekezletről és a 1995. évi dzsembori eseményeiről.

1995. szeptember 6.

VSZ Elnökség ülésén tájékoztató hangzott el a VSZ XIII. kongresszusa határozatainak végrehajtásáról, az ott elfogadott program időarányos végrehajtásáról, valamint a kongresszus óta végzett munkáról. A testület meghatározta a VSZ rövid-, és középtávú feladatait, valamint javaslatot fogadott el az Alapszabály módosítására.

Pécsi Területi Bizottság kibővített ülés keretében az üzemviteli üzemi tanácselnököket, megbízottakat tájékoztatta a KÜT választás lebonyolításáról, valamint a soron kívüli kongresszus előkészítésének területi feladatairól.

1995. szeptember 7.

Pályagazdálkodási Intéző Bizottság Titkári testületi ülésén az alábbi napirendek szerepeltek: a MÁV Rt. pályavasút 2 éves szervezetfejlesztési koncepciója; tájékoztató az intézőbizottság XIII. kongresszus óta végzett munkájáról; felkészülés a soron kívüli kongresszusra.

1995. szeptember 12.

Területi Bizottság Szeged titkári testületi ülésén tájékoztató hangzott el a MÁV Rt Szeged Üzletigazgatóság I. félévi teljesítményéről, valamint a soron kívüli kongresszus előkészületeiről

FEJTSE KI VÉLEMÉNYÉT!

Küszöbön a bértarifa-módosítás

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) július közepi ülésén a MÁV Rt. vezetői a munkavállalói érdekképviseleti szervezetek képviselőinek átnyújtották a bértarifa módosításával kapcsolatos elképzeléseiket. A Magyar Vasutas hasábjain felhívtuk olvasóink figyelmét arra, hogy szívesen helyt adnánk hasábjainkon a bérrendszer módosításában érintett munkavállalói véleményeknek. továbbra is arra buzdítjuk olvasóinkat: mondják el véleményüket, javaslataikat.

VSZ FORGALMI UTAZÓ TAGOZAT

Javaslatok

A VSZ Forgalmi Utazó Tagozat vezetőjeként szeretném kifejteni a véleményemet a MÁV Rt. új besorolási és alapbérrendszer kialakításához. Az általam képviselt dolgozók nevében — hiszen kollégáink több fórumon jelezték a jelenlegi bértarifa-rendszer negatívumait — az új bértarifa-rendszer kialakítását szükségesnek tartom.

A tagság által jelzett igények alapján az új bértarifa elkészítésénél a következő kérdéseket kell figyelembe venni:

— a változás nem okozhat indokolatlanul nagy feszültséget,

— az előírt szakirányú vasúti végzettséget,

— a vasút megítélése szempontjából a munkakör által elfoglalt helyet,

— a munkakör ellátásához szükséges kiképzési és gyakorlati időt,

— a munkakör ellátásának nehézségi fokát (munkakörülmények),

— az előírt állami iskolai végzettséget — de a túliskolázottságot — nem szabad figyelembe venni.

Nem szabad egyes munkakörök indokolatlan előnyben részesítésére használni, a szakmunkás-bizonyítványt (MüM 6/92. rendelet) — ha a munkakör ellátásához nem szükséges kiemelten kezelni, hiszen a jelenlegi tarifa az érettségi bizonyítványt egyes munkakörökben indokolatlanul előnyben részesíti.

A régi rendszerből fenntartható: a *fizetési osztályonkénti 10 százalékos, bértételenként 4 százalékos emelkedés, és a három éves gyakorlati idő számítása.*

A régi rendszerből *fenn kell tartani a korkedvezményre jogosító szolgálati idővel rendelkező munkatársak gyakorlati idejének meghatározását:* — női dolgozókat 12 évenként, — férfi dolgozókat 15 évenként egy bértétellel feljebb kell sorolni.

A bértarifába való besorolásnál a fentiek alapján és azok alátámasztására — a munkakörök összevetésével bemutatunk két gyakorlati példát.

Jegyvizsgáló: kiképzési ideje hat hónap, jegyvizsgálói vizsga (kereskedelmi, vonatfékezői vizsga) alapfokú állami iskolai végzettség van előírva. *Rendész*: kiképzési idő három hónap, rendész tanfolyam, alapfokú állami iskolai végzettség kötelező.

A kiképzési idő, a vasút megítélése szempontjából végzett munka és a munkakörülmények összevetése alapján a *jegyvizsgálót egy kategóriával magasabb fizetési osztályba kellene* besorolni.

Vonatvezető: kiképzési idő 6,5 hónap, vonatvezetői vizsga (kereskedelmi, forgalmi) követelmény még alapfokú állami iskolai végzettség. *Tolatásvezető*: kocsirendezői vizsga + tolatásvezetői vizsga (forgalmi) alapfokú állami iskolai végzettségnek meg kell lenni.

A vasúti vizsgákat és azt a tényt, hogy a vonatvezetőt tolatásvezetői feladatok elvégzésére is kötelezi az F2-es utasítást figyelembe véve a *vonatvezetőt egy kategóriával magasabb fizetési osztályba kellene besorolni.*

A konkrét fizetési osztályba sorolási javaslatokat megvitatás és elfogadás után a *tagozat ügyvivő testülete fogja elkészíteni.*

Friedrich Imre
tagozatvezető

DEBRECENI VONTATÁSI FŐNÖKSÉG

Alapbérpótlékra legyenek jogosultak

A Magyar Vasutas legutóbbi lapszámában közzétett felhívásra a debreceni vontatási főnökség VSZ alapszervezete által beküldött javaslatot annak ellenére közzétesszük, hogy nem közvetlen a bértarifára, hanem a kollektív szerződésben szabályozott bérpótlékokra vonatkozik.

A KSZ 44. § 11. pontjához javasoljuk

Azon szolgálati helyeken ahol a napi munkavégzés alatt balesetelhárítási, vegyi, tűzoltási készenlétre kötelezettek a munkavállalók — a kivonulás idejére (riasztástól érkezésig) —, 50 százalékos alapbérpótlékra jogosultak. *Indoklás*: Munkaköri kötelesség plusz készenlét jelentsen egyfajta díjazást.

A KSZ 53/A. § fel kellene venni:

Eredeti munkakörének munkatevékenységétől eltérő technológiai folyamatok végzése esetén pótlékot kellene fizetni. Alapbér 20 százaléka időarányos teljesítés mellett. *Indoklás*: Járműjavítói technológiát kell vontatási telepen végezni. A megtakarításból pedig a bér oldalra juttatni.

A KSZ 64/A. § fel kellene venni:

A kötelező védőoltásban részesülők veszélyességi pótlékra jogosultak. Mértéke: alapbér 20 százaléka. Ez indoklást nem igényel.

A KSZ 65. §

A belföldi kiküldetés jelenleg csak a napi többlet élelmezési költség fedezésével foglalkozik (110 forint). Rögzíteni kell azt a helyzetet, amikor például egy nappalos munkavállaló 5 órakor elindul az ország valamelyik területére vezetője rendelkezésére, majd 23 órakor érkezik meg. Vállalat érdekében van távol 8 órát részére elszámolnak és kap 110 forint élelmezési pótlékot. Ebben az esetben a 10 óra idejével mi van? Nem beszélve arról, amikor 72 órát, vagy többet van távol és csak 3 x 8 vagy 4 x 8 stb. órát számolnak el részére.

Szabó Sándor
szb-titkár

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:

— vasúti tartálykocsik bérbeadására

— vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára

— nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik, tartálytest gyártására

— vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)

— vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására

— daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.

Felvilágosítás:

Vállalkozási osztály
Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725
Vasúti telefon: 03-29-86

VASÚTI ÉRDEKEGYEZTETÉS

MEGKEZDŐDTEK A BÉRTÁRGYALÁSOK

Számháború?

A külső szemlélő számára talán fel sem tűnt, hogy az elmúlt hét a vasúti érdekegyeztetés rendkívül aktív és eredményes időszaka volt. Hosszas vajúdás után végre megszületett a kollektív szerződés értelmezését tartalmazó dokumentum, mely konkrét válaszokat ad azokra a kérdésekre, melyek KSZ alkalmazása során a külszolgálatoknál — például a helyi függelékek megkötésekor — vetődtek fel.

A MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek elfogadták a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) ügyrendjét, amely akár történeti jelentőségű is, hiszen a VSZ ettől a pillanattól lett hivatalos tagja a fórumnak. Ezzel a lépéssel a Vasutasok Szakszervezete egyértelműen demonstrálta, hogy lezártnak tekinti a szakszervezetek közt évek óta folyó — cseppet sem dicséretes — „küzdelmet" és a korrekt kapcsolatokban érdekelt.

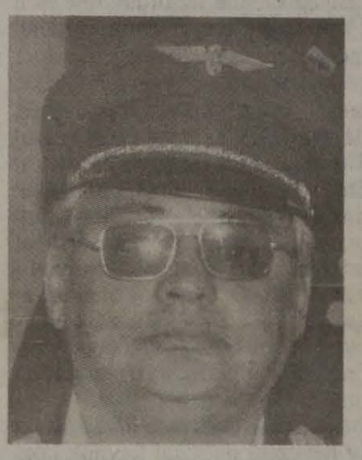
A szakszervezetek közti új típusú együttműködés első lépéseként a három reprezentatív szakszervezet eljuttatta egyeztetett álláspontját a MÁV Rt. *vezetőihez a távolléti díj bevezetéséről.* (Tudomásunk szerint kedvező fogadtatásra talált.)

Ilyen pozitív előzmények mellett egyeztek meg a VÉT tagjai abban, hogy 1995. szeptember 18-án kezdik meg hivatalosan a jövő évi bértárgyalásokat. Mindemellett hidegzuhanyként érte a társszakszervezeteket a Mozdonyvezetők Szakszervezetének (MOSZ) szeptember 15-ei bejelentése, miszerint a mozdonyvezetők 1996-ban *harminc százalékos bérfejlesztést követelnek.* Senki sem akarja kétségbe vonni a MOSZ autonómiáját (a követelésük mértékét sem lehet ebben a pillanatban minősíteni), de tudniuk kell, hogy a „Mozdonyvezetők napján" a MÁV Rt. vezérigazgatójának átnyújtott dokumentum a Vasutasok Szakszervezete tagjaiban és tisztségviselőiben megint olyan indulatokat indukálhat, melyek csak arra „jók", hogy ismét egymással foglalkozzunk. Nehéz feltételezni, hogy ez lett volna a szándék. A korábbi időszak bértárgyalásai bebizonyították, hogy az együttes fellépés eredményesebb, különösen igaz ez akkor, amikor a munkáltatói oldal valóban komolyan készül a tárgyalásokra. *Ebben a számháborúban a menedzsment homlokán kívül és belül elhelyezkedő számok megfejtésére kellene koncentrálnunk.*

(karácsony)

VASUTASPORTRÉK

Legutóbbi lapszámunkban megírtuk: a Nyugati pályaudvar szakszervezeti bizottsága és a helyi üzemi tanács közös ülésen utólag kapott tájékoztatást az állomás takarításának privatizálásáról. Megjelenésünk óta senki sem cáfolta meg állításunkat, hogy az elbocsátott dolgozók évi bérköltsége négymillió forint: azaz „így lett gazdaságosabb a 24 milliós kiadás a 4 millióssal szemben". Erről kérdeztük Martin Miklós véleményét.



Martin Miklós
ügyeletes tiszt
Nyugati pályaudvar

„Amíg 17 embert csak azért bocsátanak el, mert ez valakiknek jó üzlet, addig nem tudom, hogy lehet-e vállalati gazdálkodásról beszélni.

Sajnos, ez az egész magyar gazdaságra jellemző, s ezért tart itt az ország."

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

Érdekvédelem svéd szemmel

Az MSZOSZ meghívására, svéd szakszervezeti küldöttség tárgyalt Budapesten szeptember első hetében. A delegációt fogadta Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke és Horn Gyula miniszterelnök. Bertil Johnsson a „kék gallérosok" (LO) szakszervezeti tömörülés vezetője lapunk munkatársát tájékoztatta az érdekvédelem svédországi helyzetéről.

A svéd delegációt *Bertil Johnsson,* a reálszféra dolgozóit tömörítő szakszervezeti szövetség (LO) elnöke vezette. A szervezet a hétmillió lélekszámú Svédország legnagyobb tömörülése, mintegy 2,5 millió taggal. A MSZOSZ és az LO *együttműködése hagyományokon alapul,* így a megbeszéléseken nemzetközi érdekvédelmi problémák kerültek terítékre, különös tekintettel az EU-tagság tapasztalataira.

Johnsson szerint *a munkavállalók problémái mindenütt azonosak,* a megoldások lehetnek mások. Kérdéseimre válaszolva elmondta, hogy elméletileg ő is lehetne miniszter a svéd kormányban, de pillanatnyilag ez nincs napirenden. Legnagyobb problémának a munkanélküliség 2-ről 12 százalékra történő növekedését tartja, amelynek leküzdése a legfontosabb feladat egy szakszervezeti vezető számára. Ugyanis ez mintegy 100 milliárd svéd koronába kerül az államnak. A svéd szakszervezet erejére jellemző, hogy nyugati multinacionális cégeket hozott nehéz helyzetbe, mivel nem kötöttek megállapodást a szakszervezettel. Tizenöt ágazati szakszervezet vett részt a *bojkottban,* például a dokkmunkások nem rakták ki az áruikat, a szállítók nem fuvarozták el a termékeit. Az amerikai konszernek végül kénytelenek voltak meghátrálni.

A szakszervezeti tagdíj a jövedelem 2 százaléka, amelyből 1/2 százalék egy munkanélküli alapba kerül. Ezt a szakszervezet kezeli, amelyet az állam további koronamilliárdokkal egészít ki.

TP

JÓ TUDNI

JOGSEGÉLY

Ügyvédi segítség

A Vasutasok Szakszervezetével megkötött megbízási szerződés alapján a Budapesti 88. sz. Ügyvédi Iroda (1062 Budapest, Podmaniczky u. 24-28.) — a korábbi jogsegélyszolgálat — a MÁV Rt. Budapesti Üzletigazgatósága illetékességi területén a Vasutasok Szakszervezetének tagjai, illetve az üzemi balesetből eredő halál esetén elhunyt tagtársunk hozzátartozója részére jogszolgálat keretében ingyenesen ügyvédi segítséget nyújt. Dr. Dóra Bélát erről a jogi tevékenységről kérdeztük meg.

— Mire terjed ki az ingyenes ügyvédi segítség?

— Szóbeli tanácsadás mindennemű jogi ügyben. Munkajogi — társadalombiztosítási — családjogi ügyekben periratok szerkesztése írásban. Jogi képviselet ellátása munkaviszonyt (például felmondás, üzemi baleset stb.) érintő és társadalombiztosítási ügyekben. Az ingyenes ügyekhez nem tartozó esetekben pedig a VSZ-tagok képviseletében az ügyvédi iroda az ügyféllel történt megállapodás után munkadíjat köt ki.

— Mikor van félfogadás?

— Hétfőn 13,00 órától 17,00 óráig, szerdán 9,00 órától 17,00 óráig és pénteken 9,00–12,00 óráig.

— Telefonszámuk?

— Üzemi 40-32, városi 112-4833, 3220-660/40-32.

— Köszönjük a tájékoztatást.

d.

VASÚTROMBOLÁSOK

Gondolatok a vasút múltjáról

Tényekkel, adatokkal és számokkal alátámasztott írást kapott a Magyar Vasutas szerkesztősége a minap. A miskolci szerző dolgozatának egyik-másik megállapítása egyenesen megdöbbentett bennünket. Úgy döntöttünk: e gondolatokban gazdag tanulmányt közreadjuk, még akkor is, ha nem minden kitételével értünk maradéktalanul egyet.

A magyar vasút 1996 nyarán lesz 150 éves. A MÁV vezetése már megkezdte a méltó felkészülést a jubileumra. A magyar vasút nem csupán egy vállalat a többi között, hanem az elmúlt másfél évszázad alatt végbement óriási gazdasági fejlődés hajtómotorja. Az elmúlt időszak első száz évében érvényesült gróf Széchenyinek 1845. január 25-én benyújtott „Javaslat"-ában leírt gondolat: „...lelje csak a haza minden lakosa vágyainak kielégítését, szorgalmának jutalmát."

Széchenyi elképzeléseinek megvalósítói közül ki kell emelni Baross Gábort, aki — az idők szavát megértve, hazafias érzülettől áthatva — cselekedett. Alkotásaiból ma is — nem is egy — létezik. Olyan egységes vasutas-társadalmat alakított ki, amelyet méltán tartottak a világ legpéldásabb civil seregének. Helytálló a kortárs Jókai vélekedése: ...Baross korszakot emelt vállán, utat tört a járatlanba, vas keze alatt meghajolt a lehetetlen".

Hol vagyunk ma ettől? A vasutas-társadalom a megosztottság jeleit mutatja...

A vasút hosszú történetében voltak végveszéllyel fenyegető mozzanatok. Az I. világháborút követő tanácskormány bukása után országunkra szabadított román seregek katonái — a Mardarescu tábornok által aláírt fegyverszüneti feltételekben rögzítve — vasúti felszereléseink 50 százalékát nemhogy elvitték könyörtelenül, hanem minden mozgathatót elraboltak, ami megragadta képzeletüket. Erről sokat beszéltek nagyszüleink és szüleink közvetlen, személyes élményeik alapján. Évekkel később, amikor mód nyílott a higgadt mérlegelésre, kiviláglott, hogy az ország megszállásával okozott kár 5,8 milliárd svájci frankra becsülhető, a vasútnak okozott kár pedig — az 1919. augusztus 19-i korona értékben számolva — meghaladta a 34 milliárd koronát. Hosszú lenne felsorolni tételesen az eltulajdonított vasúti javakat. 1919 őszén mindössze 410 darab gőzmozdonyunk és 615 személykocsink maradt.

A csapások ezzel nem értek véget: reánk szakadt a trianoni béke, amelyet 1920. június 4-én, pénteken 12 órakor írtak alá. Ismeretes, az ezeréves Magyarországot ötfelé szakították. Azt már azonban kevesebben tudják, hogy vasúthálózatunk 61 százalékát elvesztettük. A győztes hatalmak olyan önkényes határ-megállapításokat hajtottak végre vasúti tekintetben is, amelyek lehetetlen állapotokat szültek. Nem lehet szavakat találni, hogy a gonoszság, az ostobaság, vagy a tudatlanság volt-e szörnyűbb! Nagy vasúti csomópontjaink, rendelkező állomásaink megszállott, területre jutottak. Ennek folytán történelmi emlékeinkkel teli városaink szakadtak el. A feléjük vezető vasútvonalak néhány része puszta mezőkön, szántóföldeken ért véget, holott pár kilométer változtatással ésszerűbb megoldás is kínálkozott! (Lásd a mellékelt térképet!)

A kétségbeejtő állapotok közepette a kormány 90 évre bérbe akarta adni a MÁV-ot egy Halmos Károly nevezetű politikai ügynök közvetítésével az antanthatalmak bizonyos pénzcsoportjának, rendkívül kedvezőtlen anyagi feltételek mellett. A végrehajtás azonban meghiúsult a közlekedési blokkba tömörült vasutasok, hajósok, postások, villamosvasúti dolgozók és az ország közvéleményének tiltakozására.

Magyarország és benne a MÁV olyan mélypontra került, hogy nem látszott a kibontakozás útja. S mégis...

Ha összehasonlítjuk az akkori és a mai helyzetet, vitathatatlan, hogy 1920-ban mérhetetlenül kedvezőtlenebb és kilátástalanabb helyzet előtt állott vasútunk, de a hazaszeretet és a nemzet iránt érzett felelősség és megbecsülés csodákra volt képes. A lerongyolódott, kifosztott Magyarország vasútja az 1920-as évek végére, a béke legszebb éveire emlékeztető közlekedést teremtett meg, az évtized végén, a 30-as évek elején már jeleit bontogató nagy gazdasági világválság ellenére. S mit tapasztal ma a hivatásszerető vasutas: nagymérvű vasútfelszámolás, mint amit az 1968-ban korszakalkotónak minősített Csanádi-féle vasútromboló politika bocsátott útjára. Ez a pusztító tevékenység — a jelek szerint — folytatódik 1995 tavaszán, amelyben megvalósulni látszik a Mercer nemzetközi cég rideg, minden vonatkozásban pénzérdekű felmérése. A vasutasok zöme elkeseredett, mert Magyarország egyik nagy múltú és legfontosabb stratégiai ágazatát nem kezelik jelentőségének megfelelően. Az egyszerű vasutast nem vigasztalja, hogy a törzshálózati fővonalakon ultramodern expresszvonatok közlekednek, és főúri környezetben lehet utazni, mi több, a 120 kilométeres sebességgel robogó vonatból telefonálni bárhová — ha a mellékvonali forgalom a száz évvel ezelőtti vasutat is alulmúlja. A mellékvonalak — még ma — a felét teszik ki a megmaradt országos vasúthálózatnak, amelyek mentén hazánk lakosságának nagyobb része él.

Halas György, Miskolc
nyugalmazott MÁV főfelügyelő

BARANGOLÁ SOK

Fogaskerekűvel Alsó-Ausztria tetejére

Tisztelt Szerkesztőség!
Engedjék meg, hogy bemutatkozzam!
Reidinger Zoltánnak hívnak és jómagam is vasutas vagyok. Sopronban, a GYSEV Vontatási Főnökségnél dolgozom, mint villanymozdony-szerelő.
Több alkalommal eljutottam az ausztriai Puchbergbe és megismerkedtem a közel százéves fogaskerekű vasúttal is, amely Alsó-Ausztria legmagasabb hegyére, a Schneebergre közlekedik. Bízom benne, hogy írásom felkelti a vasútbarátok figyelmét!
Kérem, hogy amennyiben írásom megjelenik, értesítsenek róla, illetve szíveskedjenek részemre tiszteletpéldányt küldeni, mivel a GySEV-nél nem mindig lehet lapjukhoz hozzájutni!...

A Magyar Vasutas szerkesztősége mindenkor szívesen teret ad olvasóink érdekes írásainak. Mi is bízunk abban, hogy ezek megragadják a vasút barátainak figyelmét. Mi pedig reméljük: a GYSEV -nél is mindenki számára elérhető lesz lapunk.

Puchbergről a Schneebergre

A Bécsújhelytől (Wiener Neustadt) 26 km-re nyugatra fekvő *Puchberg* a *Schneeberg* (Hó-hegy) vidékének turisztikai központja. Az alig 4000 lakosú bájos városka egyik nevezetessége a közel 1800 m-es magasságig felkapaszkodó fogaskerekű vasút.

A vasútépítés gondolata a Schneebergre már 1872-ben felmerült, ám akkor azt még déli irányból, a Rax-hegység lábánál elterülő Payerbach-ból képzelték el. A mai vasút tervei 1895. szeptember 25-én dr. *Karl Haberl* bécsújhelyi polgármesternek és *Josef Tauber* mérnöknek köszönhetően születtek meg. Koncepciójuk szerint *Bécsújhelytől Puchbergig* normál, Puchbergből pedig fogaskerekű vasút vezetett volna a Schneebergre. A megfelelő engedélyek megszerzése után 1895. december 4-én el is kezdődtek a munkálatok. *A normál nyomtávú szakasz átadására 1897. április 15-én került sor.*

A fogaskerekű vasút svájci licenc alapján *Leo Arnoldi* mérnök irányításával készült. Az 1000 mm nyomtávú, 9,746 km hosszú pálya első (Puchberg-Baumgartner) *szakaszát 1897. június 1-jén*, míg a második (Baumgartner-Hochschneeberg) szakaszát *szeptember 25-én* adták át ünnepélyes keretek között a forgalomnak.

Az elmúlt évtizedek alatt a Schneebergbahn (Hó-hegy-vasút) *több százezer utast* csalogatott magához. 1902-ben *I. Ferenc József* császár és kísérete, 1910-ben pedig az „operettbáró", *Lehár Ferenc* is kipróbálta.

Százesztendős mozdonyok

A kisvasút ma az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) tulajdonában van, amely eredeti állapotában őrzi azt. Jelenleg április végétől november elejéig üzemel, ami 2-6 vonatpárt jelent naponta. Képzeletben most mi is üljünk fel rá!

A puchbergi állomáson a linzi Krauss mozdonygyárban 1896 és 1900 között gyártott és azóta többször is felújított öt, ma is működő kis lokomotív egyike vár ránk. A mozdonyokat a „*Puchberg*", a „*Hengst*", a „*Waxriegel*", a „*Kaiserstein*" és a „*Klosterwappen*" nevekre keresztelték (az utóbbi négy egy-egy hegycsúcs neve). Első pillantásra úgy tűnik, mintha a kis gőzös a *föld alá akarná dugni az orrát*, ám ez az építési mód nem véletlen. A kialakításnak (*körülbelül 10 fokos dőlésszög orrirányban*) köszönhető, hogy a mozdony kazánjában a meredek emelkedők ellenére is megfelelő lesz a vízszint, ugyanakkor kedvezően alakítja a mozdony tapadását is. A mozdony teljes hossza 5550 mm, szélessége 2250 mm, kiszerelt súlya 18 tonna. Legnagyobb sebessége 12 km/ó.

A háromtengelyes lokomotív két elülső csatolt és hátsó futótengelye közül a középsőn helyezték el a meghajtó fogaskereket, mely a sínek között levő fogasléchez kapcsolódik (a fogaskerékhajtás elve az állomás végénél levő emlékkövön is látható). A megcsúszást, megpördülést is csökkenti egyúttal.



Indulás előtt a mozdony szenet és vizet vesz, majd a két fapados kocsiból álló szerelvény végére jár, mert felfelé toltvonatként közlekedik.

Szuszogva

A kalauz a jegyeket ma is a peronon kezeli, akárcsak a század elején. Az utasok beszállnak — maximum *100 utas részére van egyszerre hely* —, majd az indítási jelre a mozdony hosszú füttyöt hallatva tolni kezdi a vonatot...

A menetidő mintegy 80-85 perc, így van időnk gyönyörködni a tájban. Puchberg házait elhagyva alpesi legelőkön vágunk át. Először *Schneebergdörfl*-nél állunk meg, majd a *Hauslitzsattel* megálló következik. Innen egyre meredekebbé válik a pálya és a vonat szuszogva érkezik fel a *Hengsthütté*-hez. Ez az első vízvételező hely. Tovább indulunk és *Ternitzer Hütte* megállót elhagyva befutunk *Baumgartner* állomásra, amely a második vízvételező hely. Ezután következik az utazás legérdekesebb része. A pálya meredeksége eléri a 200 ezrelékest és lassan a törpefenyők övezetébe jutunk. Hamarosan beszakadunk az *első alagútba* (152 m), majd a *Vadkapunak* (Eisentor) nevezett másodikat (120 m) is elhagyva, egy utolsó erőlködést követően megérkezünk a *Hochschneebergre*. Ez Ausztria legmagasabban, 1795 m magasságban levő vasútállomása.

Az állomástól 1-2 perces sétával elérhető az *Elisabeth Kirchlein* (Erzsébet-kápolna), amely I. Ferenc József feleségének emlékére épült 1901-ben. A közeli *Hotel Hochschneebergben* frissítőt és harapni valót kaphatunk, sőt a merészebbek 1-1,5 óra alatt a Schneeberg legmagasabb csúcsára, a *Klosterwappen*-re (Kolostorcímer 2075 m) is feljuthatnak.

Puchbergbe visszatérve nézzünk még be a *Schneeberg Múzeumba*. A fogaskerekűről szerzett ismereteinket teljesebbé tehetjük, ha megtekintjük az egykori vasútépítés dokumentumait, régi fotókat és munkaeszközöket is.

A Schneebergbahn két év múlva, 1997-ben ünnepli 100. születésnapját. A puchbergiek azonban már most készülnek rá és remélik, hogy az évforduló sok lelkes vasútbarátot vonz majd városukba.

Nosztalgia tervek '95

A MÁV História Munkabizottság ösztönzése és tanácsai alapján a MÁV az elmúlt évtizedben jelentős áldozatvállalással számos muzeális értékű járművét építette újjá. Így olyan — nemzetközileg is kiemelkedő — nosztalgia járműpark jött létre, mely nemcsak a vasúti múlt emlékeit őrzi, hanem a magyar vasút „image"-ét színesíti, sőt e járművek speciális üzemeltetése bevételi lehetőséget is jelent. E meggondolások alapján jött 1992. év végén létre a lényegében MÁV leányvállalatként működő MÁV Nosztalgia Kft, melynek fő tevékenysége a MÁV muzeális járműpark nosztalgiaüzemben történő hasznosítása.

Vasúti nosztalgiaüzem iránt különböző korú, érdeklődési körű és anyagi erejű rétegek részéről tapasztalható érdeklődés. Rendkívül rokonszenves csoportot jelentenek azok az öreg és fiatal hazai vasútbarátok, továbbá unokák, szülők és nagypapák, akiknél a pénztárca tartalma sajnos nincs arányban vasútszeretetük mértékével. *A MÁV és a Nosztalgia Kft. ezt a tényt érezték át, midőn a múlt év turistaidénye óta tavasztól őszig olyan gőzvontatású nosztalgiavonatot közlekedtet szombatonként a Dunakanyarba, melyen 100 forint pótdíj kifizetése után normál díjszabás és az összes kedvezmény érvényes.*

Közismert tény, hogy a gőzüzem önköltsége magas. Ezzel magyarázható, hogy *a híres „100 éves vonat"-nak, mely a balatoni főidényben Keszthely-Révfülöp között a hét néhány napja kivételével közlekedik, különleges díjszabása van. Ennek a vonatnak utasai túlnyomórészt külföldi turisták, azonban a Nosztalgia Kft. 50 százalékos kedvezményt biztosít a — sajnos még így is gyér — magyar utasok számára. E vonat utasai kívánságukra Badacsonyban hangulatos ebéden is részt vehetnek.*

„A 100 éves vonat" balatoni tartózkodása idején bizonyos estéken Keszthelyről induló menetek állnak a közönség rendelkezésére, melyekkel a sümegi várban lovagi játékokon s azt követően végvári vacsorán vehetnek részt, más napokon Badacsonyba indul késő délután a vonat, ahol a vendégeket nemcsak hangulatos vacsora, hanem parasztlakodalommal egybekötött program is várja.

Rendkívül sokrétűek és színesek azok a programlehetőségek, melyek bizonyos minimális létszámú vendég esetén külön megrendelésre állnak rendelkezésre. Ilyenek: a különböző tanyákra indított, cigányzenés vacsorával, folklór- és lovasbemutatóval összekötött „tanyaprogramok", melyek kisebb létszám esetén az Európa-hírű, „Árpád" gyorssínautóbusszal, nagy csoportoknál pedig gőzvontatású nosztalgiavonattal közlekednek.

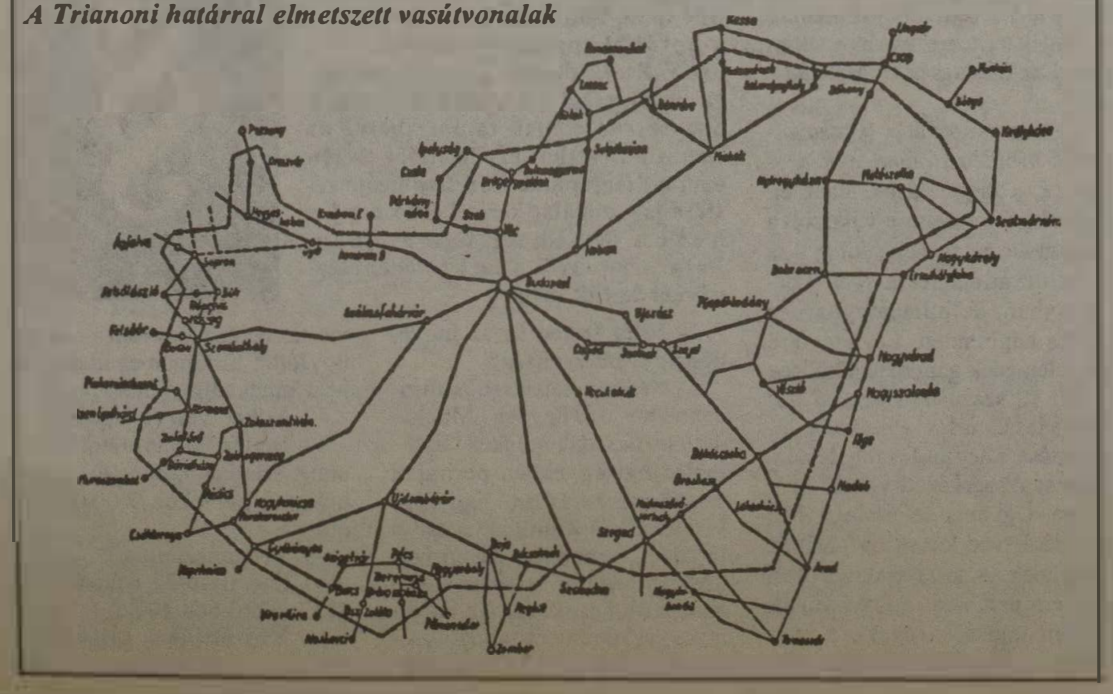
Az „Árpád" gyorssínautóbusszal rövidebb kirándulás tehető Budapestről a HÉV-vonalon Szentendrére, a művészek és a pravoszláv barokk városába. Nosztalgiavonatos kirándulás lehetséges Budapestről Egerbe, amikor is a Szépasszonyvölgy borpincéinek tanulmányozására is alkalom nyílik. Érdekes nosztalgia kirándulás lehet az Egerben időző turisták számára egy nosztalgiavonatos szilvásváradi kirándulás, ahol a vendégeket fogatbemutató várja.

Az árszínvonaluk miatt inkább csak külföldi vendégek számára elérhető ezen nosztalgiaprogramok mellett — külön kívánságra — „méretre szabott" nosztalgiautazások is megrendelhetők, ilyenek az egyes cégek által saját vendégeik számára rendezett nosztalgiavonatos kirándulások, egyes előkelő vendégek nosztalgiamenetei és az egy-egy külföldi vasútbarát társaság által szervezett olyan magyarországi körutazások, melyek keretében a vendégek az ország vasúti szempontból érdekes helyeit keresik fel.

Különleges alkalmakkor a MÁV nosztalgiajárművei külföldön is járnak. Ilyen alkalmak a külföldi jubiláris rendezvények (például az ÖBB 150 éves jubileuma, az SZ és ZSR egyes vonaljubileumai, az „Árpád" jubiláris bécsi útja, az osztrák muzeális Strasshof Kft. egyes rendezvényei, vagy a gőzmozdonyaikkal részben magyar, részben osztrák vonalon rendezett menetek.

A magyar mozdonyokról sorozat látott napvilágot telefonkártyán. A 24 mozdonyt tartalmazó katalógus és a sorozat első példánya már kapható a Nosztalgia Kft. üzleteiben.

A Trianoni határral elmetszett vasútvonalak



PALY AZ AK OAS

A FELTÉTELEK MÓDOSÍTÁSA

Éjszakai munkavégzés

A szakszolgálatnál nem lesz részmunkaidő

A VSZ Pályagazdálkodási Intéző Bizottság a MÁV Rt. Kollektív Szerződés 5. §-a felhatalmazása alapján, hosszú tárgyalássorozat után, a társ szakszervezetekkel együtt megkötötte a Kollektív Szerződés Szakági függeléket, mely 1995. július 1-jén lépett hatályba. Az aláírók szerint azonban lehetett volna egy átfogóbb, a szakszolgálat specialitásainak megfelelőbb függeléket is összeállítani, de mindig beleütköztek az anyagiak hiányába. Néhány fontos kérdésben azért sikerült konszenzusra jutniuk. Ezek fontossági sorrend nélkül az alábbiak: — munkáltató és szakszervezetek kapcsolatrendszere; — az érdekegyeztetés mechanizmusa; — a munkavégzés előkészítéséhez és befejezéséhez kapcsolódó idők szabályozása; — éjszakai munkavégzés feltételei; — túlmunka korlátozása; — szakmai gyakorlati idő.

A hatályba lépés óta eltelt időszakban több kritikát kaptunk, hogy miért kellett az *éjszakai munkavégzés* feltételeit szabályozni? A kritikusok nem veszik figyelembe, hogy a szakszolgálat dolgozói állandó nappalos munkarendben való foglalkoztatásra szerződtek. Éjszakai munkáltatásnál az *igénybevétel egészen más: ezt honorálni kell!* Erre szolgál az éjszakai pótlék! A folytonos éjszakai foglalkoztatást azért kellett 6 éjszakában maximálni, mert a szakszervezeti oldal ragaszkodott ahhoz az elvhez, hogy ahány éjszakát munkában töltött a dolgozó, azt kétszer annyi nappalos vezénylés kövesse. Tehát 6 éjszaka után 12 nappalos, de általában egy hónapban 20 munkanap van, így fogadta el a munkáltató a 6 éjszakát maximumnak.

A szakági vezetés augusztus 18-ra összehívta a Szakági Érdekegyeztető Tanácsot, ahol kezdeményezte az éjszakai munkavégzés feltételeinek módosítását. A módosítást megkapták alapszervezeteink, hogy ahol szükség lesz az átmeneti munkaszerződés-módosításra, éljenek vele. A 7-dik éjszakától 80 százalékos éjszakai pótlék jár, aki vállalja az éjszakai foglalkoztatást, de ezt *nem lehetett volna kialkudni*, ha nincs maximálva 6 éjszakában az elrendelhető éjszakai munkavégzés.

Minden ellenkező híresztelés és a területen megjelent távirat ellenére ezen az ülésen született az a megállapodás is, amely kimondja, hogy a *szakszolgálat területén nem kerül bevezetésre a részmunkaidő!* A döntéseket a felek egyhangúlag hozták!

Balogh László
VSZ Pályagazdálkodási IB-titkára

Vox humana

Egyik este a Budapest Nyugati pályaudvarról induló, Szobig közlekedő vonaton ültem. Naponta utazom errefelé, de még nem volt ilyen élményben részem. Rákospalota-Újpest állomást hagytuk el, amikor megszólalt a hangszóró, s benne egy nem túl kellemes, de férfias, középkorúnak tűnő hang, — s amire ezen a vonalon még ritkán volt példa — udvarias tiszteletadó hangon üdvözölte az utazóközönséget, bemondta a vonat óránkénti sebességét, bemutatkozott (név és beosztás). Sajnos a meglepetéstől és a mellékzörejektől csak a keresztnevét értettem, István. Jó utat kívánt. Mondandója végén a következő megállóhely nevét jelentette. Örömmel konstatáltam, hogy ebből a mozdonyvezetőből nem égett ki a jó érzés. Emberi hangja volt. Ahogy ezt régen mondták: vox humana.

Hajnal Ildikó

VÉLEMÉNYEK UGYANARRÓL

SIPOS JÓZSEF

KÜT — Gépészet

Az üzemi tanácsi választások eredményeinek ismeretében, vállalatunk sajátosságaiból adódóan, a következő lépés a Központi Üzemi Tanács (KÜT) létrehozása volt. A 13 fős KÜT-be a delegálásra szakáganként az egyes vasúti szakterületek létszámarányában, valamint a választásokon részt vevő szakszervezeti és független jelöltek eredményei alapján került sor.

A gépészeti szakág területét ennek alapján három fő képviselheti a KÜT-ben.

A választási rendszerből adódóan, szakszervezetünk jelöltjeire kizárólag a Vontatási Főnökségeken szavazhattak a munkavállalók.

Az eredmények ismeretében szakszervezetünk ügyvivő bizottsága, majd küldöttközgyűlése négy személyt javasolt a KÜT-be a gépészeti képviselet ellátására.

Mint ismeretes, az üzemviteli területen (melyben a MOSZ nem érdekelt) a két reprezentatív szakszervezet eltérő álláspontja miatt meghiúsult a delegálás. Történetesen arról van szó, hogy az itt delegálható hat személy milyen arányban képviselje jelölő szakszervezetét.

A MOSZ korábbi (s az azóta sem változó) álláspontja alapján — politikai és szakmai szempontokat figyelembe véve — az ÜT-k és a KÜT összetételében kívánatos kifejezni a szakszervezeti arányt. Más szóval az úgynevezett „féltökű" üzemi tanácsok, melyben csak egy szakszervezet reprezentánsai foglalnak helyet, bizonyos tekintetben szerencsétlen megoldás.

A VSZ lapjában, a Magyar Vasutasban Pszota Árpád rövid néhány szóban ad tájékoztatást a gépészeti delegálásról. E rövid tájékoztató azonban csúsztatással és bizalmatlansággal terhelt! A MOSZ partner volt abban, hogy a KÜT létszámarányainak kialakítása úgy történjen, hogy mindhárom reprezentatív szakszervezet képviselői helyet kaphassanak a testületben. Ez nem egyéb, mint olyan politikai paktum, melyet a szakszervezetek vezetői hitelt érdemlően úgy köthetnek, hogy az adott területek delegáltjai szavazatukkal a megállapodásban foglaltakat valóra váltják. Ha ez nem így történik, abban az esetben nincs realitása a vezetői szinten történő megállapodásoknak (mert a testületi, vagy tagsági szavazáskor kiderül, hogy a tagság mást akar). De fordítva is feltehető a kérdés. Vajon az ilyen típusú megállapodást megkötő vezető a testületi döntést, vagy a tagsági akaratot képviseli-e?

Ez a néhány sor azonban jelenti azt is, hogy egy szakszervezet első számú vezetőjét hogyan lehet saját lapjában, saját munkatársa által burkoltan támadni!

Meggyőződésem, hogy a MOSZ delegáltjai szakmailag olyan felkészült személyek, hogy a gépészet technológiai folyamatait ismerve, képesek a kocsiszolgálat és a járműfenntartás munkavállalói érdekeit a törvényben foglalt ÜT-jogosítványuk alapján képviselni.

Egyébként itt és most is nyomatékosan ki kell hangsúlyoznom, hogy a munkavállalói érdekképviselet ellátása az ÜT-kben nem lehet szakszervezeti hovatartozás kérdése.

Bár a KÜT még nem állt fel, következésképpen még nem is lehet munkát végezni, a MOSZ gépészeti küldöttei egyetértenek abban, és előkészítenek egy olyan javaslatot, hogy a gépészetet átfogó 27 ÜT megfelelő módon tájékozódhasson és véleményt nyilváníthasson a területet érintő kérdésekben.

Ez azt kell, hogy jelentse, hogy az érdekelt ÜT-k, mintegy kvázi frakciók működnek, ahol a „frakció" álláspontját a három delegált képviseli.

Marad a tény

A vélemény szabadsága a tényeken nem változtat, legfeljebb a megítélésben térhet el. Ez történt, amikor Sipos József, a MOSZ elnöke a gépészeti szakág központi üzemi tanácsi tagok delegálásáról írt cikkemben azt vélte felfedezni, hogy egy be nem tartott megállapodás felemlegetésével a VSZ elnökét burkoltan támadtam.

Az igazsághoz szorosan hozzátartozik, hogy a fenti cikk írója olyan megállapodásban keresi saját igazát, melynek semmilyen jogi alapja nincs. A szakszervezetek jelölteket állíthatnak az üzemi tanácsi választásokon, de a továbbiakban a KÜT-tagok delegálása nem szakszervezeti hovatartozás kérdése — így az nem lehet szakszervezetek közti alku tárgya. Ennek ellenére valóban tény, hogy folytak előzetes megbeszélések a reprezentatív szakszervezetek vezetői között. Amikor a MOSZ három vezetője és én egyeztettük a 2:1 arányú delegálás lehetőségét, tudtuk, a MOSZ-tagok többsége másképp is dönthet, mégis elfogadtuk a szavazás eredményét tükröző arányt.

A MOSZ delegáltjai, mint ahogy azt a végeredmény is tükrözi, másként döntöttek. Az adott szóhoz képest — ha ugyan itt szó lehet ilyesmiről — gyenge dolog, olyan választási eredményre hivatkozni, mely meg sem történt.

Marad a tény és az a törvényi alapelv, miszerint a munkavállalói érdekképviselet ellátása a KÜT-ben sem lehet szakszervezeti hovatartozás kérdése.

Pszota Árpád

MI AZ IGAZSÁG?

DR. BORSIK JÁNOS

Tizenkét óra

A Magyar Vasutas augusztus 3-án megjelent számában Karácsony Szilárd kiderítette, hogy tiltakoztam a tizenkét órán túli foglalkoztatást megengedő törvénymódosító indítvány ellen, mert előzetesen nem volt szakszervezeti egyeztetés, a változtatás nem szolgálja a vasutas munkavállalók érdekeit, a szaktárca (KHVM) sem támogatja.

A foglalkoztatási és munkaügyi, valamint a gazdasági bizottság ülésén voltam jelen, mint az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének társelnöke.

Az Mt. 117.§ (4) bekezdéséhez több módosító javaslat érkezett. Ezekből a belföldi és nemzetközi menetrendszerű közúti személyszállítás forgalmi munkaköreiben foglalkoztatottak munka- és pihenőidejének kollektív szerződési eltérősége került be a korábban felsorolt munkakörök mellé átmenetileg.

Azért átmenetileg, mert az európai normatívák már nem tűrik az ilyen szabályozást. Jövő év végén tehát minden valószínűség szerint a közutasok is az európai közösség előírásaihoz kell, hogy alkalmazkodjanak, újra módosul a törvény.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete már korábban is, most is, a jövőben is azt az álláspontot képviselte és képviseli, hogy a mozdonyvezetők ne dolgozzanak egy szolgálatban 12 óránál többet. Ennek mi érvényt is szereztünk. Már 1991-ben az Mt. tervezet vitájában is ellene fordultunk a felső határ feloldásának, most még inkább.

Sem foglalkoztatáspolitikailag, sem gazdaságilag, sem más okból nem látjuk annak lehetőségét, hogy álláspontunkon változtassunk.

Amit az ominózus cikk szerzője úgy ír le, hogy „a fel- és lejelentkezők évek óta önszorgalomból tesznek eleget a szolgálat átadási kötelezettségüknek", az szerintem törvénysértő foglalkoztatás és nem önszorgalom. Ilyen munkajogi kategória ugyanis nincs.

Már csak egy tényre és egy megjegyzésre szorítkozom. A parlamenti törvényelőkészítés szinte legjelentősebb fázisa a parlamenti állandó bizottságok ülése, vagy üléssorozata. Itt csapnak össze az érvek és ellenérvek a leendő törvény szakaszairól, vagy a már létező jogszabály módosításáról. Aki módosító, vagy csatlakozó módosító indítványt nyújt be, igyekszik a bizottság támogatottságát megszerezni.

A VSZ által menedzselt javaslat esetében — túl a szakmai megalapozatlanságon — ténylegesen nem volt egyeztetés a három reprezentatív szakszervezet között. De az a képviselő sem kereste az országos szakszervezeti szövetséget, és/vagy azok tagszervezeteit, aki benyújtotta ezt a módosítást.

Talán a VSZ vezetői is csak utólag, a tagság nyomán most értesül arról, hogy Papp Pál (a VSZ tiszteletbeli elnöke, az MSZP országgyűlési képviselője) még azt a fáradságot sem vette, hogy az említett két bizottságban megjelenjen és érveivel igyekezett volna meggyőzni módosító indítványának igazáról, szükségességéről képviselőtársait. (Egyetlen támogató szavazatot sem kapott az elképzelés egyik bizottságban sem).

Papp Pál tiszteletbeli VSZ elnök (a funkció erősen vitatható, talán még alapszabályi jogalapja sincs) még azzal sem tisztelte meg a VSZ tagságát, hogy személyesen jelen legyen az említett bizottsági üléseken.

A konzekvenciák levonása nem rám tartozik, de a VSZ tagsága és vezető testületei nem kerülhetik meg a történtek értékelését.

Hát ennyit az „igazságról".

Budapest, 1995. augusztus 14.

Perdöntő jegyzőkönyv

Lapunk 11. számában (június 8.) megírtuk: az Országgyűlés elutasította a Vasutasok Szakszervezete Munka Törvénykönyvét módosító indítványát, amelyben azt kezdeményezték, hogy az egy szolgálatban eltölthető órák száma — a kollektív szerződésben szabályozott módon — meghaladhassa a tizenkét órát. A Magyar Vasutas 15. számában (augusztus 3.) visszatértünk a témára. Időközben ugyanis megszereztük az Országgyűlés foglalkoztatási és munkaügyi bizottsága témánkat tárgyaló ülésén felvett jegyzőkönyvet. Ennek alapján megpróbáltuk rekonstruálni a VSZ módosító indítvány elutasításának történetét. Írásunk nem maradt visszhangtalan. Közreadtunk ezek közül egy hozzászólást, s lehetőséget adtunk arra is, hogy a megszólaltatott is elmondja véleményét. Szerkesztőségünk ezzel a maga részéről befejezettnek tekinti a lapunk hasábjain kirobbant vitát.

Borsik János írásához mindössze két megjegyzést kívánok fűzni. Teljes mértékben megértem, sőt , mint mozdonyvezetői képesítéssel is rendelkező szakmai szempontok alapján támogatom a MOSZ azon törekvését, hogy a mozdonyvezető egyhuzamban ne dolgozzon tizenkét óránál többet. Senki sem vonhatja kétségbe, hogy a MOSZ következetesen igyekszik érvényt szerezni tagjai érdekeinek. Ugyanakkor mint VSZ-tag nem első alkalommal sérelmezem: mindezt úgy teszi, hogy az más vasúti szakmákban dolgozó kollégák érdekeit sérti. Fordítva ugyanez azonban nem állt fenn, mivel a VSZ által kezdeményezett törvénymódosítás (sok VSZ-tag jogos kérésének tett volna eleget!) nem sértette volna a mozdonyvezetők érdekeit. A mozdonyvezetők a MÁV-érdekegyeztetésben olyan helyzetben vannak, hogy a kollektív szerződés szabályozása során is érvényesíthették volna álláspontjukat.

A birtokunkban lévő parlamenti bizottsági jegyzőkönyv tanúsága szerint Papp Pál országgyűlési képviselő a szóban forgó módosító indítvány sorsának eldöntése pillanatában valóban nem volt jelen. A képviselő úr viszont később megérkezett és ki is fejtette a véleményét, de erről dr. Borsik Jánosnak valószínűleg azért nincs tudomása, mert addigra már ő távozott el az ülésről.

KSZ.

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

Tevékenységi körünk:

— Bz motorvonat fővizsga, Bz motorkocsi korszerűsítése, komfortosítása, Bzx átalakítása motorkocsivá, Bzx komfortosítása

— 4 tengelyes személykocsi fővizsga, személykocsi forgóváz javítás, személykocsik, teherkocsik és dízelmozdonyok kerékpárjainak fővizsgája, fődarabjainak és alkatrészeinek javítása és felújítása (PRÁGA 2M70 típ. hajtómű, irányváltók, légtartályok, klf. motorok...)

— teherkocsi részlegvizsga, futójavítás, fővizsga az alábbi típusoknál: Gbgs, Gbs, Es, Tcs, Gags, Lgs, Eas főjavítás

— vasúti nosztalgia járműjavítás

— emelőgépek kötöző elemek vizsgálata, javítása és minősítése

— láng és plazmavágás, szemcseszórás

— acél- és alumíniumszerkezet-gyártás, szerelés

— nagypontosságú fémmegmunkálás forgácsolással.

Minket válasszon, velünk csak nyerhet!

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

BEMUTATKOZIK A VSZ MISKOLCI TERÜLETI BIZOTTSÁG

A MÁV Rt. Miskolci Üzletigazgatóság 1995. július hónapi átlagos állományi létszáma 6989 fő volt. Ez a létszám 55 önálló munkaügyi hatáskörrel rendelkező szolgálati főnökségen dolgozik. Az Üzletigazgatóság területén 4 kft. működik 1041 dolgozóval. Üzletigazgatóságunk vonalhálózatának hossza: 1572 vágánykilométer, melyből 246 km az iparvágány. A Vasutasok Szakszervezetének Miskolci Területi Bizottságához 29 szakszervezeti bizottság tartozik, és szervezetpolitikai koordinációval segítjük a Tiszavas Járműjavító kft., illetve a Területi Egészségügyi Központ szakszervezeti bizottságait is. A Vasutasok Szakszervezetének területünkön 4456 tagja van, ami 59 százalékos szervezettségnek felel meg. Az 1995. évi üzemi tanács választásokon munkavállalóink 79,8 százaléka nyilvánított szavazatával véleményt, és szakszervezetünk jelöltjei 60,7 százalékos támogatottságot szereztek. 51 szolgálati főnökségen választottak üzemi tanácsot, illetve üzemi megbízottat.



Tiszai pályaudvar madártávlatból

AZ ELLEHETETLENÜLÉS KÜSZÖBÉN

Nyugdíjas élete

Területileg három megye tartozik a miskolci területi bizottsághoz, BAZ, Heves, Jász-Nagykun-Szolnok megyék. Az összes vasutas nyugdíjas száma 18 202 fő. Ennek 24,41 százaléka Vasutas Szakszervezeti tag. Az Országos Nyugdíjas Szervezet valamennyi nyugdíjas érdekvédelmét magára vállalta. Létrehozta a megyei összekötőket, ami BAZ és Heves megyékben nagyon jól működik.

A területünkön élő nyugdíjas VSZ-tagok közül 619 fő 50 éve szakszervezeti tag. Nemrég a jubilánsoknak belsőséges ünnepségeket rendeztünk, emléklapokat, valamint csekély jutalmat adtunk át anyagi lehetőségeinkhez mérten. Az ünnepségre az Országos Választmány képviselői is eljöttek.

A szervezettség területünkön még kívánni valót hagy maga után. A mozgósítások egyes rendezvényekre nehezen mennek. Kevés pénzzel rendelkezünk, tekintettel arra, hogy önállóan gazdálkodunk. Csak a befizetett tagdíj áll rendelkezésünkre. A postaköltség fedezése is nehézségeket okoz. A városi emberek nagyobb elszigeteltsége a távolságok miatt rányomja bélyegét a szakszervezeti munkára is. Hozzájárul még az a tény is, hogy nehezebben mozognak és a mindjobban előtérbe kerülő bűnözés miatt félnek kimozdulni otthonaikból. Az egyedül élők sokszor még a bizalminak is félve nyitnak ajtót.

Vidéken, ahol szinte mindenki ismeri egymást, nagyobb az aktivitás. Az átlag nyugdíj vidéken 13 540 forint, Miskolcon 14 968 forint. A kormány által garantált nyugdíjemelések nem fedezik az infláció mértékét ami már június elején sem egyezett a kormány által jelzett mértékkel, holott törvény írja elő a nyugdíjak és az aktív keresetek párhuzamos mozgását. Alapszervezeteink bevételeikből pedig igen kevés anyagi támogatást tudnak csak adni a rászorultaknak. Valamennyien várják egy *igazságosabb nyugdíjtörvény létrehozását*, ami a jelenlegi kis nyugdíjakat legalább a *létminimum szintjére* emelné, és megakadályozná a *nyugdíjasok anyagi ellehetetlenülését.*

Kapcsolatunk az aktív szervezetekkel szoros és jó. Egymás rendezvényeit látogatjuk, problémáinkat magunkénak tekintik és segítségükre általában számíthatunk. A nyugdíjba menőket igyekeznek átsegíteni a nyugdíjazás kezdeti nehézségein. Anyagilag nem tudnak támogatni, de a *kedvezményes akcióból*, amit az aktív dolgozóknak szerveznek, *nem hagyják ki a nyugdíjas alapszervezeteket* sem. Segítik, támogatják kapcsolatainkat a szakszervezeti vezetéssel. Sajnos vannak területek ahol nem ismerték fel az egymásrautaltság jelentőségét. Ezeket a TIB vezetésével közösen igyekeztünk megoldani.

Végül szólok még a kulturális tevékenységről. Területünkön egy nyugdíjas klub működik. Programjuk sokrétű pihenést, szórakozást, ismeretbővítést nyújt mindenkinek.

Lukács Tiborné
elnök

MISKOLCI TB ÉS VF. FŐNÖKSÉG

Átszervezés január elsejétől

Házasság, keresztelő után mi lesz a gyerekkel?

Tudjuk: a MÁV Rt. stabilizációs és megújulási programja keretében a vállalatot át kell alakítani, gazdaságossá tenni működését! Az átszervezések nem kerülik el a távközlési-, erősáramú- és biztosító-berendezési szakszolgálat osztályait, központjait és főnökségeit sem.

„A változásokat a legkisebb egzisztenciális veszteségekkel, a végrehajtási szint zavartalan működése mellett kell végrehajtani". Az idézet, melyre szeretném felhívni vezetők figyelmét, az „átalakítási művelet" előterjesztéséből származik.

Megéltünk már jó pár odavissza szervezést, melyeknek a végeredménye ismert mindenki előtt. Ezért most javaslom, a gazdasági számításokon túl próbáljunk meg előre gondolkodni, és levezetni a folyamatot az utolsó érintett emberig. Mindezt azért teszem, mert az összevonásokkal egzisztenciák és életpályák törnek ketté! A három, súlyában fontos, dinamikusan fejlődő szakterület olyan egyéniségeket képzett az évek során, akiknek munkája a nagyobb felelősség és hatáskör kapcsán mos lenne igazán profitálható! Őket ezért féltjük, és keressük helyüket.

Több *kérdéssel* éltünk az átszervezéssel kapcsolatban. Ezek közül néhány: Mi lesz az összevonás után az érintett dolgozókkal? Miért az erősárammal vonnak bennünket össze? A vezetőket kinevezik, vagy pályáztatják? Mennyibe kerül ez nekünk, és lesz-e gazdasági haszna az átszervezésnek? Hány főnökség alakul?

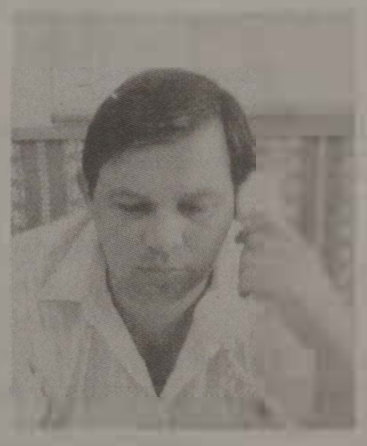
Aggodalmaink: Gyakorlatilag nem kettő, hanem négy szintű lesz az irányítás! A nagyobb hatáskör és kompetencia nem ott érvényesül, ahol kellene. A felszabaduló létszám korrekt továbbfoglalkoztatása sincs megoldva. Az előterjesztett anyagokból jól kitűnik, hogy a Távközlési-, Erősáramú és Biztosító-berendezési Osztály átkeresztelkedik ugyan, de lényegében változatlan szakmai feladatokkal fog tovább funkcionálni.

Javaslataink: Mielőtt bármi is történne, meg kellene vizsgálni, hogy tőlünk nyugatra már kitaláltak-e ilyen fúziókat, mert arra semmilyen választ nem kaptunk, hogy mitől egy szakterület ez a három eltérő szakma. A centralizációs törekvéseknek már ez idáig is voltak eredményei, a 3 üzletigazgatósági felállásnál, mi már megtapasztaltuk a területi főmérnökségek működését Ha ez nem vált be Debrecen és Miskolc tekintetben, akkor mitől lesz jobb Budapest-Miskolc vonatkozásában. Végezetül pedig egy érdekképviselet részéről természetes ez a kérdés: az átszervezés jár-e majd ennél a szakszolgálatnál is olyan dinamikus jövedelemnövekedéssel, mint amit számítástechnikai ágazatnál tapasztaltunk. Ha igen, akkor lesz valami látszatja az elkövetkező megpróbáltatásoknak.

Bodnár József
szb-titkár
Miskolc TBF

VASUTASPORTRÉK

Rohonka Sándor
üzemeltetési reszortos, szb-titkár, ÜT-elnök
Miskolc Vontatási Főnökség



...„A soron kívüli kongresszusra készülve minden erőmmel azon vagyok, hogy ezen a fórumon olyan döntések szülessenek, amelyeket ha végrehajtunk, akkor a Vasutasok Szakszervezete végre nem csak a vasúti, hanem az országos érdekegyeztetésre is a súlyának megfelelő hatást tudja gyakorolni."...

Üzemi konyha lapáton?

Az országban ma már egyre kevesebb üzemi konyha működik a régi formában. Többnyire átalakították tálalókká, vagy végleg bezárták. Pedig valaha nemcsak étkeztetésre szolgáltak e termek, hiszen itt rendezték meg a vállalati eseményeket, a nyugdíjas-búcsúztatókat, esküvőket. Miskolc Tiszai pályaudvaron egyelőre még működik az étkezde, ahol 250 vasutasnak és nyugdíjasnak főznek ebédet.

Mező Ferenc állomásfőnök összehívta az üzemi tanácsot és tájékoztatást adott a konyha pillanatnyi helyzetéről. Szívesen állt a rendelkezésemre, mivel úgy gondolja, az övék nem egyedi eset. Az étkezde vesztesége 2 millió forint az első fél évre. Már kétszer írt levelet az üzletigazgatóság illetékes osztályainak, hogy a felmerült veszteséget központi forrásból egyenlítsék ki. A Munkaügyi és Forgalmi Osztály nem térít költséget, de felszólította a szolgálati vezetőt, hogy az intézmény működését tegye rentábilissá. Az állomásfőnök tehetetlennek érzi magát, mert a veszteségek egy részét a kedvezményes nyugdíjas étkeztetés okozza, amire semmilyen támogatást nem kap az állomás. A dolgozók 180 forintot fizetnek egy ebédért, míg az inaktívak 92 forintja még a nyersanyag árát sem fedezi. A probléma másik fele abból adódik, hogy az üzemi konyhán 11 személy dolgozik, akiknek a munkabére teszi ki a kiadás nagyobb részét. Létszámot mindenképpen csökkenteni kell, de a nyugdíjasok kedvezményét semmiképp sem lehet kigazdálkodni. Az állomásfőnök véleménye szerint, a MÁV-nak ekkora veszteséget el kell viselni, mert ennyivel tartozik a jelenlegi és volt dolgozóinak.

A konyhában nagy a sürgés-forgás, az asszonyok előkészítik az aznapi ebédnek valót. Tóth Tibor konyhafőnök nem tud indulat nélkül beszéli munkahelyéről. Kiszámolta, ha mindenkit elbocsátanak, és a krumpli saját magát főzné meg, akkor sem lehetne null szaldósra hozni a gazdálkodást. A jelenlegi elképzelések szerint 6 fő konyhai dolgozó marad, a többieket áthelyezik más munkakörbe. Az előbbiekről kérdezem a kruplihámozással foglalatoskodó asszonyokat. — A takarítás nem szégyen, azt is elvállaljuk, csak munkánk legyen — mondja kissé beletörődve Kiss Jánosné konyhai dolgozó.

(t.p.)



Vannak még változások (?)

(Visszatekintés, 1900)

Heinrich Heine úgy vélte, hogy vasúton jön a földi megváltó, az ipar, a munka, az öröm. Petőfi szenvedélyesen ujjongott és buzdított, „Száz vasutat ezret! Csináljatok, csináljatok", mert „Ezek a föld erei, Bennök árad a műveltség, Ezek által ömlenek szét Az élet magvai". „A vasút" — írta egy német gazdász — „Herkules a bölcsőben, megváltja a népeket a csapásoktól, a háborútól, a drágulástól, az éhinségtől, a nemzeti gyűlölettől és a munkanélküliségtől".

Magyarországon a vasúti munkafolyamat megkövetelte fegyelem és az alá-fölérendeltségi viszonyok még társadalmi függőséget is hordoztak magukban. A vasút hierarchikus felépítésében a felelősség, a szolgálati főnökök és hivatalnokok, általában korlátlan hatalmat kapnak beosztottjaik felett. Az alkalmazottak tisztelettel és engedelmességgel tartoznak felettesseiknek, mondta ki a MÁV Szolgálati Rendtartás. Ez szabályozott valójában mindent, a szolgálati érintkezést, hogy a jelentéseket és egyéb beadványokat a közvetlen főnökhöz kell intézni és előterjeszteni. Alárendeltjeit minden szolgálati főnök rendbüntetéssel sújthatta, amely akár megrovás, akár pénzbüntetés, bírság lehetett. A kiszabható pénzbírság a tíz koronát is elérhette. (A budapesti nagy pályaudvari váltóőrök 14 korona fizetést kaptak kézhez [1899.].)

Az igazgatók, üzletvezetők 40 korona pénzbírságot is kiszabhattak esetenként. Legjobban a szolgákat és a napibéres alkalmazottakat sújtotta a pénzbírság, de fenyegette úgyszólván a MÁV valamennyi alkalmazottját. A korabeli Népszavában megírták, hogy a vasúti szolgák „egy korona büntetés helyett inkább eltűrik az ütleget, mert egy korona náluk nagy vagyon". Az volt a legelviselhetetlenebb a pénzbírságban, hogy a szolgálati főnökök indoklás nélkül, önhatalmúlag büntethették az embereket. A Magyar Közérdek 1903. október 18-i számában írtak szerint egy MÁV felügyelő egy ártatlannak bizonyult vonatkísérő büntetésének elengedését azzal utasította el, hogy „... jelen alkalommal ártatlan volt az illető, de majd elköveti ezt a vétséget máskor, amidőn nem jövünk rá, s így legalább már előre meg van büntetve". S ezt nem csak főhivatalnokok tehették meg, hanem a legtöbb szolgálati főnök, mert a rendtartás őket védte, „a megbüntetett alkalmazott fellebbezéssel nem élhet", írta.

A vasúti szolgákkal és munkásokkal a szolgálati főnökök és hivatalnokok egy része úgy bánt, mintha azok személyes szolgálatukra volnának rendelve. Szokás volt, hogy a beosztottak „önkéntes ajándékkal" érdemeljék ki főnökük kegyeit, mert a kinevezéshez, a magasabb beosztásra képesítő vizsga, szakvizsga letételéhez, a rendszeresítéshez protekcióra is szükség volt, és szükség volt erre az emberségesebb bánásmód feltételeként is.

A felsőbbséghez panasszal vagy kérelemmel csak a basáskodó főnökön keresztül lehetett fordulni a szolgálati út betartásával. Ez pedig csak egyirányú út volt. A beadványra okmánybélyeget kellett ragasztani, amelynek az ára két korona volt. Ha a beadvány nem felelt meg a formaságoknak, pénzbírsággal sújtották a panaszost.

A vasút 1901. augusztus 4-i számában írtak szerint a szolgák értekezletén, a Nyugati pályaudvar egyik dolgozójának panasza szerint: „Vannak az államvasutaknál többrendbeli feljebbvalók, akik a szolgaszemélyzetet mindennek tartják, csak embernek nem. Ha a szolgaszemélyzet hozzájuk fordul kérelmével, meg sem hallgatják, sőt durva illetlen kifejezésekkel halmozzák el. Van az államvasutaknál nem egy, hanem igen sok 10-15 éves szolga, aki sokkal jobban és alaposabban ismeri a vasúti szolgálatot, mint sok feljebbvalója. Jön a vasúthoz egy fiatal hivatalnok, aki, mert iskolát végzett, feljebbvaló, a vasúti szolgálatról ugyan fogalma sincs, de azért elmondja az embert mindennek, felette basáskodik, mert — csak egy szolga".

(Barkóczi)

KONGRESSZUSI MELLÉKLET

MAGYAR VASUTAS

1995. SZEPTEMBER

KÁRPÁTI SÁNDOR

Nem erről volt szó!

Tapasztalatokon nyugvó igazság, hogy a szakszervezetek *meghatározott* társadalmi, gazdasági, politikai környezetben végzik munkájukat. Ezért az érdekvédelmi szervezetek tevékenységét nem helyes önmagukban vizsgálni, hanem csak azzal a *közeggel együtt*, amelyben működnek. A hazai és nemzetközi tényezőktől függ az érdekvédők mozgástere, az érdekvédelem eredményessége. Ezeket a feltételeket persze a szakszervezetek is alakíthatják attól függően, mennyire szervezettek, milyen erőt képviselnek. Ha a gazdaság felszálló ágban van, akkor az érdekvédelem esélyei is kedvezőbbek, és megfordítva.

Milyen a munka világa, milyenek a munkavállalók, a nyugdíjasok életkörülményei 1995 őszén? *Átmeneti korban élünk és válságban*. Gazdasági és szociális, erkölcsi és tudati válságban. Tapogatózó, botladozó útkeresésben. Még folyik az államszocializmus maradványainak felszámolása (tulajdonváltás, privatizáció, a szociális ellátórendszerek lebontása), de már elkezdődött és tart az antiszociális piacgazdaság, a kapitalista viszonyok kiépítése. A demokratikus intézményrendszer jórészt kiépült, ha az intézmények még nem is működnek kielégítően. A hangsúly most a *gazdaság* átalakításán van, ez a nehezebb, a hosszabb ideig tartó folyamat. Beindult a régóta halogatott államháztartási reform is.

A változások áldozatvállalással és *megrázkódtatásokkal* járnak. A vállalkozások fellendülésével együtt nő és állandósul a munkanélküliség, csökkennek a reálbérek, magas az infláció, rosszabbodnak az életfeltételek. Visszaesett a kultúra presztízse és támogatása. Kialakulnak az átalakulás nyertesei és vesztesei. *Kevesen gazdagodnak, sokan elszegényednek*, a perifériára szorulnak. Kezdjük megszokni a lepusztult emberek látványát, a kéregetőket és koldusokat. Reális veszéllyé vált a társadalom kettészakadása.

„A szabadság nem perzsavásár" — írta Heltai Jenő, de hétköznapjaink rácáfolnak erre. Nem működik *„a szabadság rendje"*. Színesebb lett az élet, de giccsesebb és zavarosabb is. Van szabadság, szabadossággal együtt, ám hiányzik az értelmes rend, a közjó becsülése. Gyengül a szolidaritás, elapad az emberség, ódivatúvá lett a szerénység. Az agresszív önérvényesítés divik, fokozódik az erőszakosság, terjed a durvaság, az öncélú rombolás. Nem csökken viszont a bürokrácia, burjánzik a korrupció. A közhangulatban jelen van a halvány bizakodás, de a *domináns életérzés* a létbizonytalanság, a kilátástalanság, az egyéni túlélési stratégiák keresése.

A rendszerváltás kezdeti euforiája rég tovatűnt. Elmaradtak a kívánt nyugati segítségek és az MDF vezette kormánykoalíció teljesítményéhez fűzött remények. Nem következett be az életkörülmények várt javulása, sőt *rosszabbodott a helyzet*, amelyet még súlyosbított a jobboldali kormánykoalíció túlideologizált, gyűlöletkeltő, megosztó politikája. Ennek elutasítása fejeződött ki az MDF-kurzus leváltásában.

A szakszervezetek támogatták a szocialisták választási harcát, hiszen programjuk megfelelt a munkavállalók, a nyugdíjasok igényeinek. Emlékezetes az is, hogy a kilencvenes évek első felében a hat parlamenti párt közül *egyedül az MSZP* lépett fel a szakszervezet-ellenes parlamenti törvényekkel szemben, az MSZOSZ szétverése ellen.

A szocialista-liberális kormánykoalíció létrejötte után ezért a szakszervezetek joggal várták el, hogy kedvezőbbek lesznek az érdekvédelem, az érdekképviselet pozíciói, az érdekvédelmi szervezetek működési feltételei. Ez azonban nem következett be. Bekövetkezett viszont az újabb, a rendszerváltás utáni *második nagy csalódás*, (ha ez utóbbinak tartalma és nagysága el is tér az előbbitől). Szegényebbek lettünk egy újabb illúzióval. Igaz, kilenc szakszervezeti vezető parlamenti képviselő lett és néhányan tisztséget is kaptak az MSZP frakcióban és a parlamenti bizottságokban. Máig kérdés maradt azonban, *mit tudtak tenni*, hogyan éltek a lehetőségekkel?

A miniszterelnök és kormánya *kezdetben* kifejezte készségét a szakszervezetekkel való együttműködésre, a társadalmi párbeszéd felújítására és folytatására, az érdekegyeztetés érdemi működtetésére. Megindult a társadalmi-gazdasági megállapodás előkészítése, a munka világával összefüggő törvény-előkészítés és -alkotás folyamata.

Rövid időn belül azonban kiderült, hogy a kormánykoalíció létrejötte *átírta* a két párt választási programját is. A kompromisszumok sorozatában sok minden feloldódott, összecsúszott, s gyakran tűnt úgy — ma is —, hogy a kisebbik koalíciós párt lett a nagyobbik, az erősebb. A demokratikus baloldal programjával induló, a magát baloldali pártként definiáló MSZP hamarosan *lemondott a baloldali értékek képviseletéről* és elindult a liberális-konzervatív gazdaságpolitika megvalósításának útján. Mind erősebbé vált a monetáris gazdaságpolitika dominanciája, a fiskális szemlélet és gyakorlat, a pénzügyérek diktátuma. Mindez március 12-én, a Bokros-csomag megjelenésével tetőzött és — az ellenvélemények, alternatív javaslatok, tüntetések, sztrájkok kereszttüzében — a mai napig tart.

Ezek a fejlemények *kikezdték* az MSZP és az MSZOSZ, a kormány és a szakszervezetek viszonyát, új ütközőpontokat, konfliktusforrásokat teremtettek. Mivel a szakszervezetek nem voltak hajlandók lemondani legfőbb érdekérvényesítési eszközükről, a sztrájkról — mi több, a vasutasok az eddigi legnagyobb munkabeszüntetésüket szervezték —, a kormány elveszítette türelmét és több más ok miatt, lemondott a társadalmi-gazdasági megállapodás megkötéséről. A puccsszerűen bedobott — az érdekképviseletek, a szociális partnerek előzetes véleményének mellőzésével meghirdetett — sokkoló Bokros-csomag *csak hab volt a tortán*.

Március 12-e ily módon *cezúra* lett, kitűnt, ki hol áll, mit akar. Ugyanakkor nemcsak világosabbak lettek a frontok, hanem össze is kuszálódtak, nehezen áttekinthetőbbekké is váltak a dolgok: olyannyira, hogy — a koalíciós huzakodások következtében — elmosódtak a határok a kompromisszumok és a megalkuvások között. A kormányzás nehézségei, a felerősödött személyes ambíciók és ellentétek pedig láthatóvá tették a *hatalmi harcot* mind a koalíciós pártokon belül, mind a koalíciós partnerek között. Ennek volt szemléletes megnyilvánulása a kormányátalakítás terve nyomán kirobbant *koalíciós válság*, amelynek elhúzódó, fárasztó vitájában nemcsak a tömegeket érintő valódi problémák szorultak háttérbe, de a terméketlen viszálykodásban sérült maga a kormánykoalíció, a miniszterelnök, az MSZOSZ és *személyesen Nagy Sándor is*.

A mind több terhet cipelő munkavállalókat, a megélhetés napi gondjaival küszködő nyugdíjasokat, munkanélkülieket, nagycsaládosokat, a létminimum körül élőket azonban nem az érdekli, hogy lesz-e miniszterelnök-helyettesi poszt és kettéválasztják-e az ipari és kereskedelmi minisztériumot. Hanem az, hogy miből tudják kifizetni a villany-, a víz- és gázszámláikat, miért kerül 60 forintba egy szem zöldalma, miért kell lerongyolódni egy családnak, ha kezdődik az iskolai tanév. Ott tartunk, hogy nemcsak a lakáshitelkamat törlesztését kell elhalasztani, hanem a foghúzást is.

Az érdekvédőket azonban nem pusztán a megszorító intézkedésekkel együtt járó, végelátthatatlan áremelések, a forint elértéktelenedése bosszantja, de az is elkeseríti, hogy — az ígéretekkel ellentétben — *nincs igazi párbeszéd*, lebénult az érdekegyeztetés. Ott sincs kedvező változás, előrelépés, ahol s amihez nem kell pénz, csak belátás, helyes szemlélet szükségeltetne. Sem az új privatizációs törvényhez, sem az új Munka törvénykönyvéhez, sem a szakszervezeti jogosultságok megnyugtató rendezéséhez nem kell több pénz. Nem beszélhetünk úgyan szakszervezet-ellenességről, de munkavállaló-barát kormányzati magatartásról sem. Mindez arra mutat, hogy a kormánykoalícióban a politika irányának és tartalmának változásával együtt *a stílus* sem a korábban beígért. Állapítsuk meg: nem erről volt szó!

E sorok írójának kritikus hangvétele nem azt jelenti, hogy a szakszervezetek gondjai csak a külső tényezőkben keresendők. Megvannak a *belső dilemmák*, a saját bajok is, a taglétszám csökkenésétől a leépülés, az ellehetetlenülés veszélyéig. Nyílt titok, hogy számtalan kérdőjel meredezik az érdekvédők előtt, hiszen nem kevés fejtörést okoz számukra a változó valóság, a tagság szolgálata, a szervezeten kívüli munkavállalók megnyerése, vonzása. Az átalakuló társadalmi értékrend a munkaharcban is *új, másfajta gondolkodást és magatartást követel*. Olyat, amely képessé teszi a szakszervezeti tisztségviselőket arra, hogy csökkentsék a kapitalizálódás negatív hatásait, erősítsék az összefogás, a szolidaritás érzését, és az anyagi érdekek képviseletét összekössék a szellemi, erkölcsi érdekvédelemmel, az értékek védelmével.

Kongresszus — soron kívül

A választmány 1995. szeptember 14-i határozatával összehívta a Vasutasok Szakszervezete soron kívüli kongresszusát. A MÁV Rt. Bevétel Ellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében 1995. szeptember 26-án fél tizenegykor kezdődő rendezvény megtartását elsősorban a szakszervezeti vagyon megosztásával összefüggő döntések meghozatala indokolja.

Az 1991. évi XXVIII. törvény előírása szerint az ágazati szakszervezeti vagyon tulajdonjogát a használati joggal együtt az 1995-ben megtartott üzemi- és közalkalmazotti tanácsi választásokon elért eredmény alapján kell megosztani. A május 25-én lezárult választásokat követően megkezdődtek a tárgyalások a választásokon eredményt elért szakszervezetek között. A törvényben előírt határidő közeledtével szükségessé vált, hogy a Vasutasok Szakszervezete Alapszabályában felhatalmazott testület — a kongresszus — meghozza döntését a vagyon megosztásáról és további hasznosításáról.

Az egynapos munka-kongresszusnak a választmány az alapszabály módosítására is javaslatot tett. A testület tagsági igények alapján javasolja bővíteni szakszervezetünk céljait. Az eddig is folytatott tevékenységeket — oktatás, üdültetés, segélyezés és sporttevékenység — normatív okok miatt kell felsorolni az alapszabályban.

A választmány természetesen elkészítette tájékoztatóját a XIII. kongresszus óta végzett munkáról is. A dokumentum a VSZ programjának időarányos teljesítéséről ad számot.

Az 1994. áprilisa óta lezajlott események tapasztalatai és a MÁV Rt.-t érintő várható átalakítási elképzelések alapján elkészült a Vasutasok Szakszervezete középtávú stratégiájának tervezete. Mindkét dokumentumot a Magyar Vasutas e mellékletének belső oldalain olvashatják.

Az elnökség munkájának értékelése során merült fel az igény a testület kibővítésére. A választmány javaslata szerint a jelenlegi kilenc személy helyett a jövőben 11 fős elnökség végezné az operatív irányító munkát. Dr. Péter Mihálynak, a Központi Üzemi Tanács elnökévé való választása miatt felmerült az igény egy újabb alelnöki tisztség létrehozására is. A választmány jelölőbizottságot hatalmazott fel arra, hogy a kongresszus által választandó tisztségekre tegyen javaslatot.

A rendkívül feszített programú rendezvényen részt vevő 255 küldöttnek és minden meghívottnak eredményes munkát kívánunk.

Erősítsük szakszervezetünk egységét!

Miért kell kongresszust tartani 1995 őszén?

A Magyar Vasutas július 12-én megjelent 14. számában a „Gépészeti IB-kezdeményezés Soron kívüli kongresszus" című íráshoz újabb kiegészítő gondolatokat fogalmazott meg a Gépészeti Intéző Bizottság:

Véleményünk szerint elengedhetetlenül szükséges, hogy a Vasutasok Szakszervezete munkakongresszuson értékelje a XIII. kongresszus óta eltelt közel másfél éves munkáját. A kongresszus vizsgálja meg:

— A VSZ alapszabályát, hogy *betöltötte-e szerepét*, javított-e a Vasutasok Szakszervezete működésén, az általa létrehozott testületek milyen szinten látták el munkájukat. Vajon alkalmazkodik-e ez az alapszabályunk a változó vasúthoz?

— A Vasutasok Szakszervezete *pénzügyi gazdálkodását*, kiemelt figyelemmel a *vagyonmegosztás*, a *sztrájkalap* kérdéskörére.

— Az üzemitanács-választás körülményeit, kiemelve a különböző vezető testületek végzett munkáját. Van-e véleményünk a VDSZSZ 23 százalékról? Hogyan tudja segíteni a Vasutasok Szakszervezete az üzemi tanácsok működését? Milyen lehetőségeket lát az ÜT-k és a szakszervezet *együttműködésére, képzésére*, hogy megtudjanak felelni a MÁV Rt. által támasztott egyre magasabb követelményeknek az érdekképviselet oldalán?

— Az 1994-ben elfogadott *program mennyire volt reális*, markánsabb lett-e az érdekvédelmi munka, milyen szinten ismerte a tagság, mennyire szolgálta tagjaink érdekvédelmét? Szükség van egy taghoz közeli, egyszerű és alkalmazható programra, mely magán viseli a MÁV átalakulásához igazítás lehetőségét.

— Az *MSZOSZ tagság kérdését*, ugyanis választmányi döntés volt arról, hogy az MSZOSZ kongresszusa után a Vasutasok Szakszervezete visszatér a tagsági viszony kérdésére.

Mennyire változott a szövetség munkája, mennyiben segíti a tagszervezetek munkáját, milyen a *politikai kiállása*, menynyiben védi és képviseli a munkavállalók érdekeit? Kérjük a választmány tagjait, valamint a szakmai intéző bizottságokat, hogy a fenti indokok alapján támogassák felvetett gondolatainkat. Akarjuk együtt, hogy sikeres legyen a kongresszus, *erősítsük szakszervezetünk egységét*, legyünk határozottak és magabiztosak, javítsuk, alakítsuk a Vasutasok Szakszervezete minél jobb megítélését. Feleljünk meg egy markáns, de mindig következetes érdekvédelmi munkának.

Gépészeti Intéző Bizottság

KONGRESSZUSI MELLÉKLET

Tájékoztató a Vasutasok Szakszervezete soron kívüli kongresszusa részére a VSZ XIII. kongresszusa óta végzett munkáról

A program időarányos értékelése

A Vasutasok Szakszervezete 1994. április 8-9-én tartotta XIII. soros kongresszusát. A kongresszus megalkotta a Vasutasok Szakszervezete új alapszabályát, elfogadta programját. Döntött a szervezet felépítéséről, a működés anyagi, pénzügyi feltételeiről. Megválasztotta a VSZ elnökségét, Felügyelő és Egyeztető, a Pénzügyi Ellenőrző Bizottságát és vezető tisztségviselőit. Állást foglalt a választmány létszámáról, területi, szakmai összetételéről. A kongresszus óta eltelt időszak politikai, társadalmi, gazdasági eseményei indokolták, hogy a választmány időarányos értékelést végezzen. Erre 1995. január 5-én sor került. A soron kívüli kongresszuson is szükséges, hogy értékeljük, elemezzük a kongresszuson elfogadott határozatok, illetve a program időarányos végrehajtását, levonjuk a szükséges következtetéseket és újragondoljuk a rövid és hosszabb távú feladatainkat. A kongresszusi határozatok konkrét végrehajtását az 1-es számú melléklet tartalmazza. Értékelésünk a teljesség igénye nélkül, a program felépítése alapján történik.

I. Társadalmi, politikai feltételek

Az 1994. évi parlamenti választásokon különböző pártok színeiben (MSZP-KDNP-MSZDP) a Vasutasok Szakszervezete több tisztségviselője is indult képviselőjelöltként.

A VSZ a két vezető tisztségviselőjének kampányához közvetlen anyagi támogatást is biztosított. Közülük Papp Pál a VSZ tiszteletbeli elnöke az MSZP jelöltjeként egyéni választókerületben (Fejér megye 7. választókerület. Bicske) szerzett mandátumot.

A kormányzati, MÁV Rt. vezetés, valamint a VSZ közötti párbeszédek eredményessége az 1994. és 1995. évi foglalkoztatási, KSZ és béralku eredményei alapján értékelhető.

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségével a kapcsolatunk rendkívül vegyes képet mutatott. Az 1994. őszi vasutassztrájkhoz való MSZOSZ viszonyulás miatt a választmány felfüggesztette a VSZ MSZOSZ-tagságát és a szövetség kongresszusán született döntésektől tette függővé a VSZ visszalépését.

Az MSZOSZ-kongresszuson elfogadott alapszabály és a program a VSZ módosító javaslatai figyelembevételével születtek. A határozatok végrehajtása — a nyári szabadságolások miatt még nem érzékelhetők —, ezért a szövetséghez való tartozásunkat idő előttinek tartjuk napirendre tűzni.

II. Érdekképviseleti tevékenység

A XIII. kongresszus programjában megfogalmazott alapelv: „A Vasutasok Szakszervezete céljai elérése érdekében kész az érdekérvényesítés valamennyi eszközének igénybevételére, a szolidaritás elvének és gyakorlatának messzemenő alkalmazására". A kongresszus idején senki sem gondolta, hogy az érdekérvényesítés eszközét — a sztrájkot — rövid időn belül többször is és viszonylag hosszú ideig kellett igénybe venni a jogos követelések teljesítése érdekében.

A sztrájkok meghirdetésének ideje és oka ismert tagságunk előtt. A választmány és a VSZ valamennyi testülete a sztrájkértékelést elvégezte.

Érdekvédelmi szempontból a sztrájkokat, mint a végső eszközt eredményesnek lehet tekinteni. Új vonása volt az utóbbi munkabeszüntetéseknek, hogy azok szervezésében a reprezentatív szakszervezetek egységesek voltak s bizonyítottá vált, hogy hosszabb időn keresztül is a kitűzött célok érdekében képesek a sztrájkot fenntartani.

A kongresszus óta eltelt időszak érdekvédelmi tevékenységének legfontosabb eredményei:

— sikerült kivédeni a mellékvonalak tervezett bezárását,

— a foglalkoztatás területén elkerülhetővé vált a nagy létszámú elbocsátás, a létszám-megállapításban a szakszervezetek egyetértési jogot kaptak;

— az 1995. évi bérfejlesztés mértékét a tervezett 2,5 százalékról 14 százalékra emelték fel,

— aláírásra került az a kollektív szerződés, amely a korábbi vívmányok döntő többségét megőrizte.

A vasút pénzügyi helyzetét figyelembe véve eredménynek tekinthető, hogy további visszalépés nem történt a szociálpolitikában, hiszen sikerült megtartani a meglévő jóléti intézményeket (központi kezelésű üdülők, munkásszállások, üzemi konyhák nagy része, az alapítvány formájában működő gyermekintézmények).

A VSZ határozott fellépésének eredményeként kedvező változás történt a vasúti menetkedvezményre jogosultak körében, a társadalombiztosítási és szociális ellátásokról szóló törvényekben. Jelentős eredmény a Nyugdíjigazgatóság és a VTI önállóságának megőrzése.

A közeljövőben lehetőség nyílik arra, hogy a vasút területén is megalakuljanak a társadalombiztosítás helyi szervei a nyugdíjigazgatóság és a VTI mellett. Ebben nagy szerepe volt a VSZ-nek.

A belföldi üdülés területén bekövetkezett változások ellenére közel 6000 db üdülési utalványt értékesítettünk és felhasználtuk a kooperációs üdülés adta lehetőségeket.

A kft.-k helyzete, további sorsa

A kongresszusi határozatban kiemelt szerepet kapott a MÁV tulajdonú gazdasági társaságoknál foglalkoztatott munkavállalók helyzete. A gazdasági társaságok működésének segítése, a munkavállalói érdekek képviselete jelentette a Vasutasok Szakszervezete feladatának jelentős részét.

A MÁV Rt. gazdasági-pénzügyi helyzetének javítása, a válságból való kilábalásra készült konszolidálási elképzelések, a vagyonnal való gazdálkodást, hasznosítást vették alapul.

Ebbe a körbe tartozik a gazdasági társaságok üzletrészeinek eladása, a bérelt ingatlanok egy részének értékesítése.

Az üzletrészek értékesítésekor a Vasutasok Szakszervezete által határozatban foglalt állásfoglalásának megfelelően a munkavállalókat nem lehet kizárni a tulajdonszerzésből. A munkavállalói részvénytulajdonosi program (MRP) keretében, az idevonatkozó törvényi szabályozásnak megfelelően, kedvező feltételekkel, a tulajdonos által meghatározott mértékben a munkavállalók is tulajdonosokká válhatnak.

A MÁV Rt racionalizálásának másik nagy területe a regionális profitcentrumok kialakítása

A Vasutasok Szakszervezete képviselői által közreműködik a mellékvonalak, a telephelyek és a fővonalak vizsgálatában.

III. A szakszervezet belső működése

A kongresszuson elfogadott program a VSZ szervezeti felépítésének és a szervezeti fegyelmen alapuló működésének nagy jelentőséget tulajdonít. Mindez nem öncélú törekvés, hanem a hatékony érdekvédelmi munka nélkülözhetetlen feltétele.

A kongresszusi határozatoknak megfelelően a szervezet új struktúrájának kialakítása, a tisztségviselők megválasztása — a választmány 1994. június 9-ei alakuló ülésével — határidőre befejeződött.

Az új struktúra megfelelő keretet biztosít mind a szakmai érdekvédelmi, mind a szervezetpolitikai feladatok ellátásához. Mindehhez jó alapul szolgál az alapszabály szellemében megalkotott szervezeti- és működési szabályzat.

A területi, valamint az intéző bizottságok többsége — a kezdeti útkeresés szakaszán túljutott, tevékenységüket egyre inkább az egészséges munkamegosztás jellemezte.

A szervezeti fegyelem javult. Sajnálatos, hogy az utóbbi időben — az alapszabály 22. és 28. pontja ellenére — ismét felszínre került az egyes területi, illetve intéző bizottságok közötti feszültség.

Ennek elemzése, a valódi okok feltárása elodázhatatlan feladat, hiszen ez a szervezetünk hatékony működését gátolja.

Tekintettel arra, hogy a szervezeti felépítés nem önmagáért való, fontos feladatunknak tartjuk a működés állandó figyelemmel kísérését és a jelentkező működési zavarok kiiktatását. Ezt a célt szolgálták az elnökségi ülésen a területi, illetve intéző bizottságok tájékoztatása, önértékelése alapján rendszeresített testületi véleményalkotás, valamint a munka jobbítását célzó ajánlások, illetve konkrét feladatmeghatározások. Minden szervezetnél az elnökség megállapította, hogy jelentős javításra szorul a tagmegtartó és a tagszervező tevékenységünk.

A VSZ vezető testületei

A beszámolási időszakban a választmány 8 alkalommal ülésezett, munkája hatékonyabbá vált. Ez köszönhető az ülések jobb előkészítésének.

A választmány tagjainak több mint 70 százaléka (39 fő) teljes munkaidőben foglalkoztatott tisztségviselő. Ennek ellenére az eredményesebb működést gátolta az üléseken történő részvétel, illetve az ülésekről való eltávozás. Ezen a területen a jövőben sokan nagyobb fegyelem szükséges.

A választmány napirendjén szereplő témákat a munkaterv jóváhagyását követően, valamennyi érintett szervezet, testület és tisztségviselő részére megküldtük.

Az elnökség ülésterv alapján, tervszerűen dolgozott, de a felgyorsult események miatt több esetben olyan témákat is napirendre kellett tűzni, amit előre nem lehetett betervezni.

Az ülésekre a meghívót és írásos anyagokat többnyire időben és az SZMSZ által előírt módon, határozati javaslattal ellátva juttattuk el a testületi tagokhoz.

A MÁV Rt. vezetésének jeleztük, hogy a kapkodó munkaügyikapcsolat-működtetést nem fogadjuk el. Közösen kell kialakítani a rendszeres, kiszámítható tárgyalási rendet. Az érdekvédelmi munka nem lehet kampányszerű. A személyügyi igazgatói státusz betöltése lehetőséget nyújt ennek megváltoztatására.

Szakszervezetünk szervezeti keretei — a feladatokhoz igazodóan — kiépültek: alapszervezetek, szakmai tagozatok, szakmai- és területi középszervezetek, rétegszervezetek, önálló nyugdíjas szervezet, a VSZ vezető testületei, érdekegyeztető bizottságok, szakbizottságok és mindezek munkáját segítő munkaszervezet.

A Vasutasok Szakszervezete szervezetpolitikai és érdekvédelmi munkájának fő iránya a munkaszervezet hatékony, a tagság létszámához igazodó racionális működtetése, figyelemmel a MÁV Rt.-nél folyó szervezeti átalakulásra is.

A beszámolási időszakban szakszervezetünk — anyagi helyzete miatt — folyamatos létszámleépítésre kényszerült.

Az 1995. évi üzemi és közalkalmazotti tanács választás eredményes végrehajtását a VSZ központi, területi és szakági szervezetei, a társadalmi tisztségviselők (az Mt szellemében) szervezték.

A VSZ aktív kezdeményező, irányító és szervező munkájának eredményeként a reprezentatív szakszervezetek közreműködésével sikerült elérni, hogy a választáson az érintett munkavállalók mintegy 80 százaléka leadja szavazatát. A résztvevők 83,6 százaléka a szakszervezetek jelöltjeit támogatta. A függetlenekre szavazott a résztvevők 16,39 százalék.

Az 1995. évi üzemi és közalkalmazott tanács választások jelentőségét növelte, hogy az ÜT-választás eredménye alapján történhetett a szakszervezeti vagyonmegosztás.

A VSZ külön ÜT-kampányterv alapján végezte az ÜT-választás egész folyamatát. Az ÜT-választási kampány során a VSZ szervezésében 111 rendezvény megtartására kb. 9000 munkavállalója részvételével került sor. A VSZ aktív kampány tevékenységének mozgósító erejű akcióinak eredményeként megnyerte az 1995. évi ÜT-választást a MÁV Rt. és a kft.-k területén. A vasúti ágazathoz tartozó egységeknél a VSZ az 1995. évi üzemi és közalkalmazotti tanács választáson elért szavazati eredménye 62,41 százalék, (1993-ban 68,89 százalék), ami a szakszervezeti vagyonból való VSZ részesedésének alapjául szolgál.

A megválasztott ÜT tagok és megbízottak több mint 62 százaléka (1237 fő) a VSZ tagja. Az 1995. szeptember 13-án a MÁV Rt.-nél megalakult KÜT-ben a megválasztott 13 főből 10 fő a VSZ tagja. A KÜT elnökévé dr. Péter Mihályt, a VSZ alelnökét, elnök-helyettesévé Horváth Istvánt választották, aki szintén szakszervezetünk tagja. Mindez garancia lehet arra, hogy a KÜT jövőbeni munkájában a VSZ érdekvédelmi stratégiája tovább érvényesüljön.

A VSZ 1995. június 27-i választmányi ülés határozata alapján valamennyi területi és intéző bizottság 1995. szeptember 1-jéig értékelte az ÜT-választás tapasztalatait és feladattervben jelölte meg a további teendőket.

Együttműködésünk a Mozdonyvezetők Szakszervezetével és a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezetével

Programunk fontos szakszervezet-politikai célként fogalmazza meg a vasút területén működő önálló érdekvédelmi szervezetek akcióegységének, illetve — hosszabb távon — szervezeti egységének visszaállítását.

A Vasutasok Szakszervezete a beszámolási időszakban tettekkel is bizonyított — a kongresszuson többek részéről megfogalmazott igényeknek megfelelően — kezdeményezője volt és a maga részéről mindent elkövetett annak érdekében, hogy kiszámítható, korrekt partneri viszony alakuljon ki a vasút területén működő — elsősorban —, reprezentatív szakszervezetek között.

A munkavállalók érdekeit — a szervezeti érdekek elé helyezve — szakszervezetünk kezdeményezésére a MOSZ-szal és a VDSZSZ-szel több alkalommal folytattunk két, illetve háromoldalú tárgyalást, (KSZ, bértarifa, létszámgazdálkodás, sztrájk).

A VDSZSZ-el beárnyékolta kapcsolatainkat az a tény, hogy kontraszerveződésként jött létre és működik.

Képzési tevékenység

A kongresszust követően a Képzési és Oktatási Bizottság létrejöttével új keretek között, új tartalommal folytatódott a szakszervezeti tisztségviselők képzése és oktatása. A csomóponti szintű oktatásokat az érintettek szimpátiával fogadták és hasznosnak ítélték. A szakági oktatások a terveknek megfelelően kerültek megtartásra.

A Képzési és Oktatási Bizottság a korábbi elhatározás alapján több — elsősorban az MSZOSZ-hez tartozó — szakszervezettel, illetve szakszervezeti képzéssel foglalkozó intézménnyel vette fel a kapcsolatot. Az együttműködési keretek kidolgozása folyamatban van.

Az 1994/95. oktatási év tapasztalatai alapján 1995/96-ban bővíteni szükséges a képzésbe bevont tisztségviselők körét és számát.

Nyilvánosság kérdése

A Vasutasok Szakszervezetének nem volt elvárható sajtókapcsolata az előző években. Az újságírók körében a keményebb érdekérvényesítést a MOSZ és a VDSZSZ jelentette.

Kitartó munka árán jutottunk el a mai szintre, amely az előző évekhez képest lényeges fejlődés, de a VSZ súlyához viszonyítottan még nem elégséges szint.

A sajtókapcsolatok fejlesztésében a Magyar Vasutas szerkesztőségének is jelentős feladatai vannak. A vasutas közvélemény egyik fő hordozójává kell hogy váljon a Magyar Vasutas.

A bekövetkezett személyi változások — remélhetőleg — a lap tartalmi színvonalának érdemi előrelépését is eredményezik. Nagyobb szerepet kell vállalniuk az információáramoltatásban a területi és intéző bizottságoknak, rétegszervezeteknek a Magyar Vasutason belül is.

Aktívabban kell működtetni a tudósító hálózatot. Rentábilissá kell tenni a lapot a hirdetési bevételek növelésével és a kiadások csökkentésével. Ehhez az is szükséges, hogy az előfizetők száma nagyságrendekkel növekedjen.

KÜT-kapcsolat

Az új Munka törvénykönyve alapján létrehozott KÜT-nek a megalakulását követően egy sor nehézséggel kellett megküzdenie (pl. technikai, tárgyi feltételek).

Egy teljesen új intézményrendszer működését menetközben kellett kialakítani, illetve az igényekhez igazítani. Az eddigi tapasztalatok alapján — a szakszervezeti testületek előzetes véleményének megismerésén keresztül — erősíteni szükséges az újonnan választott KÜT-tel, és az üzemi tanácsokkal a VSZ kapcsolatát.

Az üzemi tanácsok tagjainak döntő hányada a VSZ tisztségviselője, ezért az együttműködés szélesítésének feltételei adottak.

Különösen vonatkozik ez a központi üzemi tanácsra, ahol a 13 tagból 10 fő a VSZ tisztségviselője. Az egyeztetett közös fellépéseken túl javítani kell az információáramoltatáson is. Fel kell használni a rendelkezésre álló eszközöket (pl. Magyar Vasutas) arra, hogy a vasutasság jobban megismerje a KÜT munkáját.

Nemzetközi tevékenység

Nemzetközi tevékenységünkben fő szerepet kapott a közép-kelet európai országok vasutas szakszervezeteivel való együttműködésünk. Kiutazásaink is főként e térségbe: Ukrajnába, Szlovákiába, Lengyelországba irányultak.

Ennek jegyében rendeztük meg 1994 októberében a Közép-Kelet Európa Vasutas Szakszervezetei Állandó Konferenciáját Balatonbogláron, amely hosszú távra határozza meg további együttműködésünket. Ezt követte 1995 júniusában az Ukrán, majd várhatóan követi 1995 novemberében a pozsonyi konferencia.

Az Osztrák Vasutas Szakszervezettel a kétoldalú kapcsolat kiemelkedő, melynek jegyében szakszervezeti oktatáson, valamint szakmai találkozókon vettünk részt.

Tárgyalást folytattunk az ITF főtitkárával, ezenkívül meghívást kaptunk néhány ITF konferenciára is.

A nemzetközi csereüdülésünket a ciprusi, francia, olasz, görög, lengyel és szlovák partnerszervezetekkel sikeresen bonyolítottuk le.

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségével kapcsolatunk, együttműködésünk folyamatos, ez lehetőséget nyújt a nemzetközi kapcsolataink szélesítésére.

IV. A nyugdíjas tagság körében végzett munka

Szakszervezetünk kiemelt feladatának, erkölcsi kötelességének tekinti a nyugdíjasok érdekeinek képviseletét, védelmét. Ez a szándéka a VSZ programjában is megfogalmazódik.

A hatékonyabb érdekvédelmi munka végzésének szervezeti feltételeit kívánja a kongresszus megteremteni akkor, amikor önállóan

KONGRESSZUSI MELLÉKLET

működő nyugdíjas szervezet létrehozásáról döntött. Az Országos Nyugdíjas Szervezet küldöttértekezlete — a kongresszusi határozatnak megfelelően — megalkotta programját, elfogadta a szervezet rendjét és működési szabályzatát, megválasztotta elnökségét és választmányát.

Az Országos Nyugdíjas Szervezet nemcsak a nyugdíjas szakszervezeti tagok, de valamennyi MÁV nyugdíjas érdekvédelmét felvállalta és ellátja. Ennek érdekében tevékenyen, nagy hozzáértéssel vesznek részt a Nyugdíjas Kamara és az MSZOSZ Nyugdíjas Intéző Bizottsága munkájában. Szakszerű javaslataikkal nagymértékben hozzájárulnak a nyugdíjasok érdekében hozandó döntések előkészítéséhez, kialakításához. Gyümölcsöző együttműködést alakítottak ki a GySEV, valamint az Önkéntes Támogatási Alap vezetésével. Ennek egyik kézzel fogható eredményeként az ÖTA küldöttértekezletének döntése alapján 1 Millió forint támogatást kap a Nyugdíjas Alapítvány, amelyre napjainkban égető szükség van.

A beszámoltatási időszakban (1994-1995-ben) 585 fő kérelmezőből 391 részesült a Nyugdíjas Alapítványból támogatásban, 1 274 000 Ft értékben. Az indokolt kérelmek száma is jelzi, hogy az alapítvány tőkéjének emelése a jövőben is fontos feladat. Ennek érdekében kérelemmel fordultak a kft.-k igazgatóihoz. Néhány területről már visszajelezték támogatási szándékukat.

A társadalombiztosítási önkormányzatok létrejöttétől az önkormányzati VSZ-képviselő javaslatára mintegy 350 fő részesült méltányossági nyugdíjemelésben. Az emelés mértéke átlagban 960 Ft/fő/hó. Javaslatunkra 1995. január 1-jétől a méltányossági nyugdíjemelés, illetve a méltányossági segély visszakerül a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatóságához.

A nyugdíjasok képviselete a VSZ vezető testületeiben biztosított. A jövőben is számítunk arra, hogy élettapasztalatukkal, bölcsességükkel segítik munkánkat.

V. A női munkáról

A munkavállalók hatékony érdekvédelmétől elválaszthatatlan a rétegérdekek megjelenítése és képviselete. A társadalomban lejátszódó kedvezőtlen gazdasági folyamatok következtében a családok életkörülményei tovább nehezedtek. A női munkavállalók véleményének megjelenítését fontosnak tartják. Részt vettek az MSZOSZ Női Választmányának munkájában, véleményeik megjelennek az MSZOSZ által az átfogó társadalmi kérdésekről készített állásfoglalásokban. Véleményezték a társadalmi gazdasági megállapodás tervezetét, a kormány szociálpolitikai feladattervét, a nyugdíjkorhatár rugalmas emelésének lehetőségeiről készült munkaanyagot. A vasutas nők, munkavállalók érdekeinek védelmében a nődolgozók körében végzett közvéleménykutatásra alapozva, véleményezték a KSZ-t, a bértarifarendszert. Felmérést végeztek a részmunkaidős foglalkoztatás helyzetéről a vasút területén.

Áttekintették és értelmezték a Munka törvénykönyve nőket érintő változásait.

Tanfolyam keretében készültek fel az üzemi tanácsi választásokra.

VI. Az ifjúságról

Az Ifjúsági Tagozat küldöttértekezlete 1994. február 2-án olyan Szervezeti- és Működési Szabályzatot fogadott el, amely a VSZ Alapszabályával összhangban pontosan meghatározta a tagozat és a tisztségviselők feladatát, és lehetőséget teremt a tényleges munkavégzésre. Végre sikerült olyan célokat megfogalmazni, amely hazánk realitásai között és a vasút helyzetének függvényében határozza meg ennek a rétegnek az érdekérvényesítését.

Mindenki számára bebizonyítottuk, egyéni írásos nyilatkozatokkal és jegyzőkönyvekkel alakultak meg az ifjúsági csoportok, akik vezetőket választottak és ezek képviselték a fiatal szakszervezeti tagokat értekezleteinken. Nem kiválva, élesen elválva szervezetünk szervezeti egységeitől, hanem az alapszervezetek hasznos tagjaként segíteni próbáltuk működésüket, közben megjeleníteni sajátos érdekeiket. Azon tisztségviselők (alapszervezeti titkárok, középvezetők), akik már ekkor felismerték a tagozatunkban rejlő lehetőségeket és felkarolták mozgalmunkat, az 1995. évi ÜT-választáskor sikeresebben szerepeltek azon társaiknál, akik még mindig szükséges rossznak tekintenek bennünket.

Nemcsak a tagozat tagjainak száma növekszik folyamatosan, hanem ettől sokkal fontosabb, hogy rajtunk keresztül áramlanak a VSZ-be szakszervezeten kívüliek és társszervezetek tagjai is. Mindez bizonyítja, hogy a tagozatra költött fillérek már igen rövid távon is megtérülhetnek, de igazi hasznát később érzékelhetjük.

Az SZMSZ-ben meghatározott szervezeti felépítés felállt és a korábbi problémás területeken is megerősödtünk. Az előző gyakorlattól eltérően kevesebb értekezletet tartunk és a tartalmi munkára próbáltuk helyezni a hangsúlyt. A Magyar Vasutas szerkesztőségében bekövetkezett személyi változások, az újság tartalmi megújulása, tagozatunk részéről fellépő nagyobb publicisztikai igény találkozása folytán rendszeres híradásokkal vagyunk jelen az újság hasábjain.

A kulturális és sportrendezvények területén volt mindig is legaktívabb tagozatunk. Évente hagyományteremtő jelleggel négy rendezvényt kívánunk lebonyolítani, emellett teret hagyva a helyi rendezvényeknek is. Idei kiemelkedő programunk a debreceni országos ifjúsági találkozó, mely tisztségviselőnk rátermettségét bizonyítandó mintegy 170 fő részvételével hozzájárul tagozatunkról való pozitív kép kialakulásához, így is próbálva helyreállítani a tagság bizalmát szervezetünk iránt.

Az „Alapítvány a vasutas fiatalokért" elmúlt időszakbeli kusza pénzügyeit sikerült kibogozni és mindenki számára megnyugtató megoldást találni. Az új kuratórium feladata egy közös stratégia kidolgozása az alapítvány pénzügyi feltöltésére és a helyes munkamódszer kialakítása a jövőbeli zökkenőmentes működéshez.

A kongresszus óta a tagozatnál végbemenő pozitív változások és eredmények ismeretében nyugodtabbak lehetünk a jövőben. Az általunk kitűzött — és a vezetés által elvárt — célokat teljesítettük, így joggal várjuk el, hogy végre értelmes, tartalmas munkával bízzanak meg bennünket és valóban tisztségviselőink tudására támaszkodva együtt oldjuk meg az előttünk álló feladatokat.

Budapest, 1995. szeptember 14.

Vasutasok Szakszervezete választmánya

A Vasutasok Szakszervezete középtávú stratégiája 1995 őszétől 1998 tavaszáig

Tervezet

Mottó:

Valljuk be önmagunknak, mi az, amit nem tudunk megtenni, de követeljük meg magunktól mindazt, amire közösen képesek vagyunk! A Vasutasok Szakszervezete ettől lesz kiszámítható és megbízható!

A Vasutasok Szakszervezete céljainak középpontjában tagjai élet és munkakörülményeinek jobbítása áll. A VSZ érdekköre a Magyarországon jelenleg működő közforgalmú vasúti szállításban és az ahhoz kapcsolódó gazdasági társaságokban és *közalkalmazotti* intézményekben foglalkoztatottakra, nyugdíjasokra terjed ki. Ennek tükrében kell megfogalmazni azokat az igényeket és elvárásokat, melyek a jelenleg hatályos törvények által a szakszervezetek számára a kollektív alku keretében lehetőségként felmerülnek. E stratégia célja: a VSZ XIII. kongresszusán elfogadott program megvalósítása érdekében *középtávú érdekvédelmi célok* kitűzése és azok megvalósítására szolgáló *hatékony szervezetpolitikai intézkedések* előrevetítése.

Középtávú érdekvédelmi célok

Javítani kell tagjaink foglalkoztatás-biztonságát!

Akkor, amikor a munkahely elvesztése családokat taszít teljes kilátástalanságba, egyértelmű választ kell adnunk tagjaink félelmeire. Az évek óta tartó bizonytalansági érzést fel kell váltania a kiszámítható jövő hétköznapi nyugalmának. Be kell látnunk, hogy a gazdasági átalakulás a létszám mozgását megköveteli és a teljes foglalkoztatás nem lesz többé kőbevésett szabály. Ugyanakkor a munkavállalókat megilleti az a jog, hogy felkészülhessenek a sorsukat érintő változásokra.

A Vasutasok Szakszervezete követeli, hogy minden, a tagjait érintő munkáltatói intézkedésről olyan időpontban alkothasson véleményt, amikor azok aktív foglalkoztatási eszközökkel (pl.: átképzés) a legkisebb sérelem nélkül kezelhetők legyenek. A légből kapott megalapozatlan elbocsátások ellen a VSZ a leghatározottabban fel fog lépni!

Bővítenünk kell a kollektív szerződésben szabályozott munkáltatási feltételek és szociális ellátások körét!

A kollektív szerződés elvesztésének lehetősége ráébresztett bennünket arra, hogy hiányában még inkább kiszolgáltatottá válnak a munkavállalók. Az áprilisi események tanulságaként nyilvánvalóvá vált, hogy az egyéni alkuval szemben a kollektív megállapodás jelenti az igazi garanciát a megszerzett jogosultságaink megőrzésére. *Ezért tovább kell bővítenünk a kollektív szerződés tartalmát.*

Tagjaink érdeke megköveteli tőlünk, hogy ne csak a MÁV Rt., hanem valamennyi gazdasági társaság és más intézmény esetében is kezdeményezzük a kollektív szerződés munkavállalókra és nyugdíjasokra jelenleginél kedvezőbb pontjainak kiterjesztését.

Növelni kell a jövedelmek és nyugdíjak reálértékét!



Most adnak vagy kapnak?

A vasutasok jövedelmi viszonyai 1995 során a nem kívánt mértékben romlottak. A nettó jövedelmek reálértékének nagyarányú csökkenése egyrészt kényszerű áldozatvállalásból, másrészt a társadalom egészét sújtó kormányzati intézkedések következményeiből fakad. *A jövőben a bértárgyalások során figyelembe kell venni minden olyan tényezőt, melyek a tagjaink nettó keresetére hatással vannak!*

A jelenlegi bérszerkezetben meglévő ellentmondások mihamarabbi feloldása mind tagjaink, mind a munkáltató közös érdeke.

A MÁV Rt. átalakítása nem történhet a munkavállalók rovására!

Mindamellett, hogy a Vasutasok Szakszervezete tagjai nem csak a saját sorsukért, hanem a vasút jövőjéért is eredményesen küzdöttek, az elmúlt években lezajlott átszervezések során szerzett tapasztalataink szinte kivétel nélkül kedvezőtlenek. *Nem tartjuk törvényszerűnek, hogy az átalakulás csak a munkavállalók rovására történhet. Az eddig lezajlott privatizáció során szerzett tapasztalataink alapján elmondhatjuk, hogy a VSZ nem érdekelt a MÁV Rt. többségi tulajdonát képző gazdasági társaságok elidegenítésében. Ezért a jövőben mindennemű átszervezési elképzelést csak a munkavállalók sorsát megnyugtatóan kezelő megállapodás birtokában tudunk elfogadni.* Ennek különösen a mellékvonalak reorganizációja kapcsán kívánunk érvényt szerezni.

A vasútegészségügy sorsának alakításában a vasutasságot, mint tulajdonost kell megjelenítenünk és képviselnünk!

A lehető legrövidebb időn belül egyértelművé kell tenni a vasútegészségügy tulajdonlásában a MÁV Rt., illetve a vasutasság létjogosultságát. Vissza kell állítani a MÁV Rt. munkáltatói jogát. Ennek megfelelően tagjainkat, mint tulajdonost és mint az ellátás alanyát egyaránt képviselnünk kell mindennemű átszervezés és átalakítás során. A vasútegészségügy sorsát nem csak az ott dolgozók, hanem valamennyi vasúti munkavállaló szemszögéből kell stratégiai kérdésként kezelni.

Markánsabb országos érdekegyeztetés!

Aktív és nyugdíjas tagjaink állampolgári létéből fakadóan erősíteni kell az országos érdekérvényesítés hatékonyságát. Más szakmákhoz tartozó kollégáinkkal közös gondjaink orvoslására közösen kell fellépnünk. *Abban vagyunk érdekeltek, hogy a szociálpolitika, a társadalombiztosítás, az egészségügy, az oktatás, a területpolitika meglévő feszültségeit és más országos érdekegyeztetést igénylő gond megoldásában az MSZOSZ a jövőben markánsabban védje a tagok érdekeit.*

Szervezetpolitikai célok

Javítanunk kell érdekvédelmi eszköztárunk hatékonyságát!

A Vasutasok Szakszervezete egyenrangú partnerként kíván tárgyalni és megállapodni mind a munkáltatókkal, mind a tulajdonosokkal. E partnerviszony kiérdemlését az alábbi eszközökkel tudjuk csak elérni:

1. Szakértelmen alapuló érveléssel, mely nem csak felszínre hozza tagjaink elvárásait, hanem a megoldásokat és elemzéseket kidolgozva képes meggyőzni partnereinket elképzeléseink helyességéről.

2. A nyilvánossággal, melynek segítségével közvetíteni tudjuk tagjaink és a közvélemény felé érveinket és eredményeinket. Ezzel az eszközzel nem kampányszerűen, hanem folyamatosan kell élnünk.

3. A munkaharc eszközeit birtokolnunk kell azért, hogy ne kelljen igénybe vennünk azokat. A vasutasság bebizonyította sztrájkképességét, mely komoly tárgyalásra késztet minden partnerünket. Tovább kell erősíteni a Vasutasok Szakszervezete sztrájkképességét!

Javítani kell szolgáltatásaink színvonalát!

Tagjaink mind a mai napig elvárják, hogy a szakszervezeti tagsági viszonyból adódóan bizonyos szolgáltatásokhoz is hozzájuthassanak. A klasszikus formák továbbfejlesztésével kell ezen igény elébe menni. Segélyezés helyett gazdaságos biztosítást, az üdültetés keretében pedig az új formákhoz való kedvezményes hozzájutást kell támogatni. Az egyéb szolgáltatások területén az alapszervezetek játsszák a meghatározó szerepet. Részükre szakmai és pénzügyi tanácsadással kell további segítséget nyújtani.

A valóságos igényekhez és lehetőségekhez kell igazítani a jogsegélyszolgálatot.

Tovább kell fejleszteni az információáramlás eszközrendszerét!

A Vasutasok Szakszervezete hatékony működésének alapja a gyors információáramlás. Folytatni kell azokat a fejlesztéseket, melyek javítják az információ két irányú továbbítását.

Tisztségviselőink védelme és továbbképzése mindannyiunk közös érdeke!

Egyértelművé kell tenni partnereink számára, hogy a társai bizalmából kötelességét végző tisztségviselőinket nem érheti semmiféle hátrány. A Vasutasok Szakszervezete minden eszközzel megvédi érdekvédelmi munkáját ellátó tagjait, bizalmitól a legfelső szintű vezetőkig! A tisztségviselők képzése kiemelt stratégiai feladat. Hatékony érdekvédelmet csak felkészülten lehet ellátni!

A foglalkoztatási megállapodások megkötésekor csökkenteni kell a nem függetlenített tisztségviselőkre jutó terheket.

Ápolni kell érdekvédelmi és érdekképviseleti partnerkapcsolatainkat!

Az eddigieknél jobban kell törekedni a társszakszervezetekkel való együttműködésre. Bízunk abban, hogy a szakszervezeti vagyon megosztását követően a csökken a társszakszervezetek részéről korábban tapasztalható különállás ellenséges hangsúlyozása.

Az üzemi- és közalkalmazotti tanácsok és munkavédelmi képviselők munkájában jelöltjeink által betöltött szerepünket és felelősségünket a napi munkakapcsolatokban kell megjeleníteni. A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa munkájának segítése az össz-vasutasságot érintő érdekünk.

Ki kell használni a szervezetben és a munkaszervezetben rejlő specializációt!

Jobb munkamegosztásra kell törekedni a szakági és területi bizottságok, valamint a központi munkaszervezet működtetése során. Az ésszerűbb feladatmegosztás az operatív irányító testületek feladata.

A VSZ rendelkezésére álló pénzeszközöket mindinkább az érdekvédelem feltételeinek javítására kell fordítani!

Át kell értékelni a sztrájkalap feltöltésére vonatkozó eddigi gyakorlatot. A jelenleg érvényes tagdíjmegosztás fenntartása mellett törekedni kell valamennyi pénzügyi forrás hatékonyabb felhasználására.

Tovább kell növelni taglétszámunkat!

Az elmúlt időszakban felmutatott eredményeink bebizonyították, hogy csak az aktív és nyugdíjas vasutasság egységes fellépése vezethet el a kitűzött célok megvalósításához. A szakszervezet egyedüli ereje az azonos sorsú és helyzetű emberek szolidaritásában van. Ezért tovább kell folytatnunk a szervezettség növelésére irányuló tevékenységünket. Meg kell értetnünk jelenleg nem tag munkatársainkkal, hogy az ő javukat is szolgáló céljaink elérésére közösen jobbak az esélyeink.

A stratégia maradéktalan végrehajtása érdekében hangsúlyozni kell, hogy valamennyi kitűzött **érdekvédelmi cél** és valamennyi megvalósításukra **felsorakoztatott eszköz** csak az **összefogás árán érhető el, illetve teremthető meg.**

A munkavállalók a munkáltatóval valós **partnerviszonyra** egyedül sohasem képesek! Az **egyenrangú alku feltételeit,** közösen is csak kemény munkával tudjuk kiérdemelni, mert nem kapjuk ajándékba!

Budapest, 1995. szeptember 14.

Vasutasok Szakszervezete választmánya

A JÖVŐ NEMZEDÉKE

Miképp is lehet (kell) szakszervezetet működtetni

A Magyar Vasutasban már hírt adtunk arról, hogy a VSZ Ifjúsági Tagozatának delegációja az Osztrák Szövetségi Vasutaknál működő szakszervezet (ÖGB) Ifjúsági Szervezetének (ÖGJ) meghívására tanulmányúton vett részt. Most a látogatás során szerzett tapasztalatainkról a külföldi és a hazai szakszervezeti viszonyok összehasonlításából nyert információkról, a két szervezet működtetése közötti, jelentős különbségekről szól a tagozat elnökének írása.

Bár egyértelmű, hogy az összehasonlítás eredménye az osztrák kollégákra nézve pozitív, de kíváncsi lennék, hogy egy ilyen 40 év után ők milyen megoldásokat dolgoznának ki. Jó lenne, ha a 40 év különbséget átugranánk 4 évvel! Erre kiváló alkalom kínálkozik a VSZ szeptember 26-i soron kívüli kongresszusán, ahol döntésekkel hosszú távon befolyásolhatják szervezetünk működőképességét, követve a tagság érdekérvényesítésének eredményességét...

Az ÖGB 68 000 aktív tagját 178 alapszervezet fogja össze (a VSZ 42 000 aktív tagját ezzel szemben 383, melynek egy része nem elég hatékony). Az osztrák *alapszervezeti titkárok főállású szakszervezeti tisztségviselők, bérüket a munkáltató fizeti*, irodáik a legkorszerűbb technikával felszereltek (fénymásoló, fax, számítógép). Magyarországon az alapszervezetek vezetői *a munkaidőkedvezmény-keret terhére a* különböző módon vannak foglalkoztatva, és a technikailag elmaradott irodák a jellemzők. Míg náluk a két irányú irányítás (mátrix) maradéktalanul megvalósul, a 4 terület mellett 9 tagozat irányítja és működteti a szervezetet, ezzel szemben nálunk a kusza viszonyok és átfedések miatt, területek és szakmák összhangjának hiányában „elvész" a tag. Ott a tagdíjátutalás központi számlára történik és tagarányos visszautalást kapnak, de a nagyobb kiadásokra a központtól kell költség-hozzájárulást kérni. Itt 50-50 százalékos tagdíjmegosztás miatt mindenki panaszkodik, kevés a központi pénz a nagyobb volumenű fejlesztésekre, és az alapszervezeti hányad sem elég a hatékony működés helyi finanszírozására.

Az ÖGB-ben *a fiatalokat nem mellőzik* és nem szükségesnek tekintik, hanem közösségi munkára, aktivitásra nevelik, mert a jó irányú közösségben való részvétel megakadályozhatja az ifjúság szélsőséges irányzatú társaságokhoz való csatlakozását. Nálunk — néha olyan érzésünk van, mintha — a VSZ vezető testületeiben épp ellentétes indulatokat ébreszt a fiatalok lelkesedése, tenni akarása. Ausztriában szakszervezeti vezetők a *politikán keresztül is hatékony érdekérvényesítési utakat* találtak, Magyarországon a politika (legyen az jobboldali vagy baloldali) *nyíltan szakszervezet-ellenes*, mert a szakszervezetek gyengesége miatt ezt megteheti. Ausztriában egy szakszervezeti szövetség működik, a vasútnál is csak egy szakszervezet van (ennek ellenére mégis demokráciában élnek) és a vasutas munkavállalók 98 százaléka tömörül ebbe az egy szervezetbe, mert stratégiai vállalatnál hatékony érdekképviselet csak így képzelhető el. Nálunk a demokráciát hirdető, magukat szakszervezetnek valló csoportok sikeresen lejáratták a szakszervezet valódi tartalmát, megosztották a munkavállalókat, és módszeresen lehetetlenné tették a konkrét érdekvédelmi munkát, hogy aztán olyan szövetségekbe tömörüljenek (LIGA, Munkástanácsok stb.), melyek az 1995. évi ÜT-választáskor reprezentativitásához szükséges 10%-ot sem érik el.

Sajnos, amíg a Vasutasok Szakszervezetében egyesekben talán még a szándék sincs meg a továbblépésre, a változtatni akarásra, addig a jelenlegi színvonal a mérce. A mostani működés senkinek sem jó, és többen egyéni egzisztenciájuk veszélybe kerülését érzik. A tisztségviselő nincs motiválva sem erkölcsileg, sem anyagilag arra, hogy munkáját lelkiismeretesebben végezze a tagság megelégedésére, a tag pedig úgy érzi, hogy senki sem törődik igazán az érdekeivel, és nem látja át, hogy mire megy el a fizetésből érdekvédelemre levont 1 százalék. Azt sem igazán tudja, a felsőbb vezetés mennyire elégedett az általa választott tisztségviselő munkájával. Ebben a fene nagy demokráciában lassan senki nem mer utasítani, mert itt nálunk mindenki „demokratikusan" választott, és a felső vezetés „felülről" nem kérdőjelezhet meg semmit. Úgy gondolom, a demokráciának az is az ismertetője, hogy nem baráti alapon, hanem rátermettség, hozzáértés alapján bízunk meg embereket feladattal, s a rosszul dolgozókat pedig leváltják. Rá kell ébredni mindannyiunknak, hogy a tisztségviselők (itt is, mint az élet más területén) tévedhetnek, de az ellenőrzésük és esetleges felelősségre vonásuk mindannyiunk közös érdeke és feladata. Sokszor olyan kéréseket fogalmaznak meg tisztségviselők vezetőik, képviselőik felé, melyet hanyagságuk miatt nem lehet teljesíteni. Példa rá a FÉIB egyik esete. Folyamatosan kritizálják az alapszervezetek a központ munkatársait, számon kérik a hatékonyabb működést, ugyanakkor a vezetők által kért adatokat, véleményeket rendszeresen csak a tisztségviselők 5 százaléka tartja fontosnak megküldeni.

Csáki Zsigmond
Ifjúsági Tagozat elnöke

KÉZIKÖNYV

MEGVÁLTOZOTT A MUNKA TÖRVÉNYKÖNYVE

A módosítások értelmezése

A Munka törvénykönyvének több paragrafusa megváltozott az idén szeptember elsejétől. A Vasutasok Szakszervezete egy értelmező kézikönyvet jelentetett meg a módosításokról.

A szeptember elején napvilágot látott kiadvány elsősorban a szakszervezeti tisztségviselők munkáját kívánja segíteni. A szerző *Varga Gyuláné* (a VSZ szakértője) a könnyebb áttekinthetőség érdekében, a módosított paragrafusok mellett, a megváltozott régi törvény szövegét is felidézi. Az egységes értelmezés elérése miatt, valamint a jogban kevésbé járatos kollégák munkáját segítendő, valamennyi módosításhoz értelmező magyarázatok is fellelhetőek e kézikönyvben.

A kézikönyvhöz bevezetőt írt *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke. A könyvet átlapozva megtudtuk még, hogy a közeljövőben szeretnék megjelentetni a tárgyalástechnikát elsajátítását, az alapszervezeti gazdálkodáshoz szükséges tudnivalókat, valamint az üzemi tanácsok munkáját segítő VSZ-kiadványokat is.

Csak bízhatunk abban, hogy a nemes szándék találkozik a tisztségviselők igényével..

d.

A MSZOSZ nyerte az üt-választásokat

Az urnák lezárása után mintegy három hónap késéssel jelentette az MSZOSZ győzelmét az üzemi tanácsi választásokon Hajdú Attila, a szakszervezeti konföderációk által létrehozott országos választási bizottság elnöke.

Az MSZOSZ székházában megtartott sajtótájékoztatón megtudtuk, hogy jelenleg *több mint 2000 szakszervezet működik* Magyarországon. Az 1993/XIII. törvény alapján az *ágazati szakszervezetek vagyonát* az üzemi tanácsi választások eredménye alapján osztják fel a jelölteket állító szakszervezetek között.

Hajdú a továbbiakban elmondta: az eredmény ezért született ilyen későn, mert az ágazatokat a törvény nem kötelezte időpont betartására. Éppen ezért a választási bizottság szeretné elérni, hogy a szakszervezeti konföderációk vigyék az Érdekegyeztető Tanács elé a törvénymódosító javaslatot és a következő választáson pontos időponttal legyen tisztázva az eredmény kihirdetése.

t

VÉLEMÉNYÜNK SZERINT

Kongresszusra ítélve

A rendszerváltozás idején módszeresen felszámolásra ítélt szakszervezetek anyagi ellehetetlenítésére alkotott törvény „most teljesül ki igazán", amikor véglegesíteni kell a vagyon megosztását. Ez a kötelezettség látszólag egyszerű matematikai módszerekkel teljesíthető. Úgy vélem, többségben vagyunk azok, akik számára nem egyszerű „logo", hanem érzelmi kötődést jelent az „aranyszínű szárnyaskerék áttört antik metszésű kék V betű".

Azt hiszem, hogy jogászainknak nagy feladatot fog jelenteni, de meg fogják találni a módját annak, hogyan lehet a legkisebb veszteséggel kikerülni a kényszerű osztozkodásból. Az bizonyos, hogy legfőbb irányító testületünk, a Vasutasok Szakszervezete kongresszusa csak olyan felhatalmazást adhat, amely a *tradicionális vagyonelemek megőrzését* célozza, közös felelősségünk az *elődök által szerzett javakat megőrizve, lehetőleg gyarapítva átörökíteni*. Ebben nagymértékben kell támaszkodnunk nyugdíjasaink véleményére.

Nem váratlan tehát a rendkívüli kongresszus ténye, a VSZ 36/1. sz. elnökségi határozat többi eleme azonban nehezen értelmezhető. Az Alapszabály *jogharmonizációs jellegű módosításával teljes mértékben egyetértek*, a mindenkori törvényhozáshoz alkalmazkodni kell. További módosításokra nem látok lehetőséget, bár a munkaidő-kedvezmény „szakszervezet-barát" Mt-módosítása sok gondot fog még okozni.

Időzavarba került szervezetünk, s a kapkodás jelei észlelhetőek. Álláspontom szerint — és az egyesület jelleggel ez van összhangban — a szervezetet érintő alapdokumentumokat arra választott tisztségviselőknek kell megszerkeszteni, az úgynevezett alkalmazottaknak, munkaszervezethez tartozóknak szakértői, és kodifikációs szerepük lehet. Ilyen előkészítő stáb létéről nem tudok, választmányi tagként sem bíztam meg senkit. Az ilyen előkészítetlenség következtében a VSZ választmánya sem lesz abban a helyzetben, hogy *pontosan megismerje a kongresszus elé terjesztett végleges előterjesztést*, ezért felelősséggel nem dönthet bizonytalan tartalmú napirendek kialakításában.

Elmélyült elemzést igényel viszont a *többi érdekképviseleti szervezettel tartott kapcsolat*, amelynek ki kell térnie a nem kevés számban előfordult barátságtalan tettre is (sajtónyilatkozatok, ÜT-választás).

Célszerűnek tartom a *munkaharc stratégiai és taktikai elemeinek alkalmazását megvitatni*; úgy tűnik feledésbe mennek olyan kifejezések, mint *kompromisszumkészség, konszenzuskészség*.

Meg kellene vitatni a közeljövő átszervezési szándékainak megvalósulása utáni lehetséges helyzetünket, megőrizve a törékeny belső szervezeti egységet.

Ha a kongresszus arra vállalkozik, hogy a felsorolt feladatokat mintegy négy óra intenzív üléssel megoldja, akkor felelőtlenül jár el. *Elfogadható eredmény csak az időtartam növelésétől, vagy a napirendek csökkentésétől* várható.

Gyöngyös térségében *tagjaink nagyobb része egyetért* az általam megfogalmazottakkal, célom az, hogy a *más területeken élők figyelmét felhívjam*, és gondolkodásra késztessem.

Holló Vilmos szb-titkár
Hosszúsíngyártó és Ellátó Főnökség

KISLEXIKON

Rovatunk a munka világában gyakran előforduló olyan fogalmak közérthető magyarázatát tartalmazza, amellyel nap mint nap találkoznak a munkavállalók, vagy a szakszervezeti tisztségviselők.

Mi a demagógia, kik a demagógok?

Ha a cím olvastán egy pillanatra felidézzük magunkban a parlamenti közvetítéseket, akkor a szónokok közül megjelennek lelki szemeink előtt az általunk már jól ismert demagógok is. Szónokokat mondtam, pedig helyesebb lenne beszélőket vagy szövegmondókat említeni, mert nagy különbség van a kettő között. Nem mindenki szónok ugyanis azok közül, akik felszólalnak, illetve beszédeket mondanak.

Jó *szónok* az, aki rendelkezik az ehhez szükséges tehetséggel és képességgel, aki elsajátította és megfelelően alkalmazza a retorika, vagyis a szónoklattan tudományát. Az igazi szónok azzal tudja magával ragadni hallgatóságát, hogy egyszerre szól az értelemhez és az érzelemhez, logikai érvekkel, ész- és okozati összefüggésekkel képes új ismereteket és lendületet adni a cselekvéshez.

Az ilyen tekintélyes, jó képességű szónokokat nevezték a régi Görögországban demagógoknak. Ők voltak a nép érdekeinek megfogalmazói, szószólói, képviselői. Abban az időben a demagóg szónak *pozitív* tartalma volt, elismerően csengett. Azóta megváltozott e közkeletű fogalom jelentése, mára *negatívvá*, elítélendővé vált.

Napjainkban azokat tartjuk *demagógoknak*, akik beosztásukat, tekintélyüket és képességüket arra használják, hogy egyes embereket, csoportokat, társadalmi rétegeket saját önző érdekeik szolgálatába állítsák. Nem takarékoskodnak az ígéretekkel, nem riadnak vissza a nemtelen érzelmek gerjesztésétől sem. Nem töprengenek azon, hogy ígéreteiknek megvannak-e a valóságos alapjai, reális feltételei, fittyet hánynak arra a kötelezettségre is, miszerint az ígéretek betartásáról illik számot adni.

A demagóg nem ismeri a *differenciálás* képességét, nem kedveli az árnyalt fogalmazást, nem sokat törődik a tárgyszerűséggel, nem bíbelődik a pontossággal. Szereti viszont a leegyszerűsítéseket és eltúlzásokat. Fekete-fehéren lát, igenben és nemben gondolkodik.

A demagóg mindig arról beszél és úgy, amiről és ahogyan azt hallani szeretnék tőle az emberek, anélkül, hogy különösebb jelentőséget tulajdonítana a körülményeknek, a feltételeknek. Akkor van elemében, ha ellenfelei feladják a labdát. Ilyenkor az indulatok hangerősítőjévé válik, kéjes mohósággal használja a *hatásvadász* dörgedelmeket, a féligazságokat, széles taglejtésekkel, látványos gesztusokkal hergeli a tömeget. Nem fél a vádaskodásoktól, mások besározásától, ellenfelei agyagba döngölésétől sem.

Mindig megtalálja a módját, hogy *mellébeszéljen*, kidumálja magát. Minden problémára van receptje, rendszerint a nép, az ország, az egész társadalom nevében beszél, ő a vezér, a közakarat megtestesítője, az emberek jótevője, a megváltó, aki elvezet bennünket a boldogság honába.

Természetesen a demagógok között is vannak *különbségek* aszerint, ki tudja jobban megtéveszteni hallgatóságát. Vannak kisstílű demagógok és vannak jobb képességűek, veszélyesebbek is. Megtaláljuk őket mind a jobboldalon, mind a baloldalon, ha nem is azonos mértékben a mondanivalóval.

A demagógok érvényesülése, hatása attól függ, milyen termőtalajt biztosít számukra a társadalom, mekkora *lehetőséget* kínál részükre az adott politika. A közállapotoktól, a konkrét körülményektől függ, hogy mit és mennyire tudnak meglovagolni a demagógok, akiknek a fellépéseikhez megfelelő közeg is szükségeltetik. S általában van is holdudvaruk, vannak hiszékeny követőik, akik érdeklődve várják, szívesen fogadják a harsonás előadásokat, az emberei vágyak (hazug) hullámlovasait.

A fentiek talán nyújtanak némi segítséget ahhoz, hogy e sorok olvasói felismerjék szűkebb és tágabb környezetükben azokat a személyeket, akikről a nóta szól.

- kárpáti -

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.
TARTÁLYKOCSI-BÉRBEADÁS
VASÚTI JÁRMŰGYÁRTÁS, -JAVÍTÁS
VASÚTI JÁRMŰ-ALKATRÉSZGYÁRTÁS
VASÚTÜZEMŰ, MUZEÁLIS ÉS NOSZTALGIAKOCSIK FELÚJÍTÁSA
ACÉLSZERKEZET-GYÁRTÁS

DUNAKESZI

A létszám változatlan

Valaha e lap hasábjain, sokszor munkasikerekről, eredményes üzemekről számoltunk be. Mára nem azért fogytak ki az ilyen típusú tudósítások, mert nem akarunk erről a témáról írni, hanem egyszerűen nincsenek a MÁV vonzáskörzetében olyan cégek, amelyek sikeréről írhatnánk. Üdítő kivitelként hat a Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft., melyet 1993 decemberében alakítottak át, és a napokban már megjelent a privatizációs pályázat is.

Varga Lajos igazgató előszobájában várakozom, mert előttem a MÁV Rt. képviselőivel üzleti ügyekről tárgyal. Néhány perc múlva feltűnik az ajtóban és szívélyesen invitál az irodájába. Bár tagadja, de észreveszem a politikusi beállítottságot. A beszédstílusa alapján rá lehet ismerni a körzet régi-új országgyűlési képviselőjére. Amikor a gyár múltjáról kérdezem, kissé felcsillan a szeme, látszik, hogy érzelmi húrokat pengetek.

1910-ben épült a gyár személykocsik gyártására. Az akkori viszonyokra jellemző, hogy rögtön lakótelepet, kultúrházat, sporttelepet is terveztek. A járműjavító ma is kulcsszerepet tölt be a MÁV járműparkjának *felújításában, karbantartásában*, hiszen a *kocsipark mintegy 60 százaléka készült Dunakeszin*. A gyártás 1983-ban megszűnt, de jelenleg újra van igény hazai vasúti járművekre. A német partnerrel *kooperációban készített személyvagonok* már jövőre legörgülhetnek a gyártósínekről.

A *Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft.* szinte az egyetlen olyan *MÁV Rt. tulajdonú* kft., amely a rendszerváltás előtti létszámát is megőrizte, sőt a jelenlegi megrendelés-állományt tekintve talán még munkaerő-felvételre is lesz lehetősége. A régi sorozatú magyar kocsikat Dunakeszin építik át *InterCity* járatokban használatos vagonokká, amellyel a gyár *vásári nagydíjat nyert 1994-ben*. Az átépítés során a MÁV Rt. nem rendelt a kocsikba klímaberendezést — mintegy 10 millió értékben —, így az utasok nyáron kellemetlenül érezhették magukat. Jelenleg egy saját fejlesztésű légkondicionálót utólag szerelnek be, körülbelül 2-3 millió forint költségért. Az új szerelvények már a magyar klímaberendezéssel készülnek.

A jelenleg 100 százalékos MÁV Rt. tulajdonú kft. privatizációs pályázatát 1995-ben írták ki. A minisztériummal egyetértve *10 százalék tulajdonrészt kedvezményes formában a dolgozóknak ajánlanak fel* megvételre, 39 százalékot el kívánnak adni *készpénzért*. A jelentkezők között olyan világcégek is vannak mint a *svájci ABB*, vagy a *német DWA*. Az érdeklődésnek betudható az az óriásüzlet, melyet az elmúlt hónapokban kötött a vállalat a cseh vasutakkal 40 millió márka értékben. A magyar InterCity kocsikat gyártják a *pilzeni járműjavító üzemmel kooperálva*. Kilátás van további üzletekre is, ha a két prototípus kocsit a szlovák fél is elfogadja.

A munkahelyi kapcsolatokról szólva az igazgató korrektnek mondta a viszonyt az üzemben működő VSZ alapszervezettel. A *Kollektív Szerződés Helyi függelékének* megkötésével egyik félnek sem volt problémája.

Az üzemcsarnokokat járva *más a hangulat* mint volt néhány évvel ezelőtt. Nem látni az udvaron lődörgő embereket, mindenki teszi a dolgát. A füvet nyírják, az egész gyártelep rendezett képet mutat. Odamegyek egy dolgozóhoz, aki éppen az egyik kocsi alatt tüsténkedik, fogalmam sincs mit csinál: nem kíván nyilatkozni. Az egyik ablakban ismerős arcot pillantok meg. *Virág Ernővel* itt katonáskodtam Dunakeszin az akkori járműjavítóban mintegy fél évig. Ernő a katona évek előtt is itt dolgozott. Most *bizakodó*, mert hallotta, hogy van bőven megrendelése a gyárnak, és így az ő munkájára is szükség lesz. Igaz, hogy többet kell dolgozni, és jobban, de megéri, mert többet is fizetnek, bár még mindig nem keres eleget az árakhoz képest. Ernő már hallott a privatizációról is és azt szeretné, ha utána *javulnának a munkakörülményei és emelkedne a fizetése* is. A VSZ-nek tagja, a választáskor ennek megfelelően szavazott, de örül neki, hogy még nem került olyan konfliktusba, amikor a szakszervezethez kellene fordulnia. Fél, hogy a szakszervezet az igazán kiélezett helyzetekben engedne. — Erre ne kerüljön sor — teszi hozzá, majd tovább siet, mert a lemaradását be kell hoznia.

(tonzor)

VERSEN YÜLI

MINDEN MUNKÁÉRT KEMÉNY HARCOT VÍVNAK

A talpon maradásért

A MÁV szervezetéből az elmúlt években kivált és kft-ként működő gazdasági társaságok vezetői még ma is gyakran panaszkodnak, hogy kevés megrendelést kapnak a vasúttól. Emiatt, szinte kivétel nélkül arra kényszerülnek, hogy a külső piacon szerezzenek maguknak munkát. Ez azonban, mint azt a MÁV Hídépítő kft. példája is bizonyítja, nemegyszer hosszas alkudozás és sok utánjárás révén sikerül.

A legilletékesebbtől, *Csohány Antal* ügyvezető igazgatótól tudom, hogy a hidászok évi megrendelésüknek *csupán 40 százalékát kapják a MÁV-tól*. Sietve hozzátette, hogy ezt nem panaszként, hanem tényként közölte. A többit, a talpon maradásukhoz elengedhetetlenül szükséges munkát, az *építőipari „piacon"* kell megszerezniük. Ez azonban azért nem egyszerű feladat, mert a megszorító intézkedések hatására az *idén 15-20 százalékkal csökkent a kínálat*. Évi kapacitásukat mégis sikerült lekötniük. Ez elsősorban annak köszönhető, hogy nevük ismert, vállalkozásaikat rendre, kifogástalanul teljesítik. Jórészt ennek tulajdonítható, hogy a tervezett *évi 800-900 millió forint bevétel* az év végéig várhatóan realizálódik.

Érdeklődésemre, hogy az idén hol, milyen munkákon dolgoztak a MÁV hidászok, Csohány Antal, a teljesség igénye nélkül a legjelentősebbeket sorolta fel. A MÁV Rt. megrendelései közül első helyen említette a *budapest-hegyeshalmi fővonal rekonstrukciója* keretében végzett munkákat. *Bicskén, Tatán* és *Mosonmagyaróváron* gyalogos alul- és felüljárók, valamint kerethíd építését végezték. A fővárosban a *Budafoki* és a *Gubacsi* úti vasúti hidat, *Dombóváron* a *Kapos* vasúti hídját újították fel. *Balatonalmádi* állomáson pedig az aluljáró szigetelését végezték.

Az úgynevezett MÁV-on kívüli munkák közül az új lágymányosi közúti *Duna-híd* építésében való részvételüket említette elsőként. Ott, a híd budai úthálózatához csatlakozó, *Nádorkerti* és *Szerémi* úti felüljáró építését kapták feladatul. A *BKV* megbízásából a MÁV hidászok végezték a *csepeli HÉV Kvassay úti hídjának* a felújítását. Hasonló munkát végeztek a *rácalmási Duna* ág közúti hídján. Ezenkívül a *Mannesmann-DEMAG* cég megrendelésére komplett *darupályát* gyártottak, majd a szerelési munkákat is elvégezték. Ugyanakkor Budapesten, a *Pasaréti úton létesülő új teniszcsarnok* építésével is őket bízták meg.

Az ügyvezető igazgató, a munkák felsorolása után megjegyezte: nagyobb teljesítményekre is képesek lennének, ha a MÁV Rt. többet juttatna nekik a hídfenntartási munkákból. Minden bizonnyal e megjegyzését arra alapozta, hogy a *kft. létszáma 330-350* között stabilizálódott. S ezt a dolgozói létszámot az idén gondok nélkül tudják foglalkoztatni. A keresetekre sem lehet különösebb panasz, hiszen a MÁV hidászok átlagjövedelme magasabb az építőiparban foglalkoztatottakénál. Bizonyára ennek is szerepe van abban, hogy *jó képességű szakembergárdájukat sikerült megtartani*.

visl

GANZ-HUNSLET

Nem hasztalan a vita

Beszélgetés Kostyál István vezérigazgatóval

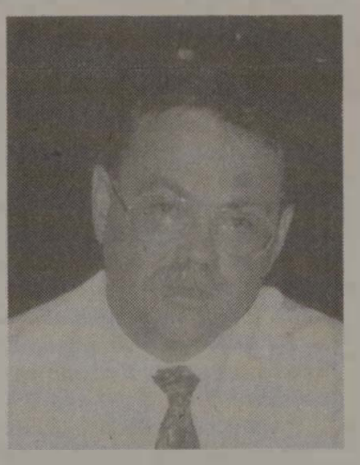
Ganz Ábrahám neve mindenképpen egy ismert név még ma is az egész világon, annak ellenére, hogy 151 évvel ezelőtt kezdte el önteni a vasúti kereket — mondta Kostyál István vezérigazgató beszélgetésünk kezdetén. Majd szerényen így folytatta: Európában a Ganz név még ma is jobban cseng, mint a Hunslet.

— Milyen üzleti kapcsolatai vannak a Ganz-Hunsletnek belföldön, illetve külföldön?

— Belföldön hat vevőnk van: a *MÁV, GYSEV, BKV*, valamint a *miskolci*, a *szegedi* és a *debreceni közlekedési vállalatok*. Bár el kell, hogy mondjam, pillanatnyilag nehezíti a megrendeléseket, hogy a magyar cégek pénzhiánnyal küszködnek. Exportpartnereink közül kiemelkedik *Malajzia*, de üzletet remélünk *Thaiföld, Fülöp-szigetek, Indonézia* és *Vietnam* piacain is. *Észak-Afrika* még mindig jelentős megrendelőnk, ide inkább *pótalkatrészeket* szállítunk. Természetesen jelentős partnerünk még a *volt Szovjetunió* országai, ahol mintegy 800 db diesel motorvonat üzemel. Ezeket el kell látnunk pótalkatrészekkel, de várunk új megrendeléseket is.

— Milyen arányt képvisel az export és a belpiaci értékesítés aránya.

— Tavaly 70 és 30 százalék az export javára, idén ez az arány fordított 40 a 60-hoz a belföld javára. Szeretnénk ha ez a hullámzás megszűnne, az 50-50



százalék arányt bosszú távra tudnánk beállítani.

— Térjünk át a beszélgetés humán részére. Amikor megalakult a Ganz-Hunslet, akkor hányan dolgoztak az üzemben, és mennyien ma?

— Mikor megalakultunk, akkor 1300 fővel kezdtünk dolgozni, amely létszám *mára 400 főre* fogyott. Ezt a leépítést *átszervezéssel* tudtuk elérni, de természetesen a létszámcsökkenés legfőbb oka a *rendelésállomány fogyása*. Most úgy látszik, hogy fel kell vennünk dolgozókat, és akkor leszünk 470-500-an.

— Működik-e szakszervezet a gyárban?

— Igen működik, és elég jó a viszonyunk. Valamikor a Vasas Szakszervezethez tartoztak, most önállóak. Úgy tudom, hogy a Vasasok újra megkeresték őket, de nemet mondtak. Azt hallottam, hogy ők inkább a *vasutasokhoz szeretnének tartozni*.

— Ön Nyugatról jött Magyarországra dolgozni, mint menedzser. Hol könnyebb bánni a szakszervezetekkel, itt vagy Kanadában?

— Mindkét helyen be kell látni a szakszervezeteknek, hogy *bért csak eredményből lehet emelni*. Azt hiszem, hogy nyugaton az érdekképviselet keményebb, mint Magyarországon. Ugyanakkor jelentős a változás a nyugati szakszervezeteknél is, engedékenyebbek 15 évvel ezelőtti önmagukhoz képest. Persze ez annak is köszönhető, hogy a gazdasági folyamatokba *jobban bevonták az érdekképviseletek*.

— A menedzsmentnek könnyebb vezetni egy céget, ha van szakszervezet, illetve könnyebb ha nincs?

— Természetesen, ha van. Azért, mert a problémákat komplexen lehet kezelni, és *nem hasztalan a vita a dolgozókkal*. Havonta ülök le tárgyalni az érdekképviselettel és az üzemi tanáccsal.

— Végezetül, milyen jövőt jósol a vállalatnak?

— Bízom a jövőben, amire feljogosítanak a megrendeléseink, illetve a tárgyalási szinten lévő üzleti lehetőségek. Egyébként ha profánul akarnék válaszolni, akkor azt mondanám, azért dolgozom, hogy *Ganz-Hunslet legyen a jövőben is*.

TP

MINŐSÉG, GYORSASÁG

Versenyképes áron

MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft.

Dunakeszi városa az első magyar vasútvonal, a budapest-váci vasút egyetlen közbenső megállójaként vasúttörténeti nevezetesség is. Az 1926-ban megnyitott előd ünk a MÁV Dunakeszi Főműhely — alapításakor — a dinamikusan fejlődő vasút személykocsi-parkjának karbantartását végezte. A harmincas évek közepétől, átépítés keretében különleges kiállítókocsit építhetett, illetve az akkori legfőbb állami méltóság vonatát, a Kormányzói vonatot is ebben a járműjavítóban alakították ki. A II. világháborúban megrongálódott vagonpark helyreállításában az üzem sok feladatot kapott. Ennek sikeres teljesítését értékelte 1950-ben a kormány és Dunakeszin beindította a személyszállító vagonok gyártását. 1951-től a főműhely vagongyár lett.

Az ötvenes évek végére sikerült megalkotni egy olyan *hálókocsi* prototípusát, amelyből 2000 darabot gyártottunk. Az utóbbi években nagyjavítás keretében átépítették a vasúti személyszállító kocsikat a korszerű műszaki és utaskényelmi elvárásoknak megfelelően. E törekvésnek a termékei: a *klimatizált komfortkocsi*, a *DVJ '93* fantázianevű, a Budapesten megrendezett Industria '94 kiállítás nagydíjával jutalmazott *InterCity* kocsik, a *Rola* kamionszállító kísérőkocsi, valamint az 1995. évben igen kedvezően fogadott *DVJ '95* fantázianevű *InterCity étkező-bisztrókocsi*.

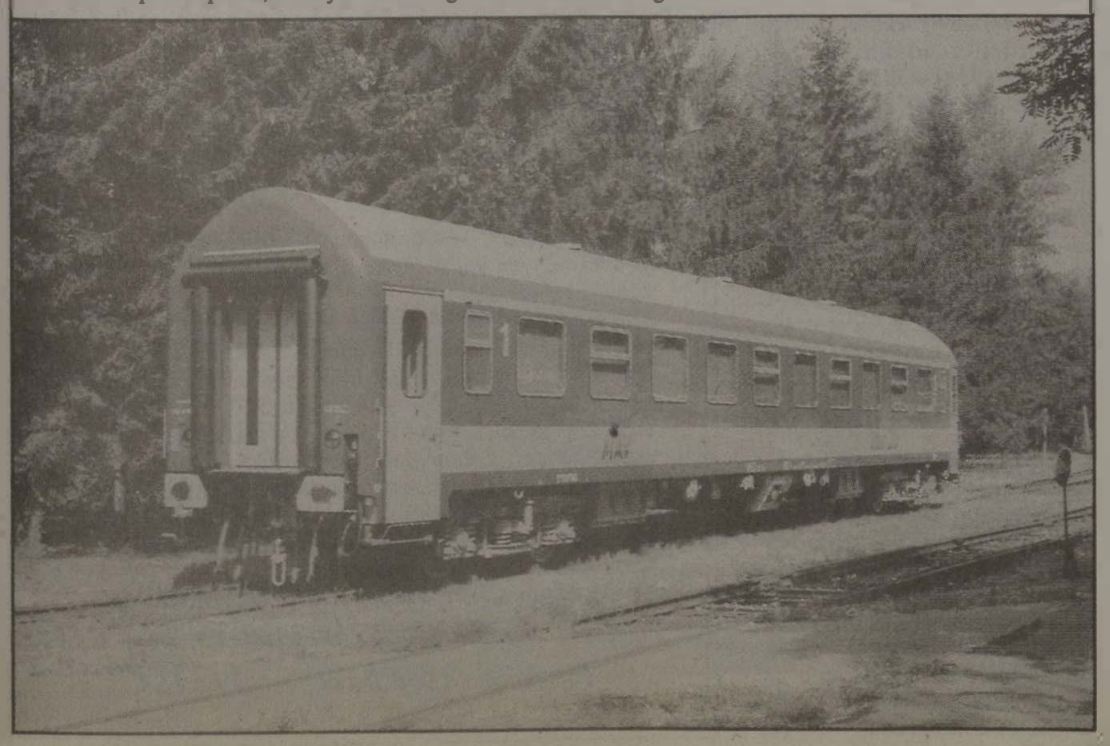
A végrehajtott korszerűsítés főbb területei: *a forgóváz, a fék, a fűtés, világítás, az utastájékoztatásra szolgáló hangosítás*, mágneskártyás rádiótelefon, az ajtók működtetése.

Az elkövetkező években folytatva hagyományainkat: a *MÁV* részére *ZJ*-es kocsikat gyártunk a *DWA*-val közösen, valamint a *MOVO Plzeň kft*-vel a Cseh Vasutak részére modernizálunk magyar gyártású kocsikat.

A MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító kft. örökölve az elődjárműjavító szellemi és technikai kapacitását, kész arra, hogy a megrendelő minden kívánságát figyelembe véve korrekt és megbízható partnere legyen az Önök cégének.

Üzleti filozófiánk: *minőség, gyorsaság, versenyképes áron!*

(x)



VASUTASPORTRÉ

A nullszaldó is eredmény

1993. április elsején a vasúti kertészetből alakult meg a MÁV Szombathelyi Szoliter Kertészeti Kft.. Erről beszélt Ágics János ügyvezető igazgató a Magyar Vasutas munkatársának.

— Alapvető feladatunk továbbra is a szombathelyi üzletigazgatóság jelentős részén a vasútállomások, megállóhelyek, létesítmények külső és belső virágosítása, csinosítása. Változatlanul a feladataink közé tartozik a vasúti pályák vegyszeres gyomirtása. Újdonságot jelentett, hogy nem csak vasúti megrendelésre hanem a „civil piacokra" is dolgozhatunk!

— Az utóbbi milyen arányt képvisel?

— Tevékenységünk 60 százalékát a MÁV köti le. A többi idegen tevékenység, amelynek keretében vásárokon veszünk részt, profilba tartozó feladatokat vállalunk és értékesítünk.

— Eredményeik?

— Eddig mindegyik esztendőnk „null szaldós" volt. E mellett tudunk azért fejleszteni: traktorokat és kisgépeket vásároltunk és bővítettük, korszerűsítettük a fűtési rendszerünket. Minden esztendőben sikerült a kereseteket is valamelyest növelni.

A szombathelyi kis vasúti kft. eredményei a null szaldó ellenére is elfogadhatók, hiszen mind a 15 dolgozójuk munkahelyét sikerült megőrizni.

Sz. Jakab

ÖTA

Az ÖTA működésének főbb szabályai

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap (ÖTA) 1930-ban alakult, egyesületként működik 1991-től. Az ÖTA célját, tevékenységét, szervezetét, működésének alapvető elveit alapszabálya határozza meg. Az alapszabály elfogadása, módosítása az ÖTA legmagasabb szervének a Küldöttgyűlésnek hatáskörébe tartozik. Az 1994. november 16-i küldöttgyűlés 5 éve határozta meg az ÖTA működésének elveit, a változó kor követelményének megfelelően korszerűsítette az alapszabályt.

Az ÖTA alapvető célja fennállása óta változatlan, tagjai és az általuk eltartott hozzátartozók egészségi állapota, valamint szociális rászorultsága esetén közvetlen, illetve közvetett támogatásokat nyújt. Az ÖTA célja elérése érdekében tagjai részére egészségügyi, szociális és társadalombiztosítási jellegű támogatást nyújt, valamint tagjai gyógyító — megelőző ellátása színvonalának emelése érdekében, az azt megvalósító intézmények részére támogatást biztosít.

Az ÖTA tagság az *önkéntesség* elve alapján jön létre. Az ÖTA tagja lehet a MÁV Rt., a közforgalmú vasút, az általuk alapított vagy kapcsolódó (tételesen felsorolt) szervek munkavállalója és nyugdíjasa. A tagsági viszony az *első tagdíjfizetési kötelezettség teljesítésével*, de a *belépési nyilatkozat aláírásának napjára visszamenőleges hatállyal jön létre*. A tag *jogosult* a tagsági viszony létrejöttétől számított *harmadik hónap első napjától* az ÖTA szabályzataiban meghatározott *támogatásokat és szolgáltatásokat* igénybe venni, az ÖTA működésében részt venni. A tag *köteles* a belépési nyilatkozattal vállalt *tagdíjfizetési kötelezettséget* a meghatározott módon és időben teljesíteni. A tagdíj a munkaviszonyból származó jövedelem, illetve a nyugdíj 1/2 százaléka. A tag az egy hónapot meghaladó *keresőképtelenség*, a *gyermekgondozás* céljából igénybe vett fizetésnélküli szabadság, a *munkanélküli járadék* folyósításának időtartama alatt minimum tagdíjat fizet, melynek összege a mindenkori minimálbér 1/2 százaléka.

A tagság megszűnik az alapjául szolgáló *jogviszony megszűnésével*, a *tagsági viszony felmondásával*, a *tagdíj-kötelezettség elmulasztása* miatt a nyilvántartásból való törléssel, a *tag kizárásával, a tag halálával.*

Az ÖTA szervezete

Az ÖTA legfőbb szerve a *küldöttgyűlés*. A küldötteket a tagság választja meg, minden 1000 tag után 1 küldöttet. A küldöttgyűlés összehívására *öt évente* kerül sor. Kizárólagos hatáskörébe tartozik az *alapszabály elfogadása, módosítása*. Az ÖTA tevékenységének, a *vagyonkezelés* és a *gazdálkodás* főbb irányelveinek hosszú távú meghatározása, önálló jogi személyiséggel rendelkező *szervezetek létrehozása, a megszűnés, átalakulás* vagy más társadalmi szervezettel történő egyesülés kimondása, az ÖTA tisztségviselőinek, *vezető tisztségviselőinek megválasztása*.

Az ÖTA irányító szerve a választmány, amely a két küldöttgyűlés között működik. Tagjait az ÖTA tagjai sorából a küldöttgyűlés választja öt éves időtartamra, minden 10 000 tag után 1 főt. Évente legalább kétszer ülésezik. A választmány dönt az *éves költségvetésről*, a megelőző év gazdálkodásáról szóló *beszámoló és pénzügyi mérleg* elfogadásáról, az ÖTA vagyonából nyújtandó *céltámogatások* feltételeiről. Elfogadja az *eljárási szabályzatot*, a *szervezeti és működési szabályzatot*, a *választási szabályzatot* és ezek módosítását. *Jóváhagyja* az ÖTA működésével kapcsolatos *lényeges szerződéseket*. Meghatározza az *ÖTA Iroda létszám- és bérgazdálkodásának* főbb elveit.

Az ÖTA *operatív irányító* szerve az elnökség. Tagjait a küldöttgyűlés választja az ÖTA tagjai sorából, 5 éves időtartamra. Az elnökség *7 tagú szakemberekből* (jogász, közgazdász, orvos, társadalombiztosítási szakértő) álló testület. Szükség szerint, de legalább *3 havonta üléseznek*. Közvetlenül irányítja az ÖTA tevékenységét és *dönt méltányossági ügyekben*.

A *felügyelő bizottság* 5 tagú. A tagokat a küldöttgyűlés választja 5 éves időtartamra az ÖTA tagjai sorából. Hatáskörébe tartozik az egyesület *gazdálkodásának, pénzügyi és számviteli tevékenységének folyamatos figyelemmel kísérése, ellenőrzése*, az alapszabályszerű működés ellenőrzése.

Az ÖTA vezető tisztségviselői, az *elnök*, a *két alelnök* és az *ügyvezető elnök*. A vezető tisztségviselőket a küldöttgyűlés választja 5 éves időtartamra.

Az ÖTA elnöke ellátja az egyesület *képviseletét*. Intézkedik a küldöttgyűlés, a választmány, az elnökség *összehívásáról, üléseinek levezetéséről*. Az elnökség nevében *beszámol* a választmánynak, küldöttgyűlésnek az egyesület gazdálkodásáról, vagyonkezeléséről. Az ÖTA alelnökei az elnököt akadályoztatása esetén *helyettesítik*, ellátják a küldöttgyűlés levezető elnöki tisztét.

Az ÖTA ügyvezető elnöke az elnökség által meghatározott ügykörökben ellátja az egyesület képviseletét, *irányítja az ÖTA Iroda munkáját*. Az egyesület *igazgatási-ügyviteli* szerve az ÖTA Iroda, vezetője az ügyvezető elnök.

Az ÖTA gazdálkodása: az egyesület bevételeiből az éves költségvetésében fedezeti, *működési és likviditási alapokat* képez. A bevételek — alapok szerinti — felosztási arányát a választmány az éves költségvetés keretében dönti el. A fedezeti alapból történik a szolgáltatások (segélyek, céltámogatás) finanszírozása. A működési alap az ügyviteli és működési kiadásokat fedezi, a likviditási alap *biztosítja az egyesület fizetőképességét*.

Az alapszabály, valamint az ÖTA segélyeit tartalmazó eljárási szabályzat részletesebb megismerésére a szolgálati főnökségeken a társadalombiztosítási ügyintézőnél vagy az ÖTA Iroda ügyfélszolgálatánál van lehetőség.

ÖTA-iroda

OKTÓBERTŐL DECEMBERIG

Időszakos szociális gondozás

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap, közismertebb nevén az ÖTA, a nyári üdülési főidény befejezése után négy helyen, Balatonbogláron, Vonyarcvashegyen és Mezőkövesden a MÁV, Balatonfüreden pedig a Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyezési és Biztosító Egyesületének üdülőjében szervez szociális gondozást. Az ÖTA elnökségének határozata értelmében, gondozásban az alacsony jövedelemmel rendelkező nyugdíjas tagok részesülhetnek.

Hogy kik tekinthetők alacsony összegű ellátásban részesülőknek? Azok a nyugdíjas ÖTA-tagok, akiknek az *egy főre eső havi jövedelme nem haladja meg a mindenkori kettős ellátás — 15 120 forint — összegét*. Egyedülálló nyugdíjasok esetében pedig, ha az *egy főre jutó havi jövedelem 17 000 forintnál nem magasabb*.

A szociális gondozókba az ÖTA-tag *házastársával együtt is beutalható*. Tudni kell azonban, hogy a nem ÖTA-tag házastárs — az eltartott hozzátartozó kivételével — csak *napi 150 forint* térítési díj befizetése esetén veheti igénybe a gondozót. A beutaló ugyanis kizárólag a befizetett és a beutalójegyhez csatolt csekkel együtt érvényes.

Az ÖTA elnöksége azt is figyelembe vette, hogy elsősorban a magas kort elért vasutas nyugdíjasoknak van igazán szüksége szociális gondozásra. Ezért határozott úgy, hogy a *80. életév felettiek évenként, a 70-80 év közöttiek két, a 70 év alatti, rászoruló nyugdíjas ÖTA-tagok pedig három évenként utalhatók be* valamelyik üdülőbe, díjmentes gondozásra. Itt szeretnénk felhívni az érdekeltek figyelmét arra, hogy a beutalás *orvosi javaslattal együtt érvényes*. Ez azt jelenti, hogy csak olyan nyugdíjas ÖTA-tagok utalhatók be, akiknek az egészségi állapota ezt megengedi. A beutalók odaítélésénél erre is oda kell figyelni.

A négy vasutas üdülő közül Vonyarcvashegyen október 3-án kezdődik és december 28-ig, Balatonbogláron október 10-től december 11-ig, Balatonfüreden október 11-től december 12-ig, Mezőkövesden október 18-tól november 28-ig tart a gondozás. A *turnusok 14 naposak*, kivéve a balatonboglári és a balatonfüredi üdülőket. Ezekben ugyanis az utolsó turnus 21 napos.

A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap a négy üdülőben, októbertől december végéig, *1170 nyugdíjas ÖTA-tag számára teszi lehetővé*, hogy szociális gondozás címén, orvosi felügyelet mellett, térítésmentesen pihenhessen, szórakozhasson.

Visi Ferenc

GWK MÁV TOURS

Budapesten és vidéken egyaránt jó piacra talált a holland-magyar érdekeltségű GWK MÁVTOURS. A főváros központjában — a Nádor és a Kígyó utcában, a Teréz körúton, a Nyugati, a Déli és a Keleti pályaudvaron — már hat helyen található irodájuk. S mint megtudtuk, a Keleti pályaudvar indulási csarnokában hamarosan megnyitják a második irodájukat.

Vidéken is egyre több helyen, *Győrben, Miskolcon, Nyíregyházán, Szegeden, Szombathelyen* és augusztus elseje óta *Debrecenben* is található GWK MÁVTOURS iroda. Újak létesítése mellett, a már meglevők *korszerűsítésével* is foglalkoznak.

A *vasutasok részére*, megfelelő létszám esetén, *külön is szerveznek utakat*. Az idén például sikeres volt a *Budapest-Róma-Nápoly* út, melyet vonattal kényelmesen tettek meg.

Jó tudni azt is, hogy a vasutasok a GWK MÁVTOURS irodákban valuta lapjuk és arcképes igazolványuk egyidejű bemutatásával, a legkedvezőbb napi árfolyamon, *1 százalék kedvezménnyel juthatnak valutához*. Érdemes élni e kedvező lehetőséggel. **vf**

NAPLEMENTE

SZOLNOKI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

Kedves emlékek

Még a teremtő is rámosolygott a MÁV Szolnoki Járműjavító Kft. hagyományos nyugdíjas találkozójának szervezőire. A kora őszi verőfényes napon több száz nyugdíjas és hozzátartozóik gyűltek össze a járműjavító tiszaligeti üdülőtelepén, hogy találkozzanak régi ismerőseikkel, munkatársaikkal, akik több évtizeden keresztül szolgálták a vasutat. A kft. vezetésének és a Vasutasok Szakszervezete helyi tanácsának jó szervező munkáját dicséri, hogy immár másfél évtizede évről-évre megszervezik ezt a találkozót. Étel és ital bőven akadt mindenkinek. Szórakoztató műsorról is gondoskodtak a szervezők. Szellemi útravalóval is szolgáltak a kft. vezetői, szakszervezeti tisztségviselők.

Sándor János igazgató a *kft. eredményeiről* tájékoztatta a résztvevőket, *Németh Antal* szakszervezeti titkár a kft-nél folyó szakszervezeti munkáról adott számot. Tárgyilagos hangvétel volt a jellemző a vezetők beszédeiben. A kft. az 1994. évet nyereséggel zárta. Előreláthatólag hasonló, vagy talán jobb eredménnyel zárják az 1995. évi esztendőt. Szó volt még az üzemi tanácsi választásokon elért jó eredményről is



A kellemes környezet, a szervezők mindenre kiterjedő figyelme estébe nyúló jó hangulatot teremtett, amiért nem győztek hálálkodni a résztvevők. A szervezők önzetlenül végezték munkájukat: hiszen ők csak egy hagyományt követnek, ami az üzemi történészek szerint *1856-ban a műhely alapításával* kezdődött. A korabeli vezetés a munkásság műveltségének gyarapítása érdekében megszervezte az *olvasókört*, később a *„Fáklyakört"*, amiből kinőtt a ma is működő *énekkar*, akik többek között az elhalt kollégáik temetését is kegyeletteljesebbé teszik.

Természetesen a közel 150 év alatt sokat változtak a körülmények a szolnoki járműjavító üzem vetetőinek, dolgozóinak a kapcsolatában, amíg eljutottak az évenként megtartott nyugdíjas találkozókig. Hogy ez a folytonosság mennyire jellemző, álljon itt igazolásul a találkozó maradandó élményt nyújtó, a századik születésnapját ünneplő *Várszegi István*, a járműjavító nyugdíjas lakatosának köszöntése. Kedves színfoltja volt e találkozónak az igazgatói üdvözlő beszéd. Ma is jó egészségnek örvendő hajdani mérleglakatos kitűnő emlékezettel idézte fel életútját. Boldogan nyugtázta, hogy őt még nem fejeltették el. Volt a jelenlévők között olyan idős nyugdíjas, aki még arra is emlékezett, amikor őt, mint kis inast az ünnepelt oktatta. „Pista bácsi" köszöntésében nem volt hiány. Pista bácsit virágcsokorral, ajándékokkal halmozták el. A Vasutas Önkéntes Támogatási Alap képviselője *Kisné Nemcsók Erzsébet* a virágcsokor mellé 10 000 forintot is átadott a százéves bácsinak.

Kedves emlékekkel távozhattak azok, akik az estébe nyúló beszélgetéseken, csendes kvaterkázás résztvevői voltak. Ez a találkozó erősítette a kft. nyugdíjasainak, fiainak és lányainak, unokáiknak kapcsolatát munkahelyükkel...

Pásku Jenő

VASUTAS EGYESÜLETEK

FELEMELT TAGDÍJ

Színvonalasabb szolgáltatás

Az infláció, a romló gazdasági helyzet a vasutas biztosító egyesületek gazdálkodására, az alapszabályban rögzített segélyezésre is kedvezőtlen hatással van. A korábban megállapított tagdíjak már nem nyújtanak kellő fedezetet arra, hogy az eddigi szolgáltatások értékállóságát továbbra is biztosítsák. Ezért arra kényszerülnek, hogy időnként felülvizsgálják és elsősorban a rászorulók segélyezése érdekében emeljék a tagdíjat.

Mint *Molnár László*, a Vasutas Biztosító Egyesület (VABE) ügyvezető elnöke elmondotta, ők sem térhettek ki a tagdíjemelés elől. A VABE választmányának határozata értelmében, *ez év július 1-jei hatállyal a tagdíjat — tagságonként — 40 forinttal megemelték*. Ezáltal lehetőség nyílik az *egyes segélynemek növelésére* és a *szolgáltatások színvonalának* az emelésére.

A VABE szolgáltatásai közül említést érdemel a *hévizi gyógyház*, amely a közelmúltban új épülettel bővült. Azt — vagyis a gyógyüdülő C-épületét — ez év július 1-jétől *turista jelleggel* vehetik igénybe az egyesület tagjai. A budapesti, *Szinyei-Merse utcai vendégszobaházban* — érvényes tagsági igazolvánnyal rendelkezőknek — változatlanul kedvezményesen biztosítanak szállást. S ha valaki igényt tart rá, előzetes bejelentés, illetve rendelés esetén *reggelit, ebédet* és *vacsorát* is biztosítanak egy közeli kisvendéglőben.

A szolgáltatások körébe tartozik az is, hogy a VABE a *TOURRING magán utazási irodák értékesítő közösségével, együttműködési megállapodást* kötött az egyesület tagjai és családtagjaik *kedvező áron* történő külföldi üdültetésének a megszervezésére. Harminc évi tagság után az egyesület is hozzájárul a külföldi üdülés költségeihez. **(v)**

AZ EBSE-TAGOK HÉVIZEN IS ÜDÜLHETNEK

Hotel Erzsébet

A MÁV Alkalmazott Első Biztosító és Segély Egyesülete (EBSE), a Rudolf Biztosító is azon fáradozik, hogy a rászoruló, nehéz körülmények között élő tagok segélyezése mellett bővítse szolgáltatásait. Ebben fontos szerepet szánnak a kedvezményes üdültetésnek. Mint ismeretes — lapunkban is írtunk róla —, a július 15-én Hévizen megnyílt szálloda, a háromcsillagos Hotel Erzsébet is fogad már vendégeket.

Az egyesület tagjai tehát most már *Hajdúszoboszló, Parád és Hévíz* között választhatnak.

Dr. *Alberti Sándor* ügyvezető elnöktől megtudtuk: az egyesületi tagok a *Hotel Erzsébetben* is élvezik a kedvezményeket. A félpanziós ellátás napi költsége a *felnőtt tagoknak 1800 forint plusz áfa, a 14 éven aluli gyermekeknek 1300 forint plusz áfa*. Ez magába foglalja a *szállásdíjat, a svédasztalos reggelit*, s a *melegvacsorát*. Igény esetén, önköltséges áron, napi *250 forintért ebédet* is biztosítanak. A *tagok beutalása nincs napokhoz, turnusokhoz kötve*. S a tagok nemcsak az egyesület központjának üdülési csoportjánál, hanem levélben vagy személyesen — a tagság igazolásával vagy a Rudolf-extra felmutatásával — Hévizen, a szálloda recepciójánál is jelentkezhetnek. *Tanácsos azonban az üdülési igényt legalább három hónappal előbb bejelenteni.*

Egyébként a tagok *Hajdúszoboszlón és Parádon* — ahol teljes az ellátás — *változatlan feltételek mellett* üdülhetnek.

— ic —

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

HÍREK A VASÚTRÓL

SÍNEK MELLETTI ÉJSZAKA A BOZÓTOSBAN

Megvannak az elkövetők

Sajnáltam Révész Károlyt, a MÁV Vagyonvédelmi Igazgatóság szombathelyi területi vagyonvédelmi központjának a vezetőjét. Újságokat rak elém, elektronikus médiákat idéz és háborog: — Az elharapózott vonatdobálások, vasúti dézsmálások és a vezetéklopások után egyesek, sőt sajnos, vasutas vezetők a mi szolgálatunkat vádolják tehetetlenséggel — mondja. — Szerintük csak ki kell menni az egyes területekre és máris lenne eredmény! Nem tartozik rájuk, de a rendőrséggel együtt erőnkön felül dolgozunk! Több tettenérésünk is volt. Így Tapolca környékén és Zalában is. Sajnos, egyelőre a főkolomposokat, a nagybani rablókat még nem sikerült kézrekeríteni. De ami késik nem múlik...

A vasútigazgatóság területén a zalai térség a vezetéklopások miatt híresült el. A Zalaegerszeg és Zalalövő közötti 25 kilométeres szakaszon még nagyjából megvannak a drótok. Az elkövetőknek itt még van mit ellopniuk. Ide kaptam meghívást egy augusztus végi éjszakai akcióra.

Részletes egyeztetés a zalaegerszegi Városi Rendőrkapitánysággal. Az összes rendelkezésre álló erőt erre a vonalra vezénylik, erre az éjszakára. Így rendőröket, fegyveres és fegyvertelen vasúti rendészeket, vasutas és civil polgárőröket ide csoportosítottak. Az akcióról szigorúan a benne résztvevők tudhatnak. A szombathelyi MÁV-diszpécser is csak annyira beavatott, hogy hasábrádión keresztül jelezni kell valahol az éjszakában lévő akciócsoportnak, ha valahol rendkívüli esemény történik. Ebben az esetben kész a terv az erők átcsoportosítására.

Estefelé több gépkocsival, fegyveresekkel és önkéntesekkel indulunk Szombathelyről a zalai megyeszékhelyre. A kocsiban jut idő egy kis beszélgetésre. *Horváth Ferenc*, a szombathelyi Vasutas Polgárőr Egyesület alelnöke, a MÁV konténer pályaudvar portása mondja:

— Nem is tudom megmondani, hányadik éjszakámat fogom a sinek mentén tölteni. Remélem nem lesz eső, szunyog és hideg. Jó lenne már egy sikeres fogás is...

Másik önkéntes társa *Török Tibor*. Ő MÁV-nyugdíjas:

— Debrecenben alapító tagja voltam az ottani polgárőrségnek. Olyan sikeres éveket tudunk magunk mögött, hogy nem győzök tanuként visszajárogatni a tárgyalásokra... Amióta a vasi megyeszékhelyre költöztem, annyi ilyen akcióban vettem részt, hogy lassan méterről-méterre megismerem a vasútigazgatóság sínhálózatát.

Zalaegerszegen, a rendőrség udvarán, *Léránt Ferenccel* az élen ott vannak a helyi vasúti rendészek. Ő mondja:

— Június 30-án, *Rádiháza* térségében volt egy tettenérésünk, majd néhány nappal később *Pókaszepetken* majdnem sikerült egy fogás.

Közben megérkeznek *Donáczy Dezső* vezetésével a Zalaegerszegi Bűnmegelőzési Egyesület tagjai is. Ők is bekapcsolódnak a munkába.

A kapitányság tárgyalótermében *Rózsa Árpád* őrnagy, közrendvédelmi osztályvezető-helyettes tart eligazítást. Elmondja, hogy a hatóság tud az akcióról. Felsorolja, mely területen lesz rendőr a vasútvonal mentén. Igaz, ők is kevesen vannak, de felkészültek az esetleges „eredmény" behozására és befogadására. Rendőrségi adó-vevő rádiók is kerülnek a csoportokhoz. Telefonszámok és feljegyzett gépkocsirendszámok kerülnek a noteszbe.

— Örülök „a sajtónak is". Csak egy kis türelmet kérnék — fordul hozzám az őrnagy. Majd optimista derűvel és magabiztonsággal hozzáteszi: — Kár lenne elriasztani őket.Nyomon vagyunk! Biztos vagyok benne, ha ma éjszaka nem, akkor rövid időn belül — egy-két nap, vagy pár hét — sikerrel járunk...!

A gépkocsik elindulnak a területre. Gyérül a forgalom az utakon. Több vendéglőből szól a zene a nyárvégi éjszakába. *Révész Károllyal* és Horváth Ferenccel tartok. Gépkocsinkat *Bagod* közelében — egy mellékút és vasút kereszteződéstől jó távol — elrejtjük.

Minden nálunk van, ami az éjszakához és az elfogáshoz kell. A kereszteződésnél belebújunk egy bozótosba. Lámpa, cigi tilos! Szemünk lassan-lassan hozzászokik a sötétséghez. Meglátjuk, hogy itt még megvannak a légvezetékek.

Szerencsénkre szép, csendes és meleg éjszaka van. Az utolsó vonatoknál még jobban a földhöz lapulunk. Vigyázni kell, nehogy a mozdonyvezető meglásson bennünket. Ő ugyanis köteles jelenteni, ha gyanus mozgást észlel a vonalon. Nagy kár lenne, ha ő buktatna le bennünket!

Suttogva azért beszélgetünk. A védelmi központ vezetője elmondja, hogy egy ilyen alkalomkor máshonnan kell elvonni az erőket. Nem panaszként, de kiegészítésként azért hozzáteszi, hogy ezek az emberek sem anyagilag, sem erkölcsileg nem ott vannak, ahol lenniük kellene.

Jóval elmúlt éjfél. Felveszem a pulóveremet. A társaim masszívan bírják az éjszakát. Egy pillanatra megdermedünk és megörülünk, amikor egy személykocsi fénycsóvája csap felénk ezen a földúton. Megáll. Vonyít a faluvégi házban a kutya is. Az autó pár perc után visszatolat és elhajt. Biztosan valakit hozott a faluvégi házba. Lassan telik az idő, elálmosodom.

Újra az egerszegi kapitányságon. Az eredmény: néhány újabb rendszám és más lényegesnek is tűnhető megállapítás. Sajnos fogás nem volt. Érthetően kissé letört a lelkes társaság. Öröm csak elfogás esetén van.

Hazafelé megtudom társaimtól, hogy ők még a következő két éjszakát is a „sínek világában" töltik, valahol Nyugat-Dunántúlon. Rájuk is gondoltam mindkét este, mivel Szombathelyen ekkor esett az eső. Tőlük tudom: ekkor is kint voltak, mivel a tolvajok sem félnek az esőtől.

Alig telik el pár nap, az akció után kapom az örömteli hírt. A közös rendőri és vasutas akciók, a szívós és szakszerű nyomozások eredményre vezettek. Megvannak a tettesek! Augusztus utolsó napjaiban — figyelemmel kísért mozgás után — *Zalaegerszegen tettenérték K.L.-t és társait*. A lefoglalt 80 kilogram bronzanyagot Horvátnádalja és térségéből lopták. Eddig három esetbeni közérdekű üzem működésének megzavarása alapos gyanuja, és 10 millió (!) forint értékű károkozás miatt folyik ellenük az eljárás. *A hálózat megvan*!

Ezt követően mondta a Magyar Vasutas munkatársának Rózsa Árpád őrnagy a következőket:

— *A munkánkat segítették és megkönnyítették a vasutasok. Nem kis dolog volt ennek a bandának a leleplezése. Reméljük ennek a „műsajnak" vége! De továbbra is számítok a MÁV-osok segítségére, mert sajnos feladat akad még bőven...*

Sz. Jakab István

Együttműködési megállapodás

Július elseje óta van érvényes együttműködési megállapodás a *MÁV Rt. Vagyonvédelmi Igazgatósága* és *a szombathelyi Vasúti Polgárőr Egyesület* között. A megállapodás célja: a vasút egyre romló közbiztonsági helyzetének a javítása. Ennek keretében a részvénytársaság szombathelyi területi központjának az irányításával és felügyeletével *megfigyeléseket* és ügyeleteket tartanak a polgárőrök. Az önkéntes vasúti polgárőrök szükség esetén a fegyveres rendészek mellett látnak el szolgálatokat a vasi megyeszékhelyen és környékén.

sz. j. i.

Rádiótelefonnal a vonatdobálók ellen

A MÁV Rt. és a Westel Rádiótelefon Kft. szerződést kötött rádiótelefonok ingyenes átadásáról. Az első lépcsőben 20 db 450 MHZ-es telefont használhatnak a vonatkísérők a Kft. jóvoltából. A készülék párja — 10 db — a rendőrség birtokában lesz, amelyeken keresztül pillanatok alatt riaszthatók a rend őrei és a mentők, bármilyen veszély esetén.

Rigó Zoltán, a MÁV Rt. vezérigazgatója tájékoztatójában elmondta: azért került sor a szerződés megkötésére, mert a telefonok segítségével hatékonyabban működik a vasút és a rendőrség között az információ-csere. Egyébként a *dobálások száma nem csökkent*, inkább emelkedő tendenciát mutat. Az elmúlt két hétben *13 elfogás történt* a gyors és hatékony fellépésnek köszönhetően. A vezérigazgató kérdésemre elmondta, hogy a rádiótelefonok a vezető jegyvizsgálóknál lesznek rendszeresítve, de nem kell attól tartani, hogy eltelefonálják a MÁV vagyonát, ugyanis *csak az előre beprogramozott számok hívhatók* a készüléken.

A Westel Rádiótelefon Kft. képviseletében *Papp Miklós* vezérigazgató írta alá a szerződést, majd bejelentette, hogy azért adják ingyen a telefonokat, mert a cég dolgozóit is felháborította a dobálók felelőtlensége. Az első összesen 30 távbeszélőt még továbbiak követnek, az anyagi lehetőségek függvényében.

Bernáth Mihály alezredes az ORFK részéről reményét fejezte ki, hogy a jelenlegi *vasúti rendőrségek* létszámát (170 fő) tovább tudják emelni. Ennek is, mint minden fejlesztésnek, anyagi korlátai vannak. Sajnos nemcsak hazánkban, hanem a többi európai országokban is dobálják a vonatokat. A legtöbb ilyen vandalizmus a mediterrán térségben fordul elő. Olaszországban kampánnyal, iskolai filmvetítésekkel a jelenséget sikerült visszaszorítani. Minderről *Bencsik László*, a MÁV Rt. Vasútbiztonsági Főosztály vezetője beszélt.

Szeptember 7-én a Gundel étteremben a MÁV Rt. és a Westel újabb három szerződést írt alá. Az első két megállapodás emeli a személyszállító vonatok szolgáltatási színvonalát. *Rövidesen minden InterCity-ről lehet telefonálni, illetve faxot továbbítani*. A két vállalat *együttműködésének* köszönhetően InterCity Club alakul üzletemberek részére. Ezen szolgáltatás színvonala megegyezik a komfort kocsiban utazókéval, de ezentúl minden járaton lesz *club kocsi* is. A harmadik szerződés értelmében a Westel *600 darab rádiótelefont* bocsát a vasút rendelkezésére, mellyel elsősorban *üzemszervezési és biztonsági feladatokat* látnak el.

T

A jövő közlekedése

Az Országgyűlés dönt a pénzügyi kondíciókról

Már valamennyi országgyűlési képviselő kézhez kapta a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (KHVM) koordinálásával készült, a Magyar Köztársaság kormányának közlekedéspolitikájáról szóló anyagot, s ezzel összefüggésben az e kérdésben meghozandó országgyűlési határozati javaslatot. Az előterjesztés két év szakértői munkájának eredménye.

A KHVM 1993 nyarán kezdte meg a közlekedési koncepció kidolgozását, amely számos szakértő közreműködésével mostanra ért az Országgyűlés elé terjeszthető *közlekedéspolitikává*. Az előterjesztés — amely összhangban van a magyar kormány középtávú gazdaságpolitikai stratégiájával — *négy fejlődési irányt* fogalmaz meg: az *Európai Unióba* integrálódás elősegítését, a *szomszédos országokkal* való együttműködés feltételeinek javítását, az *emberi élet* és a *környezet védelmét*, valamint a közlekedés hatékony, *piackonform* működtetését. Ezek nagy része a kormány hatáskörében megvalósítható, néhány kérdésben azonban az előterjesztő KHVM — és személy szerint *Lotz Károly* miniszter — indokoltnak tartja az Országgyűlés véleményének kikérését.

E körbe tartozik az *ország tranzitszerepét elősegítő*, a transzeurópai integrálódást lehetővé tevő fejlesztések megítélése, s ezzel kapcsolatban a nemzetgazdasági érdekek megfogalmazása. Ugyancsak politikai állásfoglalást igényel a közlekedés *káros környezeti hatásainak csökkentése*, a környezetkímélőbb közlekedési alágazatok helyzetének javítása, valamint az *áruszállítás hatékonyságának* növelésében való állami szerepvállalás módjának és mértékének megfogalmazása. Az előterjesztés fontosnak tartja, hogy az Országgyűlés a kiemelt jelentőségű országos *közlekedési hálózati csomóponti* elemek földterületének és alap-infrastruktúrájának állami tulajdonban tartásáról is alkosson véleményt.

A határozati javaslat fontos nemzetgazdasági érdeknek tartja a *tranzitforgalom fejlesztését* és ennek megfelelő kiszolgálását. A fő tranzitirányokban sürgető feladat a belső és külső regionális fejlődést elősegítő *autópályák és vasútvonalak megépítése*, a már meglévő *vasúti pályák 160 kilométeres vontatási sebességet lehetővé tevő átépítése*, a dunai hajózást kiszolgáló legfontosabb *közforgalmú kikötők* megvalósítása, és nem utolsósorban a *kombinált fuvarozás* fejlődéséhez szükséges feltételek megteremtése.

Az előterjesztés szerint a *környezetkímélő fuvarozó eszközök beszerzését* az államnak kell közvetett eszközökkel — vám- és adókedvezményekkel, kedvező hitelfeltételekkel — elősegítenie. A környezetkímélő kombinált, valamint energiatakarékosabb vasúti és belvízi áruszállítási módokat pedig közvetlen eszközökkel — elsődlegesen fejlesztési, kivételesen és átmenetileg üzemeltetési támogatással — kell lehetővé tenni.

Az előterjesztés nem szól a megfogalmazott elképzelések, feladatok pénzügyi hátterének biztosításáról, ez ugyanis nem a közlekedéspolitika hatáskörébe tartozik. Ezért is szükséges e kérdéskört az Országgyűlésnek tanulmányoznia, hiszen az egyes kérdések konkrét felvetésekor megfelelő információk birtokában kell kialakítani a hozzá kapcsolódó pénzügyi kondíciókat.

d.

RÖVIDEN

VÉGRE KIFIZETTÉK AZ ELMARADT KÜLÖNBÖZETET

Étkezési hozzájárulás

A MÁV Rt. dolgozói augusztus végéig az egész országban megkapták azokat a vásárlási, étkezési utalványokat, amelyekre a társaság ez év április végén aláírt kollektív szerződésben vállalt kötelezettséget.

A kollektív szerződésben foglaltak lényege, hogy a MÁV-nál a korábbi 900 forintos étkezési hozzájárulás 1200 forintra emelkedett, és a különbözetet visszamenőleg az év első három hónapjára is megkapják a vasutasok. Az utalványokat a MÁV Rt. augusztus utolsó napjaiban mindenhová eljuttatta.

K. Sz.

RAIL-BUS Kft.

A MÁV Rt. megkezdi a vasúti szolgáltatásokat kiegészítő közúti üzletágának kialakítását. Ennek első lépése a RAIL-BUS Kft. létrehozása. A Kft. célja a vasúti — elsősorban a nemzetközi és az InterCity-vonatokhoz kapcsolódó — szállítások színvonalának emelése, az utasok számára még vonzóbbá tétele.

A társaság — előrendelésre, egységes tarifa alapján, Budapest területén, illetve a főváros húsz kilométeres körzetében — utaztat, főként a három nagy pályaudvarra (Keleti, Nyugati, Déli), illetve a nemzetközi, valamint az InterCity-vonatokkal érkezőket a pályaudvarokról a főváros és körzetének bármely pontjára.

A szolgáltatást 1995. szeptember 15-től lehet igénybe venni. Egyelőre csak a Keleti pályaudvaron nyílik iroda, de várhatóan még ebben évben külön iroda áll az utasok rendelkezésére mind a Nyugati-, mind a Déli pályaudvaron.

A szolgáltatások kiegészülnek a vasúti menet-, és helyjegyek telefonon történő előrendelésével is. Menetjegyeket az állomásra történő szállítás igénybevétele nélkül, házhoz szállítással is meg lehet rendelni, minimális térítés ellenében. A külföldre utazók számára a valuta telefonon történő előzetes megrendelésére is lehetőséget ad a Rail-Bus Kft. A cég a valutaváltási és jegyeladási tevékenységet a GWK utazási irodával (volt MÁVTOURS) közösen végzi.

k

MÁV Rt. képviselet nyílt Zágrábban

Szeptember 6-án Zágrábban tárgyaltak a horvát vasutak, a MÁV Rt., a fiumei kikötő és a Transadria Cég vezetői. A MÁV Rt. szakemberekből álló tárgyaló delegációját Rigó Zoltán vezérigazgató vezette. A tárgyalás napirendjén szerepelt a társaságok együttműködésének a javítása, az áruszállítás mennyiségi növelésének a lehetősége, a vasúti létesítmények és a kikötői infrastruktúra fejlesztése közös vállalkozásban, valamint a kombinált szállítás kiszélesítése.

A tárgyalások befejezése után, szeptember 7-én Rigó Zoltán megnyitotta a MÁV Rt. zágrábi képviseletét. Vezetője Busch Károly, a pécsi Üzletigazgatóság volt vezetője. A képviselet tevékenységi köre a horvát vasutakon kívül a Szláv vasutakra is kiterjed.

-v-

Szerződés a MÁV és a GySEV között

Felújította együttműködési szerződését a MÁV Rt. és a Győr-Sopron-Ebenfurt Vasút Rt. (GySEV Rt.). Az 1993 óta érvényes szerződés felülvizsgálatát az tette szükségessé, hogy az idén februárban megkötött, a MÁV és az állam közti szerződés módosította a társvasutak együttműködésének feltételeit.

Rigó Zoltán vezérigazgató elmondta: a *MÁV fuvarpiaci pozíciója az elmúlt időszakban javult, gazdasági helyzete stabilizálódott*. Bár továbbra is veszteséges, a tervezetthez képest 0,5 milliárd forintos bevételnövekedést regisztráltak. Az idén az első nyolc hónapban több mint 50 százalékkal nőtt az export áruszállítási teljesítmény. A tranzitszállítások volumene szintén növekedett, egyedül a *belföldi áruszállítás stagnál*. Ez azt jelzi, hogy megállt a vasúti áruszállításban évek óta tapasztalt fuvarpiac-vesztési tendencia. Jelenleg 30-31 százalékát fedik le a hazai szállítási piacnak.

Rigó Zoltán kifejtette, hogy elkészült a vasút jövő évi üzleti terve, amely szerint a MÁV *fuvarozási tevékenységből 120 milliárd forint bevételre* kíván szert tenni. Ez mintegy 50 millió tonna áru elszállítását jelenti.

A vezérigazgató mindehhez hozzátette: annak tudatában, hogy a költségvetés jövőre mekkora összeggel kívánja a személyszállítást támogatni, fogja a MÁV vezetése kialakítani bérfejlesztési javaslatát.

- k -

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

TÖPRENGÉS A BALOLDALISÁGRÓL

A néger sebész

A műtétet majd más végzi el — mondta száraz egykedvűséggel a főorvos, amikor felálltam a vizsgálat után. Egy zsírcsomó keletkezett a tarkóm alatt, azt mutattam meg a sebészeten. A kijelölt időpontban szorongással vegyes érdeklődéssel várakoztam a kerületi rendelőintézet folyosóján. Csendben ültünk a fehér padokon, figyeltük a reggeli zsibongást, fürkésztük az orvosok, a nővérek jövését-menését, különösen annak az ajtónak a nyílását, amelyre az volt felírva: műtő.

A tágas folyosó halk forgatagában egyszer csak feltűnt egy fehérköpenyes, koromfekete, göndör hajú, nyúlánk, fiatal férfi, akit menet közben ketten is megszólítottak a másik padon ülők közül. A fehérköpenyes fekete férfi barátságosan beszélgetett ismerőseivel, még nevetgéltek is, s ilyenkor megcsillant a vakítóan fehér fogsora. Miután elköszöntek egymástól, a néger orvos — mert ekkor már sejtettem, hogy orvos — egyenesen a műtő felé tartott.

— Csak nem ez fog bennünket megoperálni? — fordult felém ijedten a mellettem várakozó hölgy. Még mielőtt bármit válaszolhattam volna a gyanakvó rémületre, a másik szomszédom, egy idősebb asszony így hűtötte le az aggodalmaskodó bizalmatlanságot: — Nem kell félnie, kitűnő sebész a doktor úr és figyelmes, udvarias ember. Majd meglátja. Garantálhatom amit mondok, mert nekem is Ő varrta össze a fejemet, az isten áldja meg.

És valóban, minden szó igaznak bizonyult. Ezt tapasztaltam magam is a műtét előtt, alatt és után. Amikor az utolsó kontrollra mentem hozzá a Szent Margit Kórház sebészeti osztályára, az előtérben mindenki tisztelettel beszélt róla. Dr. Lima Carlosnak hívják. Afrikából érkezett hozzánk. Nálunk tanult, itt végzett, azóta is Budapesten dolgozik — a portás nő szerint öt éve — az óbudai kórházban.

— Óh, a Carlosnak sok betege van, szeretik, mert kedves, szolgálatkész — toldotta meg a portásnő az információt. Csak remélni tudom, hogy a műtő előtti padon kétségbeeső hölgynek is elszálltak az előítéletei.

-tis-

Művészet és rendszerváltás

Interjú dr. Aradi Nóra művészettörténésszel

Az ismert művészettörténésszel arról beszélgetünk, hogy rendszerváltozással átalakult társadalmi közeg hogyan hat a progresszivitás mellett elkötelezett művészekre.

— Progresszivitás és baloldaliság. Milyen a kapcsolat e fogalmak között?

— Nem zárják ki egymást; köztük tartalmi összefüggés van. A progresszív művészeket a társadalmi jobbítás szándéka vezérli. A baloldali gondolkodásmód ehhez mindig közel áll. Az, hogy a művész ezt az elkötelezettségét hogyan, mennyire tudja a művében komplexen kifejezni — szándéka mellett —, a tehetségétől is függ.

— Feltétel a közérthetőség?

—Az avantgarde irányzatok a társadalmi-forradalmi gondolatok jegyében születtek. Ez vitathatatlan és független attól, hogy mi és hogyan jelent meg a művészi alkotásokban. Visszaemlékezhetünk arra az időre, amikor a művészeket a szocialista realizmus jegyében a közérthetőségre kötelezték. Születtek akkor is értékálló alkotások — gondolok például *Varga Imre, Kerényi Jenő, Somogyi József, Makrisz Agamemnon* munkáira —, de gyenge művek is. A közérthetőség igényével — azzal, hogy a társadalmilag új közvetítése vizuálisan érzékelhető légyen — könnyen vissza lehetett élni.

— Mint ahogyan az elkötelezettség megkövetelésével is.

— Igen. Az 50-es, 60-as években nagyon direkt szolgálatot vártak el a művészektől. Ezzel figyelmen kívül hagyták az alkotómunka természetét, leegyszerűsítették a művészi feladatvállalást arra, hogy szinte verbálisan fogalmazza meg az „eszmei mondanivalót", a politika által fontosnak ítélt válaszokat. A zsdanovi esztétika jegyében az irodalom mércéjét állították a többi művészeti ág elé. Ez elsekélyesítette a művészek alkotómunkáját, de károsan hatott magára az irodalomra is. Bár nem mindenki alkalmazkodott ehhez. Példaként említem *Domanovszky Endrét.*

— Ez már a politika és a művészet közötti összefüggés. A létező szocializmus válsága hogyan hatott a baloldali elkötelezettségű alkotókra?

— A rendszerváltás ilyen szempontból nem volt kedvező. Ennek két okát említem. Az egyik, amely szembeötlő nálunk, Magyarországon. *Hajlamosak vagyunk a megelőző korszakot teljesen, mindenestől „leírni".* Így iktatták ki az ötvenes években a korábbi fél évszázadot és most újabb mélypont van, szintén ez történik. A másik ok: a művész csak akkor tud alkotni, ha talál magának mecénást és közönséget.

— A mai magyarországi baloldali mozgalmak a bőkezű támogató szerepét nem képesek vállalni. Lapok, szellemi alkotóműhelyek szűntek meg emiatt. A következmény: diszkrimináció a művészetekben?

— A válság általános és nem csak a baloldali gondolkodású művészeket sújtja. Hozzátesszem, ez a válság korábban kezdődött, mint a rendszerváltás. Akkor, amikor megindult a vita arról, hogy áru-e a kultúra?Ezzel megkezdődött egyes művészeti ágak elsorvadása. Aztán, amiről egy ideig csak vitatkoztak, azt a rendszerváltás beteljesítette. A kultúra ma piaci áru, akár az autó vagy a grillsütő.

— Korábban a legnagyobb megrendelő az állam volt.

— Inkább úgy mondom, hogy közösségi vásárlások voltak: intézmények, tanácsok, üzemek. Így a megrendelők igényének megfelelően *sokféle ízlés érvényesülhetett.* Ma, a felbomló, újjáépülő gazdaságban nem ez a legfontosabb.

— Az újgazdagok nem helyettesíthetik a közösségi megrendelőket?

— A gazdagság nem jelent feltétlenül művészetpártolást. Ezt a műkincsek gyűjtése, a további *vagyonfelhalmozás* előzi meg. A kortárs művészeket még kevésbé érinti a mostani szűk réteg meggazdagodása, a hazai tőkések megjelenése.

— A művészet történetében mikor kezdődhet egy új, kedvezőbb fejezet?

— A helyzet azért nem reménytelen. Bízom benne, hogy a baloldali elkötelezettséggel szembeni társadalmi görcs is oldódik. Az erős indulat — amelynek jegyében távolították el például *Segesdi György* általam maradandó értékűnek ítélt *Marx-Engels szoborkompozícióját* — , nem bizonyulhat örökérvényűnek. Talán ezért születhetett meg a szoborpark. Talán eljutunk egyszer oda, mint Anglia polgári társadalma. Képesek leszünk elviselni Marxot, a társadalomtudóst, nemcsak számüzetési helyén. És ezt nem kizárólag a szobor fizikai valóságára és földrajzi helyére értem, hanem a tudatunkra, gondolkodásunkra is.

Sz. Várnai Ferenc

Lapról lapra

„Mit szól hozzá, fizetni kell a Halászbástyán? — kérdezték az Utca hangjában. Az én válaszom: Szégyen és gyalázat! Most már csak az hiányzik, hogy másutt is bevezessék. Például a János-hegyi kilátóra, az esztergomi kilátásra, a Kékestetőre. Végül már csak az hiányzik, hogy újra bevezessék a hídpénzt és hozzá minden megalázó feudális szolgáltatást."

Dr. Szabó Sándor olvasói levele Budapestről
(Népszava, 1995. június 1.)

*

„Meg kellene magyarázni a választóknak, hogy változtatni kell a gondolkodás régi beidegződésein, mert mások az etikai normák. Nem lehet kapitalizmust építeni a szocialista erkölcs tantételei szerint."

Müller Lajos cikke Salgótarjánból
(Népszabadság, 1995. június 20.)

*

„...Pontosan látjuk: a kényszerek és a kényszerpályák rabjaként ez a kormányzat nem képes baloldali, szocialista programot végrehajtani."

Jánosi György, az MSZP alelnöke
(Új Magyarország, 1995. július 5.)

„Ma az MSZP kormányának megbuktatására csak az MSZP képes."

Szabó Iván, az MDF ügyvezető elnöke
(Magyar Hírlap, 1995. május 20.)

*

„A rendszerváltozás első éveiben még jelentősebb volt hazánkban a piacgazdaság igenlése. Az 1991-es kutatás 65 százalékos piacgazdaság-párti arányt mutatott ki, az 1992-es pedig 55,4 százalékost. 1993-ig tovább romlott a magyarok bizalma az állami beavatkozástól függetlenedő gazdasággal szemben, ekkor 46,2 százalék hitt benne, 28,7 százalék a bizonytalanok aránya, míg a minta egy negyede elutasította. A tavalyi eredmények az 1993-asokhoz képest nagyjából stagnálást mutatnak. Említésre méltó viszont, hogy a megkérdezettek már majdnem egyharmada bizonytalan a szabad piacgazdaság eredményességét illetően."

A Modus Gazdasági és Társadalmi Marketing Tanácsadó Kft. felméréséből.

(Magyar Hírlap, 1995. május 29.)

K.S.

Felháborodni — nemcsak személyes sérelmekért

Hallottam a Kossuth Rádió Névjegy című adását, amelyben ezúttal Tóth Eszter költővel beszélgetett Szabó Éva. Élvezetes, tanulságos adás volt. A felkészült riporter okosan kérdezett, Tóth Árpád lánya, a hetvenöt éves Tóth Eszter pedig vonzó bölcsességgel mutatta fel gazdag életének színeit. Költői indulása, költészetének kiteljesedése mellett beszélt apjának máig ható példájáról, szeretettel szólt édesanyjáról, és nem kevésbé az elhalálozott férjről, *Hollós Korvin Lajos íróról*, újságíróról, szerkesztőről és fiáról, Mátéról a zeneszerzőről.

Felvillanyozott annak tudata, hogy Tóth Eszternek az a tehetséges Hollós Korvin Lajos volt a férje, aki mindenkinek odamondogatott, izzó újságcikkei miatt a legtöbb sajtóperben volt része, a harmincas években nyolcszor tartóztatták le és ötször kapott börtönbüntetést. Szitáló emlékeim között lassan felderengett, hogy régebben olvastam én Hollós Korvin Lajostól. Böngészve könyvespolcomon, megtaláltam az *Alperes nem nyugszik* című, publicisztikai írásait tartalmazó kötetét. Mohón olvasni kezdtem, hogy azon a borongós vasárnap délután magamba szívjam a nagy odamondogató gondolatait.

Meg-megállva, széljegyzetelve olvastam a baloldali tollforgató sorait. Hosszabban tűnődtem azoknál a részeknél, ahol a *felháborodásról* beszélt, és az előhívta belőlem Bálint György Intelmek kezdő felháborodókhoz című, híres cikkének emlékét. De maradjunk egyelőre Hollós Korvinnál, akinek 1962-ben írt Megtartó indulat című verse így kezdődik: *„Addig vagy fiatal, míg felháborodni tudsz."*

A magyar költészet tele van a felháborodás teremtette versekkel — mondja Hollós Korvin Lajos —, majd azt hangsúlyozza, hogy a méltatlankodás nem azonos a felháborodással. A kettő *hőfoka* különbözik. A felháborodás nem csupán hajlamon, illetve vérmérsékleten múlik — *ok* is kell hozzá. És ilyen okok mindig akadnak, hiszen „amióta élek, aknamezőn járok" (1971-ben halt meg). Az író a felháborodást *aktív, tudatos reakciónak* tartja a világ negatív jelenségeivel szemben. Ez nem pesszimizmus — mondja —, mert a pesszimistát sohasem érik meglepetések, mivel az mindig rosszat vár. Ezzel szemben a felháborodást csak meglepetés szülheti.

Bálint György — említett cikkében — tovább mélyíti és szélesíti ismereteinket a felháborodás természetéről és értékéről. „Felháborodom, tehát vagyok" — kezdi írását, majd így folytatja: „A felháborodás — a mai társadalomban — (1936-ban jelent meg a cikk), a szellemi ember létének *legmagasabb rendű* kifejezése. Felháborodni nem személyes sérelmekért, elvi alapon: ez az entellektüel végső és legintenzívebb teljesítménye, ez az ő barikádharca. Ifjú entellektüelek, tanuljátok meg a felháborodás művészetét!"

Miben áll ez a művészet? Fontos annak tudata — húzza alá a kiváló publicista —, hogy a felháborodás *nem csupán negatívum.* „Ha valami ellen felháborodom, annak ellenkezőjéért lelkesedem, ha valamit elutasítok, annak ellenkezőjét követelem." Ezért „a felháborodás a hatalom birtokán kívül álló entellektüel legerősebb fegyvere."

Életünk során sok sértést kapunk, számtalan megbántásban van részünk mind a magánéletben, mind a közéletben, a munkahelyen és a lakóterületen. De nem a személyes sérelem a döntő — figyelmeztet Bálint György. — Az a jó, ha *az emberek többségének ügye válik személyes ügyemmé*, a tömegek sérelmét élem meg úgy, mint saját sérelmemet.

Az ilyen magasrendű felháborodásra azonban *nem mindenki* képes. Vannak, akik nem tudnak felháborodni és vannak, akik mindenen egyformán felháborodnak. Ismerünk olyanokat, akik túlságosan nyugodtak, míg mások túlságosan nyugtalanok, háborgók. Vannak, akik nem ismerik fel a különbségeket, mások meg a hasonlóságokat. Nem mindegy ugyanis, *kire vagy mire* irányítjuk felháborodásunkat.

Íme egy kis segítség a felháborodás kezeléséhez és megítéléséhez. Azzal a kiegészítéssel, hogy a nemes, jobbító, cselekvéssel együtt járó felháborodás nem csupán a fiatalok és az entellektüelek kiváltsága, hanem mindannyiunk sajátja. Bőven van alkalmunk gyakorlására, hiszen eldurvult világunk hétköznapjai futószalagon szállítják az igazságtalanság, a hazugság, a köpönyegforgatás, a szószegés, a szociális érzéketlenség, az emberi méltóság meggyalázásának felháborító példáit. Naponta találkozunk az ízléstelenség, az udvariatlanság, a türelmetlenség, az erőszak, a bürokratikus ügyintézés bosszantó megnyilvánulásaival. Ne fojtsuk el hát igazságkereső érzelmeinket és véleményünket, mert — mint Hollós Korvin Lajos mondja, — addig vagyunk fiatalok, amíg tudunk felháborodni. Márpedig sokáig szeretnénk ifjú szívekkel élni.

Kárpáti Sándor

Tóth Mihály esztergályos mester

I. telep
6769 Pusztaszer, Felszabadulás u. 17.
Tel./fax: 62-375-279

II. telep
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48.
Tel.: 62-364-555 Fax: 62-364-774

Ön is vegye igénybe a hazai és az export piacon több évtizedes tapasztalatokkal rendelkező gépipari vállalkozásom szolgálatatásait!

Vállajuk:

- haszongépjárművek, mezőgazdasági gépek, mozdonyok és vasúti járművek alkatrészeinek gyártását,
- fémszerkezetek, fémtömegcikkek és
- hajtóművek készítését.

Fogaskerékgyártás felsőfokon:

- egyedi és sorozatgyártás,
- teljes típus- és méretválaszték (m=1-16 mm, d=20-1200 mm)
- mart és köszörült kivitelben.

A minőséget a magyarországi élvonalba tartozó gépparkunk biztosítja az Önök számára.

További részletes információval az alábbi címen állunk rendelkezésükre:
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48. Telefon: 62/364-555 Tel/Fax: 62/364-774

Tóth Mihály
forgácsoló vállalkozó

Love story

Zánkára, az úttörőtáborba nem juthatott el akárki, főleg iskolaidő alatt. Tizenkét éves voltam, amikor odakerültem egy hónapra, kiváló úttörőmunka, kitűnő tanuló, munkásgyerek stb. miatt. Állt az erdő szélén egy kivénhedt orosz repülő, a márkájára már nem is emlékszem, de az biztos, hogy abban vetítették a komoly politikai üzeneteket tartalmazó filmeket. Néha poénkodtunk, hogy repülünk Fordhoz, az amerikai elnökhöz, de a tanárnő figyelmeztetett, hogy már egy pár napja Carter a Fehér Ház lakója. Beértük vele is. Tehát 1976-ot írtunk. Már több, mint egy hete éltük az úttörők életét, „mint a mókus fenn a fán", amikor észrevettem, hogy egy lány, bizonyos Nóra felettébb barátságtalan velem. Többször megjegyzést tett rám, amikor csak tehette belém kötött. Persze én sem hagytam magam, ha piszkált, meghúztam a haját vagy a fejére ütöttem a vonalzómmal. Ő ilyenkor sírt, sőt a lányok azt is mondták, hogy olyankor is pityergett, mikor nem bántottam. Egyszer egy napon a legjobb barátnője elmondta, hogy Nóra azért csinálja ezt, mert szeret. Ezt én nem értettem, de este a moziban már egymás mellett ültünk, persze az egész fiú- és lányőrs figyelmét nem elkerülve. Valami Nagyezsda című filmet adtak, aki Lenin felesége volt, már pontosan nem emlékszem. Arra viszont igen, hogy megfogtam Nóra kezét. Az ő tenyere is izzadt, és biztos ítéletnapig így ültünk volna, ha össze nem szedem minden „bátorságom". A szívem majd kiugrott a helyéről. Lassan az arcához ért a szám. Megpusziltam. Biztos, hogy mindenki minket nézett, de már nem törődtem vele...

Másnap nem találkoztunk, csak harmadnap hallottam a lányoktól, hogy van a harmadikon egy fiú, akit „Szépikének" hív a Nóra, és most már ő tetszik neki. Korán reggel indultunk haza, és nagyon sötét volt. A szél úgy fújt, hogy az öreg fenyők majd a földig hajoltak, mintha a gyerekektől köszönnének el. A vonat robogott vagy kilencvennel a háborgó Balaton mellett, és én az arcokat figyeltem. Kerestem Nóra tekintetét, de már sehol sem találtam...

TP

MISKOLCI MŰVELŐDÉSI HÁZ

A vasút mellett, a vasutasokért

A Vasutasok Vörösmarty Művelődési Házának történetét végig gondolva megdöbbenünk a felismeréstől: milyen gazdag volt a múlt kulturálisan, amikor az elmúlt század végén úgy gondolták a miskolci vasutasok, hogy „a nemesebb szórakozások, valamint a tagok műveltségének emelése, szellemi erejének kifejtése érdekében oly kört kell alakítani, amely az énekben és a zenében való jártasság megszerzésén kívül az önképzés egyéb eszközeiket is felhasználja".

A miskolci vasutasok először a dalkört alapították meg, de hat év múlva, 1891-ben, már *Miskolci Dal- és Önképzőkör* néven ismerik őket. *„Bunkó"* -nak hívják a vasúti műhely éttermét, a vasutasok együtt töltött napjainak színhelyét, a dal- és önképzőkör, a könyvtár otthonát, ahol ismeretterjesztő előadásokat, felolvasásokat tartottak, két biliárdjátszma között színi előadásokra készültek

A kultúrház életének két tragikus éve volt: az egyik 1944 (az épület a könyvtár jó része elpusztult a bombázáskor), a másik pedig 1964 (a Tiszai pályaudvar bővítése miatt az épületet lebontották). 1966-ban új helyen, kedvezőtlenebb körülmények között újraindult a vasutasok művelődési háza *„Vörösmarty Művelődési Ház"* néven.

Joggal merül fel kérdés: a művelődési ház dolgozói mit tudtak megőrizni a tradíciókból, tudnak-e olyan körülményeket teremteni a vasutasoknak és a miskolci polgároknak, hogy otthon érezzék magukat a művelődési házban? Nehezen mérhető (talán nincs is meg?) az a gondolkodásmód, amely nehéz helyzetben, vagy öröm idején barátot látott a munkatársban. Hiányzik a munkahelyhez tartozás biztonsága, a családok anyagi gondjai sem kedveznek e tevékenységnek, egyre növekszik a közösségi művelődésből kiszorulók köre. A művelődési ház dolgozói a nehéz helyzetben mégis teszik a dolgukat legjobb tudásuk és ismereteik szerint. Klubok, szakkörök működnek, rendezvényeket szerveznek, helyet adnak a civil szerveződések összejöveteleinek.

Elsőként hozták létre Miskolcon a *Magányosok Klubját* 1973-ban, amely azóta is közel 80 tagot számlálva különféle színvonalas műsorokkal várja a hetenkénti találkozásokat.

A legismertebb és legrangosabb csoportjuk az 1923-ban alakult *MÁV Fúvószenekar*.

Térzenéik a Miskolci Nyár rendezvénysorozat legkedveltebb eseményei közé tartozik.

Az 1993-ban alakult *Természetjáró Baráti Kör* tagjai a hagyományos hátizsákos, bakancsos természetjárás mellett kirándulásokat, túrákat szerveznek, megyei és országos versenyeken, teljesítménytúrákon szerepelnek, több emlékkupa őrzői.

Észak-Magyarország területén működő természetjáró egyesületek és a *Vasutas Természetjáró Szövetség* versenyzést kedvelő tagjai részére 1994-ben egy új vándorkupát alapítottak „AZIMUT-KUPA" néven. 1995-ben már 17 felnőtt és 17 ifjúsági csapat vett részt a versenyen.

Gazdag hagyományai vannak a nyári gyermek-foglalkoztatásoknak, igyekeznek megfizethető áron tartalmas programokat biztosítani (*úszó, táncművészeti, angol, német, drámajáték napközik stb.*). Arra törekszenek, hogy egyre több *„kulcsos gyerek"* találjon magának társakat, elfoglaltságot a nyári szünidőben. 1995-ben hatodik alkalommal szervezték meg a *bükki sátortábort* Szentléleken, ahol az ország egész területéről közel *100 vasutas gyerek ismerkedett a Bükk természeti szépségével*, a nomád táborozás örömeivel. A művelődési házban működik a *Vasutas Nyugdíjasok Klubja*, vasutas eszperantó szakkör, *Természetgyógyász klub*, *könyvtár*, különböző *tanfolyamok, rendezvények* színesítik tevékenységüket.

A művelődési ház a *Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület tagintézménye*, munkájához segítséget kap a szakszervezeti alapszervezetektől és a vasút helyi vezetőitől. A tradíció ápolása mellett nyitottak az *új kezdeményezések* iránt, vallják, hogy a fennmaradás egyik feltétele, hogy anyagi és szellemi segítséget adjanak a hasonló gondolkodású, azonos helyzetben élő, tevékenykedő vasutasok és miskolci lakosok rendszeres találkozásának, összefogásának, a magyar szellemiség ápolásának.

Szerencsére — vallják a művelődési ház vezetői — a MÁV Rt. helyi vezetői fontosnak tartják a vasutas művelődési házakban lévő közösségi, művelődési tevékenységek, kulturális és szabadidős szolgáltatások megrendezésével biztos bevételi forrást jelentenek a házaknak, amely alap a létezéshez, gazdálkodáshoz. A művelődési házak saját bevételeik (*belépőjegyek, tanfolyami díjak, szponzori-, pályázati pénzek, bérleti díjak stb.*) emelésével, munkatársaik *nagyon sok munkájával* érik el, hogy elkerüljék nagyon sok (országosan kb. 200) művelődési ház sorsát, a megszűnést.

Berta Attila
Miskolc, Tiszai pu.

VASUTASZENEKAROK

MÁV Szimfonikusok

A MÁV Szimfonikus Zenekar a most kezdődő évadban — a korábbi évekhez hasonlóan — ismét két bérletsorozatot indít. A megszokottól eltérően mindkét program helyszíne a Zeneakadémia lesz — mondta Kovács Géza igazgató.

Hangversenysorozatuk egyikét az elmúlt 13 évben mindig a Vigadóban rendezték, de a magas terembérleti díj miatt erre az idén nincs lehetőségük: az épület tulajdonosa, a Művészeti és Szabadművelődési Alapítvány ugyanis háromszorosára emelte a tarifát. Mint elhangzott: a *Zeneakadémia nagytermében* ötszázzal több ülőhely van, mint a Vigadóban, és ezeket a jegyeket kedvezményesen kínálják a középiskolásoknak.

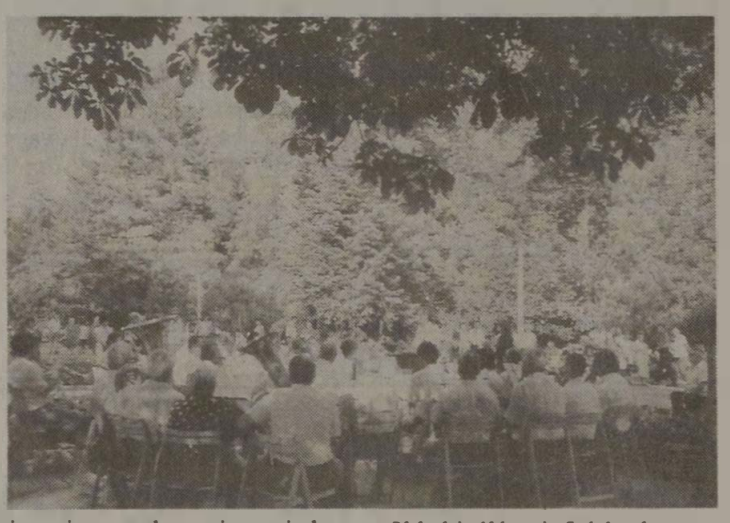
Mindkét bérlet nyolc hangversenyre érvényes. A zenekar a jól ismert zeneművek mellett XX. századi szerzők darabjait is játszani fogja. Műsorukban szerepel *Frank Martin* hét fúvós hangszerre, ütőkre és vonószenekarra komponált *Concerto-ja*, *Bach János-passiója*, valamint *Richard Strauss klarinétra, fagottra és vonószenekarra* írt versenyműve is. A koncerteken a zenekar tizenhárom fiatal tagja szólistaként is fellép. A tavaly ötvenéves fennállását ünneplő együttes jól ismert művészeket is meghívott, így —*Gál Tamás* vezető karmester mellett — vezényelni fog *Lukács Ervin, Medveczky Ádám, Oberfrank Géza* és a gordonkaművész, *Onczay Csaba* is.

A szimfonikus zenekar bérleten kívüli hangversenyeket is rendez a Zeneakadémián. A szezon második felében tartandó koncerteken *Csaba Péter* és *Kocsis Zoltán* is fellép.

A MÁV Szimfonikusok ismét elindítja az unokáknak és nagyszülőknek szánt koncertsorozatot. A programok vasárnaponként (1995. október 1., november 12., 1996. január 28., március 17.) 11 és 15 órakor kezdődnek a Magyar Honvédség Művelődési Házában.

k.

Térzene mesés környezetben



Csodálatosan szép zenei élményben volt részük augusztus 22-én 18 órai kezdettel Miskolc zeneszerető lakóinak: a MÁV Koncert Fúvószenekar hangversennyel népszerűsítette a Miskolc-Csanyiki Rehabilitációs Intézet főterén a „Lélegzet Alapítvány"-t. A „Lélegzet Alapítvány"-t 1994. február 4-én jegyezték be a miskolci Szent Ferenc Kórház Légzőszervi rehabilitációs Osztályán gyógyult betegek kezdeményezésére és adományaik felajánlásaival segíteni akarnak, hogy biztos anyagi hátteret kapjanak a gyógyulni akaró légzőszervi betegek.

A MÁV Koncert Fúvószenekar — 1923-ban alakult — Miskolc legrégibb, egyik legnépszerűbb művészegyüttese. A zenekar őse a MÁV miskolci Fúvószenekar volt. Ezelőtt 50 évvel én is ebben a zenekarban tanultam az eufóniumon és a pozanon, tehát az együttesnek lélekben én is tagja vagyok, s szinte minden zenei előadásukon élvezem a művészi játékukat s a nosztalgiaérzés alapján jóformán kékre tapsolom a tenyeremet.

A zenei együttes vezetője és karmestere Kalmár Péter, aki művészi adottságaival a sikert sikerre halmozott. Az együttes több kiváló minősítést kapott, 1994-ben „Arany diplomá"-val tüntették ki. Még további sok művészi sikereket kívánunk a MÁV Koncertzenekar tagjainak és Kalmár Péter karnagy úrnak.

A miskolci zenerajongók nevében:

Tarcsi Lajos
volt eufónista

VASUTASSPORT

Az élvonalban

Az idei forró nyári időjárás bár kedvezett a vitorlázórepülőknek, a klubok továbbromló gazdasági helyzete miatt ezt csak kevés sportoló tudta kihasználni. Például a MÁV Repülő és Ejtőernyős SE augusztusi nemzetközi táborában (a külföldiek Svédországból, Németországból és Ausztriából jöttek) alig akadt részvevő. Ám akinek még maradt pénze és szabad ideje a repülésre, azok közül sem mindenki örülhetett igazán (egyéb okból) a derült égboltnak... Akadtak viszont olyanok, akik kellően felkészülhettek a teljesítményrepülésekre, s kihasználhatták a kedvező időjárás adta lehetőségeket.

Első helyen kell említeni *Verebélyi Zoltán* gyémántkoszorús pilóta teljesítményét, aki a Dunaújvárosban rendezett idei (40.) nemzeti vitorlázórepülő bajnokságon a vegyes műanyag kategóriában *ezüstérmet nyert*, miután huzamos ideig vezetett a versenyben. Emellett elnyerte a *legjobb ifjúsági versenyző különdíját* is. Mögötte szintén MÁV-os pilóta, *Fejes Attila* aranykoszorús vitorlázórepülő szerezte meg a bajnoki *bronzérmet*.

Két héttel később, az *Alföld Kupa* országos versenyen *Verebélyi Zoltán ismét ezüstérmet nyert* a standard kategóriában, *Petrovics Gábor* gyémántkoszorús pilóta pedig az értékes *hatodik* helyezést érte el.

Az ultrakönnyű repülőgépekkel versenyző pilóták hazai és nemzetközi bajnokságain *Fehérvári Tamás* állhatott a dobogóra, miközben előbb országos csúcsot (517 km), majd világcsúcsot jelentő (1600 kilométer, mely jelenleg a hitelesítés szakaszában van) távolságokat repült végig.

Említésre érdemes ugyancsak, hogy az idén két „vasutas" vitorlázórepülő, *Porcsalmy Zoltán* szakosztályvezető (aki ezzel a sikerével a gyémántkoszorús vizsgajelvény harmadik feltételét is teljesítette) és *Bánki Péter* egyaránt 500 kilométer feletti távolságot repült a farkashegyi repülőtérről.

Sajnos, az immár hagyományosnak nevezhető augusztus 20-i repülőnapot időnként beárnyékolták az esőfelhők, de így is sok vendég látogatott ki a látványos rendezvényre. S itt hívjuk fel az olvasók figyelmét arra, hogy valószínűleg még a kora ősszel lejtőrepülő-versenyt rendeznek a farkashegyi sportrepülőtéren, amit szintén érdemes a megtekinteni.

Büki Péter



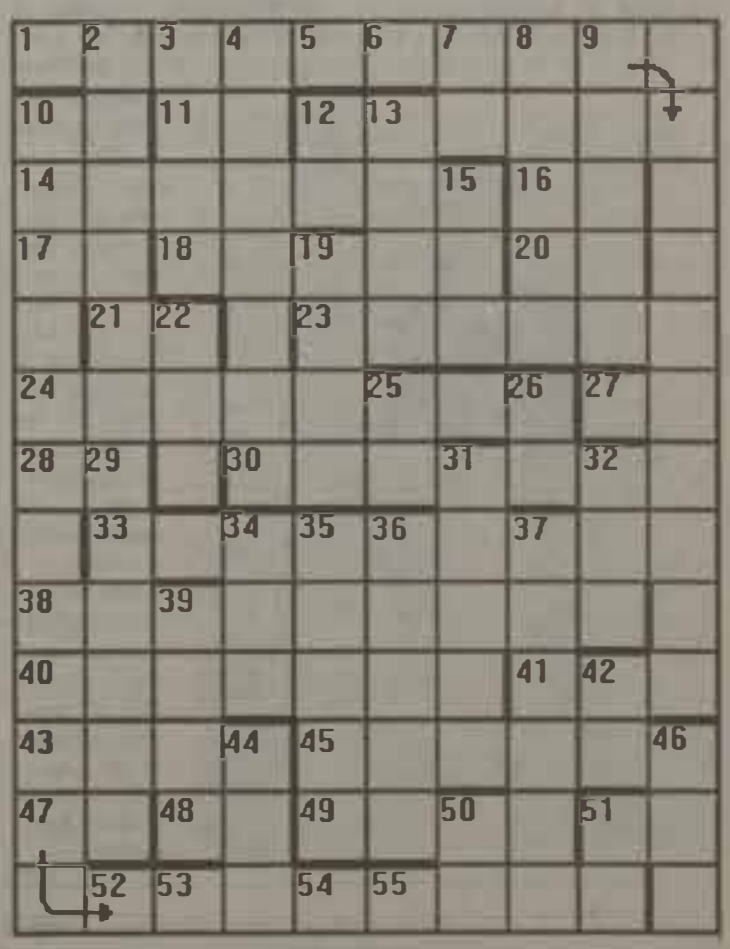
A szerző felvétele

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

1995. június 20-án a MÁV Rt.-nél a MÁV helyzetéről tájékozódott a Parlament Gazdasági Bizottsága.

Vízszintes: 1. Beküldendő. A tanácskozás megnyitó gondolata. 10. Néma béke oroszul. 11. Római szám. **12. Beküldendő: A Gazd. Biz. elnöke (folyt. vízsz. 23.).** 14. Visszafogott életvitelű. 16. Vili egynemű betűi. 17. Gáza egynemű betűi. 18. Japán márkanév. 20. Hónapok összessége. 21. Fa része. **23. Beküldendő (a vízsz. 12. folytatása).** 24. Névelővel nem felnőtt. 27. Mássalhangzó, kiejtve. 28. Néma énekes madár. 30. Láda jelzője is (vissza). 33. Egészséges üdítő tejtermék (többesszám). 38. Visszafelé megy (német szóval). 40. Rosszul öltözött. 41. Vízben élő állat. 43. 0. 45. ... Juris (latin). Nem önjogú ember (ALIENI). 47. Kertész teszi. 48. Indulatszó. 49. Gyakori angol férfinév. 51. ..ura fako.

Függőleges: 1. Néma orosz folyó. **2. Beküldendő. Ennek a szervezete a Gazdasági Bizottság.** 3. Hántolt gabonafajta. **4. Beküldendő: vízsz. 1. befejezése.** 5. ... a fekete lovas. 6. Kérdőszócska. 7. Azonos mássalhangzók. 8. Valakinek az érdekét (költőiesen). 9. Autómárka. **10. Beküldendő: vízsz. 1. folytatása.** 12. ..tova. 13. Növényi kártevő (ékezetfölösleg). 15. Fő ütőér fele. 19. Férfinév. 22. Ló noszogató szó. 25. Emel! 26. Központi Vezetőség. 31. Pest megyei község. 32. Ilyen hárfa is van. 34. Gáti Vas Mihály. 35. Nagy zűrzavar, ivászat. 36. A végén ...gia. Orvostud. szakág. 37. Szarvasmarhája. 39. Törökül fekete. 42. Orosz repülő. 44. Ellenállás egysége. 46. Becézett női név. 50. Hegyeshalom azonos mássalhangzói. 51. Latin és. 52. Néma egy (olaszul). 53. Kérdőszócska. 54. Néma el. 55. Napszak rövidítve. **Zárt betűk: A, Ú, T, Ű, Y, O, G.**



Összeállította: Bánszegi József

Köszönet a szponzornak

Mint, ahogyan azt a Magyar Vasutas előző számában megírtuk a Vasutasok Szakszervezete gépészeti intézőbizottsága 1995. évi sportnapját Debrecenben rendezte meg. Az intézőbizottság kérésének teszünk eleget akkor, amikor a "Gépész dzsembori" fő támogatójának, a debreceni VAKO Bt. vezetőinek szóló köszönetüket nyilvánosságra hozzuk. A gazdasági társaság nem csak a közvetlen költségekhez, hanem a versenyszámok díjaihoz is hozzájárult. Köszönjük.

MEGFEJTŐK

A **Magyar Vasutas 15. számában** megjelent rejtvény megfejtése: *Domanovszky Endre, Peerz János, Kelemen László, pulykakakas, ötös lófogat.* A helyes megfejtést beküldők között megtartott sorsolás után a következők részesültek *könyvjutalomban*, amelyet a Debreceni Területi Bizottság részükre postázott. *Dobák Alajos* Kiskunfélegyháza, Asztalos J. u. 12. fsz.l., *özv. Házi Józsefné* Budapest, Nógrádkövesd u. 9., *Pazmándi Tamás* Mezőkövesd, Emese u.10.

Gratulálunk!

VASUTASOK ÉS KÖZLEKEDÉSI DOLGOZÓK SEGÉLYEZŐ ÉS BIZTOSÍTÓ EGYESÜLETE

Rendkívüli közgyűlés

A Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete (azelőtt: Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete) 1995. október 7-én (szombaton) 10 órakor saját helyiségében (Budapest VI., Podmaniczky u. 75.), határozatképtelenség esetén pedig 1995. október 21-én (szombaton) 10 órakor tartja rendkívüli közgyűlését a Nyugati pályaudvarral szemben lévő MÁV Bevételellenőrzési Igazgatóság III. emeleti konferenciatermében. Cím: Budapest VI., Nyugati tér 1-2. (Skála Metró épület).

A közgyűlésre az egyesület valamennyi tagját szeretettel meghívják.

A közgyűlés határozatképes, ha azon a tagoknak legalább a fele megjelent. Határozatképtelenség miatt a közgyűlést el kell halasztani. A másodízben összehívott közgyűlés — az eredeti tárgysorozatba felvett napirendi pontokban — a megjelentek számára tekintet nélkül határozatképes.

Kérik tagságukat, hogy tagsági igazolványukat hozzák magukkal.

A közgyűlés napirendi pontjai:

— választmány beszámolója az egyesület munkájáról;
— számvizsgáló bizottság jelentése;
— az alapszabály módosítása;
— az elnök, ügyvezető elnök, a választmányi tagok és póttagok, a számvizsgáló bizottsági tagok és póttagok megválasztása;
— előterjesztések, indítványok.

(x)

Szüreti bál Miskolcon

Miskolc Tiszai pályaudvar Forgalmi Utazó Alapszervezete 1995. október 13-án 18 órai kezdettel *szüreti bált* rendez, melyre minden érdeklődött szeretettel várnak. Jegyek igényelhetők a 04/17-39, vagy 04/12-73-as vasúti telefonszámon *Béresné Takács Editnél* 799,-Ft/fő áron. t.

Szilveszterezzen velünk Szlovákiában!

A Vasutasok Szakszervezete 1995. december 27-től január másodikáig tagjai részére üdülést szervez a szlovákiai Demjata-ra. Demjata az Eperjes (Prešov) -Bártfa (Bardajov) vasútvonal mentén található, hangulatos kis hegyi falucska.

Részvételi díj:

felnőttek részére 13 000 forint + 900 forint biztosítás
gyermekek részére 11 000 forint + 900 forint biztosítás (18 éves korig)

A részvételi díj magában foglalja: — a teljes ellátást,
— két kirándulást (Eperjes és Bártfa),
— és a hangulatos szilveszteri mulatságot.

Elhelyezés: 2-3 ágyas zuhanyzós szobákban.
Síelési lehetőséget az időjárás határozza meg.

Kiutazás: A résztvevők igénye szerint 1995. december 27-én a Bp. Keleti pályaudvarról 6.05 órakor induló *Rákóczi nemzetközi gyorsvonattal*; vagy 12.05 órakor gyorsvonattal miskolci átszállással Kassáig, *onnan autóbusszal Demjataig*, melyet a fogadó fél biztosít.

Visszaút: január másodikán a Bp. Keleti pályaudvarra 19.47 órakor érkező *Rákóczi nemzetközi gyorsvonattal.*

A jelentkezéseket 1995. október 31-ig kérjük; a jelentkezések beérkezését követően az *adatlapot és a befizetési csekket* megküldjük, a részvételi díj befizetését igazoló csekk fénymásolatát, valamint az adatlapot kitöltve 1995. november 20-ig kérjük a Vasutasok Szakszervezete központjába visszaküldeni.

Jelentkezés, bővebb felvilágosítás Dömе Lászlóné kollégánőnél telefonon, vagy írásban.

Vasúti telefon: 19-77 (157-es mellék)
Postai telefon: 351-7745
Levélcím: Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Vasutasok Szakszervezete

(x)

Lakáscsere

Elcserélném 61 négyzetméteres, 2 szoba összkomfortos szolgálati lakásomat kisebbre, körülbelül 35 négyzetméterre.
Hungária körútiak előnyben!
Érdeklődni: helyszínen, Budapest X., Makk u. 12.
Telefon: 06-26-395-569

Elcserélném Budapest Déli Pályaudvarhoz 2 percre lévő, 51 négyzetméteres (2 nagyszoba, konyha, wc), 2. emeleti olcsó bérű, önkormányzati komfortosítható lakásom 1,5 vagy 2 szobás komfortos lakásra, panel és MÁV-lakás is érdekel, vagy Bp. környéki családi házra. A következő telefonszámon hagyjon üzenetet, s majd visszahívom. Üzemi: 04/18-70, 04/18-32, postai: 06/1/858-707.

Elcserélném IV. kerületi, kettő és fél szobás, 74 négyzetméteres önkormányzati összkomfortos, telefonos lakásomat kisebb lakásra MÁV-dolgozóval. IV. és XV. kerületi és Dunakeszi előnyben.
Érdeklődni: 01/10-04 üzemi telefonon.

Elcserélném 75,5 négyzetméteres, cirkófűtéses, galériás, 2,5 szobás MÁV-vállalati bérlakásom 2 kisebb lakásra, az egyik tanácsi legyen, vagy 1 kisebbre értékegyeztetéssel.
Üzemi: 12-23/ Bódiné, vagy esténként: 113-9171 telefonszámon.

GWK PÉNZÜGYI ÉS IDEGENFORGALMI SZOLGÁLTATÁSOK MÁV TOURS

VASUTAS KOLLÉGÁKNAK AJÁNLJUK

Társas utak, valutaváltás kedvezménnyel, vasúti helybiztosítás, repülőjegy értékesítés.

Várjuk érdeklődésüket. Bővebb információ irodáinkban.

GWK - MÁVTOURS irodái:

1062 Bp. Teréz krt. 62.
Tel.: 269-5422 / 269-1602
Fax.: 269-5415 / 269-1603

1122 Bp. Magyar Jakobinusok tere 1.
(Déli Pu.)
Tel./fax: 201-8365
Tel.: 213-0301

1087 Bp. Baross tér
(Keleti pu.)
Tel./fax: 322-9011

1062 Bp. Teréz Krt. 57
(Nyugati pu.)
Tel.: 132-0597

1051 Bp. Nádor u. 19
Tel.: 111-4025 / 111-2442
Fax: 111-0061

1051 Bp. Kígyó u. 2.
Tel.: 118-3738/ 266-6814
Fax.: 266-6813

4002 Debrecen,
Petőfi tér 12
(Vasútállomás)

9021 Győr,
Révai u. 6.
Tel./fax: (96) 328-280

3525 Miskolc,
Kazinczy u. 3.
Tel./fax: (46) 342-718

4400 Nyíregyháza
Zrínyi u. 8-10.
Tel./fax.: (42) 310-392

6720 Szeged,
Jókai u. 11
Tel.: (62) 324-166
Fax: (62) 324-144

9700 Szombathely,
Thököly u. 39.
Tel./fax: (94) 311-498

PEDIG SZÉP

NEMCSAK A KILÓK ÉS A CENTIK?

Nekünk még szebb lett

Liscsinszki Olgát sokan ismerjük. Személyesen pedig nemigen találkozhattunk eddig vele. Nyitott tekintetét, sejtelmes mosolyát az üzemi tanácsi választásokra invitáló prakátról bármikor könnyű felidézni. Ez a kislány a Vasutasok Szakszervezetét ajánlotta a bámész tekintetek kegyeibe. A választási eredmények ismeretében (legalábbis nekünk!) ez a Liscsinszky lány talán még kedvesebb és szebb lett, de az ő világa sem „habostorta"...

Irigylésre méltó dolog szépnek lenni. Amikor megfordulnak a fiúk egy-egy csinos lány után, néha még füttyentenek is, nem is gondolnak arra, hogy ez a figyelem terhes is lehet, sőt egy csalódás után kimondottan kellemetlen. No, nem féltjük 19 éves beszélgetőpartnerünket, Liscsinszky Olgát, aki nem jutott túl a Miss Hungary debreceni selejtezőjén, de ahogy mondja, nehezen tudja megemészteni, hogy egy szépségversenyen nemcsak a centik és a kilók számítanak, sokkal inkább az: ki hová születt, és ki mit hajlandó adni a győzelemért.

— Az egri Ifjúsági Házban tartották a selejtezőt, ott elbeszélgettek velünk, főleg a terveink felől érdeklődtek, majd egy fürdőruha- és alkalmiruha-bemutató volt a Széchenyi utcán. Hat lány jutott tovább a területi selejtezőre, előtte pedig különböző instrukciókat kaptunk, mit tegyünk az eredményes szereplésért.

Az elődöntőre Debrecenben másfél napig gyakoroltuk a koreográfiát, majd este az Arany Bikában egy állófogadásra került sor, ahol a mosolygó felszolgáló szerepét játszottuk. Azt mondták, hogy ezek a vendégek milliomosok, legyünk hozzájuk kedvesek, mert ők szponzorálják a versenyt. Külön felhívták a figyelmünket, hogy mivel gazdagok, sok mindent el lehet náluk érni, ezért érdemes velük „kedveskedni".



Előzékenyen felajánlották nekünk, „vidékieknek" is, hogy aludjunk nyugodtan a hotelben, bár mint kiderült, mindannyiunknak volt szoba foglalva. Egy idő után egy páran már szerettünk volna lepihenni, hiszen másnap volt a verseny, de a kaszinó tulajdonosa durván kiosztott bennünket, hogy mit képzelünk, miért rendezték ezt az összejövetelt. Ekkor még nem tudtuk, hogy a szponzorok egyben a zsűri tagjai is voltak. Hárman mégis lefeküdtünk, de utánunk jöttek igen „egyértelmű szándékkal", épp csak azt nem mondták, hogy ez is a verseny része.

Érdekes emberek voltak, elhízott 55 és 60 évesek, kilós arany nyaklánccal, fityegő rádiótelefonnal, amivel folyton telefonáltak. Néhány lány maradt, mi hárman a saját ágyunkban aludtunk el. Másnap meg is lett az eredménye, mert a debreceni zsűritagok szinte rájuk se nézve pontozták le azokat, akik „korán" aludni mentek.

Hogy maradt-e tüske bennem? Egy kicsi. Fáj, hogy úgy éreztük, csak a debrecenieknek rendezték ezt a versenyt, és csak ők jutottak tovább. Meglepett, hogy máshol régen a természetes szépséget díjazták és nem a festett, kiszőkített hajat, a kilós sminkeket, itt pedig az utóbbi győzött, és nem a forma, az összhang és a megjelenés.

Hogy volt-e nálam szebb? Igen. Sajnos ő sem jutott tovább, a zsűri másokat talált szebbeknek. Elkeseredve viszont nem vagyok, bár több versenyen nem akarok egyelőre indulni. Az ősztől Geszler Dorottya manökenképző iskolájába szeretnék járni, ami után talán egyenesebb úton tudom a célomat elérni.

Nem zárják be ...

A Népjóléti Minisztérium Konzílium című kiadványában tévesen jelent meg a hír, hogy megszűnik a két vasút-egészségügyi intézmény. *Dr. Fehér Csaba,* a balatonfüredi MÁV Gyógyintézet igazgató főorvosa elmondta: *továbbra is fogadják* a szanatóriumban az aktív és a krónikus betegeket. Az Országos Egészségbiztosítási Pénztár megszüntette a két szanatóriumban az aktív betegek ellátását, de Balatonfüreden továbbra is fogadják a belgyógyászati és kardiológiai vizsgálatra jelentkezőket. A megnövekedett költségeket átszervezéssel és takarékossági intézkedésekkel gazdálkodják ki.

Hévízen, mint azt a Magyar Vasutas megtudta, csak a *krónikus betegségben szenvedőket látják el.* TP

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

Főszerkesztő:
dr. Dura László

Szerkesztő:
Karácsony Szilárd

Telefon és fax: 342-0551,
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti
a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest,
Benczúr u. 41.

Felelős kiadó:
dr. Márkus Imre,
a Vasutasok
Szakszervezete elnöke

Előfizetési díj egy évre:
264 Ft, félévre 132 Ft.

Nyomás:
Szikra Lapnyomda Rt.,
Budapest 1995-0966
Elnök-vezérigazgató:
dr. Csöndes Zoltán
ISSN 00460 6000

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a zárféken ülő kollégáink is tudnak.

Csoda történt. Egy zárfékező kollégánk meghívást kapott a MÁV Rt. szombathelyi „Vasutas menedzser sportnapra". Rajta kívül ide invitálták még a hét üzletigazgatóság, a központi hivatalok és a vezérigazgatóság alkalmazottait.

A meghívón szereplő „menedzser" szó némi aggodalmat keltett benne, de bátorságát összeszedve úgy döntött ha már meghívták, körülnéz egy kicsit. Miért kellett ehhez bátorság, amikor sem a „vasutasok"-ról, sem a „sportnap"-okról eddig nem volt rossz tapasztalata? Végképp nem tudta az őt zavaró a szót hova tenni egy olyan közvetlen hangulatú — gyermekkori élményeinket felidéző — esemény elnevezésében, ahol a résztvevők hétköznapi emberek módjára egy pár virslit reggeliznek, a sérüléseket is vállalva egyenrangúan teszik próbára többnyire ülő munkához szokott izomzatukat, délben gulyáságyúban készült babgulyást esznek pogácsával, olcsó sört isznak és spontán örülnek egymásnak. (Vagy Magyarországon ez ma már menedzserkiváltságnak számít? Bokros úr! Már itt tartunk? — fohászkodott magában kedvenc pénzügyminiszteréhez.)

Kollégánk ezen a szombathelyi sportnapon úgy tapasztalta, hogy senki sem volt menedzser. Senki nem vezetett osztályt és senki nem igazgatott, főleg nem menedzselt. Hacsak nem a rendezvény házigazdái, akik valóban profi szolgáltatást nyújtottak. Ezt sem kell félreérteni. A focihoz volt kapu és labda, a futáshoz 100 méter salak, a súlylökéshez pedig vasgolyóbis. Minden ott és akkor, amikor kellett: *menetrend szerint!*

A zárféken most azt beszélik: a MÁV vezetői a közeljövőben még szélesebb körű amatőr vasutas-sportnap megszervezését fontolgatják. A zárféken remélik, erre mielőbb sor kerül és a mozogni vágyó vasutasok egy sportpályán el sem fognak férni. k.



Dr. Márkus Imre a VSZ által alapított Citrom-díjat adja át a vezérigazgatóság csapatkapitányának.

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.

Bemutatkozik a VSZ záhonyi Területi Bizottsága

Kedves Olvasó!

A VSZ záhonyi Területi Bizottsága nevében köszöntöm önt. Megtiszteltetés számunkra, hogy a tartalmában megújult Magyar Vasutasban bemutatkozhatunk, irásainkkal felkelthetjük a figyelmet gondjainkra, eredményeinkre.

Az Üzemigazgatóság — mint neve is mutatja — nem igazgatóság, de nem is Üzem. Azzal, hogy Záhonyban a nyomtávkülönbség miatt az áruhoz hozzá kell nyúlni, kissé kilóg a hagyományos vasúti tevékenységből. Területe 80 négyzetkilométer felett van, vonzáskörzete közel 70 település. Főfoglalkozású vasutas munkavállalók száma 5108 fő, amelynek 74,1 százaléka a Vasutasok Szakszervezetének a tagja. Önálló nyugdíjas szervezetünk közel 1000 nyugdíjas bajával, örömével foglalkozik. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében a legkoncentráltabb foglalkoztatási centrum. A TB alá 18 önálló alapszervezet tartozik. A nagyobb alapszervezetek számszerint 14 telefax készülékkel ellátottak, technikailag jól felszereltek. Az ÜT-választásokon elért eredmény arra kötelez bennünket, hogy a kapott bizalomnak még jobban megfeleljünk.

A Záhonyt is érintő átalakítással kapcsolatban határozott véleményünk, hogy az üzemigazgatóságot csak együtt, szétszedés nélkül lehet átalakítani, hiszen itt mindenki munkája, valamilyen formában, mindenkitől függ. Több mint ötezer ember munkahelyével, családjával ötletszerűen és főleg nélkülük büntetlenül senki sem játszhat.

Figyelmeztetés lehet mindenki számára a sztrájk idején mutatott csendes tiltakozás, a nagyszámú támogatottság. Az itt élő emberek a „vasút gulágján" kényszerűen megtanulták: nem nagy szájjal, hanem összefogással javíthatnak sorsukon.

Pöhacker Attila
a záhonyi TB titkára

(Írásaink a 4. oldalon találhatóak)

ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 19. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. OKTÓBER 11.

KONGRESSZUSI KRÓNIKA

Soron kívüli kongresszust tartott a Vasutasok Szakszervezete

A Vasutasok Szakszervezete a MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében szeptember 26-án tartotta meg soron kívüli kongresszusát. A kongresszuson a delegált 255 küldött közül 229-en jelentek meg.

(A kongresszus krónikája lapunk 2. és 3. oldalán található.)

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre a Vasutasok Szakszervezete elnöke rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Tagsági kezdeményezésre tűzte napirendre a Vasutasok Szakszervezete soron kívüli kongresszusa a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségét érintő indítványt. A kongresszusi küldöttek úgy döntöttek: az MSZOSZ körül kialakult politikai, érdekvédelmi helyzetre tekintettel kezdeményezik a konföderáció szövetségi tanácsának soron kívüli összehívását, többek között azzal a céllal is, hogy megvitassák az MSZOSZ elnökével kapcsolatos elmúlt hetekben történt eseményeket.

A Vasutasok Szakszervezete, mint az MSZOSZ egyik alapító tagja nem nézheti tétlenül miként válik egyre súlytalanabbá a legnagyobb szakszervezeti konföderáció. Az egymás iránt érzett felelősség mondatta ki a VSZ legmagasabb testületével a jobbító szándékú kritikát és a kialakult feszültségek feloldására irányuló javaslatokat.

Számunkra nem a vezetés személyi összetétele a leglényegesebb, hanem sokkal inkább e szakszervezeti szövetség arculatának megőrzése. Arra az arculatra vágyunk, amely az MSZOSZ-t jellemezte megalakulása óta 1994 májusáig. Azt a szellemiséget hiányoljuk, amellyel az előző kormányciklusban őszintén és nyíltan merte védelmezni szakszervezeti tagságának és sokszor az egész társadalomnak érdekeit.

Az MSZOSZ akkori arculatának vannak ma is vállalható tovább élő eredményei. Ezek közül kiemelkedik az 1993-as társadalombiztosítási választásokon elért elsöprő győzelem. Mint ahogy a legutóbbi országgyűlési választásokon jelentősen hozzájárultak az MSZP győzelméhez az MSZOSZ-hez tartozó szakszervezetek. Azóta legfeljebb a hatalomra kerülők feledkeztek meg erről...

Egy szakszervezeti szövetség nem élhet meg a hatalomgyakorlók szivességéből. A szakszervezeti konföderációt a tagszervezeteinek közös érdekei kapcsolják össze. Nem kívánunk mást, mint hogy mindenki tegye a dolgát. Az MSZOSZ és MSZP korábbi gyümölcsöző együttműködését, tehát, a jelenleg kialakult helyzetben újra kell gondolni. Ennek egyébként a kongresszusunk óta a vasasok is hangot adtak.

Magyarországi viszonyok közt az osztrák példa sem állja meg a helyét, bár hosszú távon követendő. Ausztriában ugyanis az erős szakszervezetek valóban befolyásolni tudják — belülről — a politikát. Az eredmény valamennyiünk előtt ismert: évtizedek óta jól működő szociális piacgazdaság.

Az erejéről pártpolitikai érdekek miatt lemondó szakszervezetek felőrlődhetnek. A puszta jelenlét nem helyettesítheti a markáns arculatot és a határozott fellépést. Amennyiben, belátható időn belül nem lesznek kedvező változások, ha az MSZOSZ vezetési és működési válsága, mint egy rétestészta elhúzódna, akkor a VSZ kongresszusa felhatalmazta szakszervezetünk választmányát arra, hogy vonja le a következtetéseket és „hozza meg a szükséges intézkedéseket". Egy szó mint száz: szakszervezeti tagságunk alapvető érdeke a fennálló helyzet mielőbbi rendezése.

A Vasutasok Szakszervezete kongresszusa döntése reményeink szerint mélypontjáról mozdíthatja ki a legnagyobb szakszervezeti szövetséget. A felelősségünk hatalmas. Minden érintettnek be kell látnia: a mai magyar szakszervezeti mozgalom nem engedheti meg magának azt, hogy a hatalom gyakorlói eszköztárukba sorolják őket. Az MSZOSZ-től is azt várjuk, álljon helyt nap mint nap, hogy a jövő megmérettetéseihez ismét megszerezhesse a tagszervezetei és a társadalom bizalmát.

PROFITCENTRUM, VÉSZTŐ

LÉTSZÁMLEÉPÍTÉS LESZ

Minden bizonytalan



Zsúfolt vonatok Vésztőn

Levelek jöttek, levelek mentek, de az 1995. október elsejével megalakuló profitcentrumok működésével kapcsolatban még nem lát tisztán senki. A Vésztőn megalakuló regionális vasutat a MÁV kísérletnek szánja — mint az kitűnt a Magyar Vasutas munkatársának ottjártakor. Minden bizonytalan, csak egy a biztos: létszámleépítés lesz.

A „kis piroska" zötykölődik vagy 50 kilométerrel óránként a párába vesző alföldi tájon. Tehénszekér ballag a távolban, mintha csak egy Petőfi versből lépett volna ki. Betakarítás, elmúlás, szomorúság — kergetik egymást a szavak a fejemben. *Üröm hát, Szerep, Sárrétudvari*, jönnek sorban az állomások. A kis vicinális falja a kilométereket, mint egy fapados 13-as villamos Pesterzsébeten. Lehet, hogy az elmúlásba igyekszik? Lehet, hogy ez a vonal lesz az *ésszerűsített gazdálkodás első áldozata*? Ma még senki nem tudja.

Piciny állomásépületek következnek sorban, néhányon az elhagyatottság jelei látszanak: kivert ablakok, térdigérő gyom, gazdátlanság. Biharnagybajom kivétel — ez már állomás, nem megállóhely. A forgalmista és a málhazó (vagy váltókezelő) egyenruhában vigyázzállásban tiszteleg a vonatnak. A két kocsi rángatózva megáll. A piros sapkás ránéz a szovjet típusú karórájára, majd csücsörít a szájával és valami fütyülésfélét hallat. A vonat nagyot rándul, majd elindul. Újra a pusztában robogunk tovább. A távolban egy héja, vagy ölyv — nem látni pontosan — lecsap a magasból, a pocoknak semmi esélye. Odébb kóbor kutyák kergetnek nyulakat kevesebb sikerrel. Már *Füzesgyarmat* következik, amely egy kissé nagyobb település. A tsz iparvágányán orosz gabonaszállító vagonok várják, hogy teleengedjék gyomrukat magyar búzával. Balra egy vadonatúj MOL-telep emlékeztet az egykori gázkitörésre, de rögtön mellette látok egy lepusztult, bezárt téglagyárat.

A leendő profitcentrum központja *Vésztő*. Kicsiny állomás, kicsiny vonatokkal és elkeseredett vasutasokkal. A békéscsabai fűtőház kirendeltségét *Csüllög Bálint* vezeti, s mint elmondta, már nem sokáig. A regionális vasútnak október elsejére készen kell állni. A vésztői fűtőházi dolgozók nehezményezik, hogy a szeptember végi tájékoztatón a szegedi üzletigazgatóság helyettes vezetője semmi érdemlegeset nem tudott elmondani. A feltett kérdésekre, hogy *mi lesz az eszközállománnyal*, hogy az *átképzett mozdonyvezetőket tudják-e foglalkoztatni*, hogy a nagyon *rossz menetrendet* átalakíthatják-e — az igazgatóhelyettes nem tudott válaszolni. Majd szűk körben tájékoztatta az *üzemi tanácsok elnökeit és a szakszervezeti vezetőket a regionális vasút kádereinek kinevezéseiről*.

Hunyadi György, aki a Gépészeti Intézőbizottsághoz írt levelet — amelyet csak úgy írt alá, hogy VSZ-tag — keményebben fogalmaz:

(Folytatás az 5. oldalon)

MEGALAKULT

Központi Munkavédelmi Bizottság

A munkavédelmi törvény szellemében 1995. október 2-án megalakult a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága. Amint arról már hírt adtunk a Magyar Vasutas hasábjain keresztül, a MÁV szolgálati főnökségeinél 820 munkavédelmi képviselőt választottak meg a munkavállalók ez év májusában megtartott üzemi tanácsi választásokkal egy időben. A MÁV szervezeti felépítése indokolja egy központi munkavédelmi bizottság létrehozását. A három reprezentatív szakszervezet és a munkáltató képviselői többszöri tárgyalás után egyetértésre jutottak arról, hogy a Központi Munkavédelmi Bizottság tagjait a munkahelyeken megválasztott képviselők közül a választásokon elért eredmények alapján a szakszervezetek jelölik ki. A tizenegy tagú bizottság alakuló ülésén Molnár József munkavédelmi üzemmérnököt választotta elnökévé. A bizottság összetétele tükrözi a MÁV területi és szakszolgálati tagoltságát.

A testület tevékenysége komoly segítséget jelent majd a helyi képviselők számára, amit az első érdemi döntés is megerősít. A Központi Munkavédelmi Bizottság elfogadta a MÁV Rt. személyügyi főosztálya munkavédelmi képviselők törvényben előírt képzéséről kidolgozott javaslatát. A tényleges munka ezzel elkezdődött.

A testület következő, október 25-én tartandó ülésén megvitatja saját ügyrendjét és az „Együttműködési megállapodás" tervezetét.

A Központi Munkavédelmi Bizottság tagjai:

Balabás László, Miskolc VDSZSZ
Balogh Emil, Miskolc VSZ
Dinai István, Bp. Ferencváros MOSZ
Horváth Árpád, Celldömölk VDSZSZ
Hulik László, Szombathely VSZ
Madár Mihályné, Dunaújváros VSZ
Molnár József, Szeged VSZ
Németh Károly, VDSZSZ
Péntek József, Püspökladány MOSZ
Pintér Imre, Debrecen VSZ
Székely Géza, vezérigazgatóság VSZ

P. J.

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ KFT.

Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313

Az MVJ-vel nyáron is kedvezőbben:

— vasúti járműjavítás
— fémmegmunkálás
— acélszerkezet gyártás

KONGRESSZUSI KRÓNIKA

A küldöttek megvitatták, és elfogadták a Vasutasok Szakszervezete tizenharmadik kongresszusa óta végzett érdekvédelmi - érdekképviseleti munkáról, valamint a szakszervezet pénzügyi - vagyoni helyzetéről szóló tájékoztatókat. Meghatározták a Vasutasok Szakszervezete — 1995 őszétől 1998 tavaszáig szóló — középtávú stratégiáját. Felhatalmazták dr. Márkus Imre VSZ elnököt a Mozdonyvezetők Szakszervezetével előkészített, a szakszervezeti vagyon megosztását meghatározó megállapodás aláírására, valamint megbízták a szakszervezet tárgyaló delegációját a VDSZSZ-szel, a KEOSZ-szal és a VFSZSZ-szel korábban megkezdett vagyontárgyalások folytatásával, a kongresszuson meghatározott vagyonkezelési alapelvek érvényesítése mellett.
A kongresszus határozatot fogadott el a Vasutasok Szakszervezete MSZOSZ-tagságával összefüggő kérdésekről; a vasutegészségügyi intézmények megőrzéséről. A küldöttek határozottan tiltakoztak a nyugdíjkorhatár azonnali drasztikus emelése ellen. Módosították a VSZ alapszabályát, a VSZ elnöksége létszámát 11 személyre bővítették, dr. Bíró Tibor személyében új alelnököt választottak. Elfogadták Papp Pál lemondását a VSZ tiszteletbeli elnöki tisztéről.

Emelkedett a taglétszám

A Himnusz elhangzása után — dr. Péter Mihály VSZ-alelnök rövid megnyitóját követően — dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke üdvözölte a küldötteket.

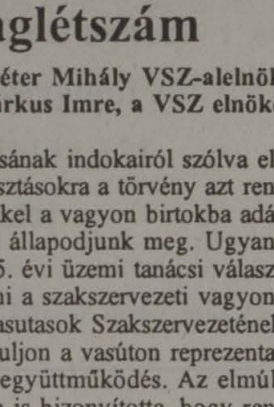
A soron kívüli kongresszus összehívásának indokairól szólva elmondta: az 1993. évi üzemi tanácsi választásokra a törvény azt rendelte számunkra, hogy a szakszervezetekkel a vagyon birtokba adásáról, vagy használatának ellenértékéről állapodjunk meg. Ugyanezen törvény előírta azt is, hogy az 1995. évi üzemi tanácsi választások után véglegesen meg kell állapodni a szakszervezeti vagyonról. Nagyon fontos feladatul szabta a Vasutasok Szakszervezetének XIII. kongresszusa számunkra, hogy javuljon a vasúton reprezentativitást elérő szakszervezetek között az együttműködés. Az elmúlt 17 hónap két kemény munkakonfliktusa is bizonyította, hogy rendezett vagyonviszonyok között, vagyonmegváltás mellett együtt tudnak működni a szakszervezetek a vasutasság érdekében. A VSZ elnöke a szakszervezet középtávú stratégiájáról szólva kifejtette: előtérbe került az érdekvédelmi munkában a munkahelyek megőrzése, a béremelés és a bérezési rendszerek átalakítása. A Magyar Államvasutak Részvénytársaság szervezeti rendszerének átalakítására nagy figyelmet kell fordítani. Ebbe remélhetőleg főleg azáltal van nagyobb beleszólásunk, hogy a központi üzemi tanácsba — mint tudjuk — tíz Vasutasok Szakszervezete képviselő került be.

Szervezetpolitikai kérdésekről szólva azt hangsúlyozta, hogy *„semmi nem pótolja a tagsággal való emberi érintkezést, a párbeszédet”*. Lényeges eredmény az információs tájékoztatók bevezetése, de ez a személyes kapcsolatot nem helyettesítheti. Elmondta a kongresszusnak, hogy érdekvédelmi munkánk hatékonyságának növekedésével a taglétszámunk emelkedett.

*

Ezt követően *Valet László*, a VSZ Felügyelő és Egyeztető Bizottságának elnöke kapott szót. A VSZ elnökségének munkáját érékelve elmondta: *ez a testület lényegében betöltötte az alapszabályban és a szervezeti-működési szabályzatban meghatározott szerepét. A választmányhoz hasonlóan az elnökségi ülések előkészítése megfelelőnek minősíthető, de nagyobb figyelmét kell fordítani az elnökségi határozatok végrehajtásának ellenőrzésére.*

Mandátumok



Mári Gábor, a mandátumvizsgáló bizottság elnöke elmondta: a Vasutasok Szakszervezete XIII. kongresszusára készülve a küldöttek létszámát az országos választmány 255 főben határozta meg. A Vasutasok Szakszervezete alapszabálya szerint, melynek 33. pontja kimondja: *„a küldöttek mandátuma a következő soros kongresszus küldötteinek megválasztásáig tart. Megüresedett küldötti helyre csak az adott tagság delegálhat új tagot.”*. Legutóbbi soros kongresszusunk óta eltelt időben a mandátumvizsgáló bizottság 33 személyi változást regisztrált. A kongresszusra delegált 255 küldött közül megjelent 229 fő, a megjelentek az összes küldöttekhez viszonyítva 89,8 százaléknak felel meg. A kongresszus tehát határozatképes volt.

Védjük meg a vasútegészségügyet

A hozzászólások sorát *Bognár József* küldött nyitotta meg. Kiemelte, hogy az érdekvédelmi munka nem lehet kampányszerű, ezért a VSZ vezetőinek mind sűrűbben meg kell jelenniük a munkahelyeken, akár kisebb kollektívák előtt is, mert ez segít a tagszervezésben, szolgálja a kétirányú információt, mutatja az együttlétést, az együttgondolkodást a tagsággal. *Vesszőparipám lett* — mondta — *az elmúlt sztrájkok óta, hogy az elért eredmény mindenkinek egyformán kamatozik, fel kell lépnünk a „potyázók” táborával szemben, akik sem anyagilag sem erkölcsileg nem támogatják a szakszervezetet.*

*

Dr. Váradi Zoltán, a VSZ vasútegészségügyi intézőbizottság tagja a vasútegészségügy aktuális kérdéseiről beszélt.

Megszünt az üzemorvosok táppénzbevételi jogosultsága. A háziorvosi gyakorlat folytatásához szükséges jogi garanciák hiányoznak. Az állami egészségügy 300 kórházi ágyat vett el a vasútegyészségügytől a közelmúltban. A vasutasok nem tudják, hogy 300-600 millió forintjába kerül a vasútnak az önálló foglalkozás-egészségügy finanszírozása, amit, egy veszteséges vállalatnál nyilvánvaló, a vasutas bérfejlesztések hátrányára tudnak csak megoldani a jövőben. A fennmaradás egyetlen lehetősége az, ha valamennyi vasútegészségügyi intézmény visszakerül a vasút tulajdonába. Kérte a kongresszust, hogy hozzon olyan határozatot, hogy a vasutasok ragaszkodnak valamennyi vasútegészségügyi intézményhez, ezek kerüljenek vissza vasúti tulajdonba, és a tulajdonos haladéktalanul kezdje meg egy kiegészítő vasutas betegbiztosítási pénztár létrehozásával a vasutasság tehermentesítését az egészségügyi szolgáltatások költségtérítése alól.





Német Tibor küldött javasolta a kongresszusnak, hogy a rövid távú célok közé vegyük fel a nyugdíjkorhatár emelése elleni tiltakozásunkat.

*

Feleki Pál, az Országos Nyugdíjas szervezet elnöke elmondta: a VSZ XIII. kongresszusa jól döntött, amikor létrehozta az Országos Nyugdíjas Szervezetet. Példamutatóan biztosítjuk a rendszeres szervezeti életet. Tehermentesítjük ezáltal a VSZ vezetését. Ugyanakkor magunkévá tesszük a VSZ határozatait, szolidárisak vagyunk, és aktívan támogatjuk a tényleges dolgozók harcait. „Biztosíthatjuk a kongresszust, hogy nem elszakadni akartunk, hiszen alapító és leghűségesebb tagjai vagyunk a Vasutasok Szakszervezetének.” Komoly és biztató eredmény, hogy a taglétszámcsökkenés megállt. Nyugodt szívvel méltányoljuk az anyagi csőd elkerülésére tett intézkedéseket. Bár minket is érint, és nem örülünk neki, de belátjuk, hogy ezek elkerülhetetlenek. Tapasztaljuk, és köszönjük, hogy törődnek velünk, és a vezetők képviselik érdekeinket. A VSZ vezetőitől és vezető testületeitől elvárjuk, hogy szervezetünk működési feltételei hosszú távon is biztosítva legyenek.

Véleménykülönbségek az MSZOSZ-ről

Holló Vilmos az MSZOSZ tagsággal kapcsolatban felvetette: amikor Nagy Sándornak az esetleges kormányzati tisztségre való jelölése szóba került, akkor az MSZOSZ elnökébe „belerúgott” koalíciós partnere. Egyetértett azzal, hogy az MSZOSZ szövetségi tanácsban folytasson tárgyalást a VSZ vezetése. Ne szűkítsük személyi kérdésre az MSZOSZ-szel való kapcsolatot: megfontolt előkészítés után hozzunk határozatot.

Szabadi László küldött szintén ezt a témakört érintette. Az MSZOSZ-szel a VSZ-nek mielőbb rendezni kell „viszonyát”.

Kongresszusi határozatok

A vasútegészségügyről

Kerüljenek *vasúti tulajdonba* a vasútegészségügyi intézmények, (területi egészségügyi központok, szakrendelők, MÁV-kórházak és -szanatóriumok). A tulajdonos közreműködésével haladéktalanul kezdődjön meg a vasutasságot hátrányosan érintő, *térítésköteles egészségügyi ellátások csökkentéséhez szükséges intézkedések* kidolgozása.

Felelős: a Vasutasok Szakszervezete elnöke és választmánya.

*

A nyugdíjkorhatár módosításáról

A kongresszus elítéli és *elutasítja a nyugdíjkorhatár azonnali drasztikus emelését*. A társadalom rövid és hosszú távú érdeke, hogy az öregségi nyugdíjkorhatárt módosító intézkedések kizárólag a társadalmi párbeszéd során kialakítható konszenzus útján szülessenek meg. A nyugdíjkorhatár módosítása során fő hangsúlyt nem a korhatár emelése, hanem annak *rugalmassá tétele* kell hogy jelentse. A minél későbbi időben való nyugdíjba kerülést ösztönzőkön keresztül kell elérni. A kongresszus elítéli a nyugdíjkorhatár emeléséről szóló felelőtlen, drasztikus kijelentéseket tartalmazó nyilatkozatokat, amelyek az amúgy is feszültségekkel terhes társadalmat tovább sokkolják.

*

Az MSZOSZ és a VSZ

A VSZ soron kívüli kongresszusa az MSZOSZ körül kialakult politikai, érdekvédelmi helyzetre tekintettel az alábbi határozatot hozta:

1) Indítványozza az MSZOSZ Szövetségi Tanács *soron kívüli összehívását* azzal a céllal, hogy tárgyalja meg az MSZOSZ elnökével kapcsolatos történéseket.

Ezt követően — szükség szerint — a Szövetségi Tanács hívjon össze egy *egynapos munkakongresszust* a személyi kérdések rendezése érdekében.

2) Felhatalmazza a VSZ választmányát arra, hogy az MSZOSZ vezetési és működési válságának további megoldatlansága esetén *hozza meg a szükséges döntéseket.*

A Vasutasok Szakszervezete soron kívüli kongresszusa felhívja a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségébe tömörült szakszervezetek figyelmét arra, hogy a jelen állapotok fennmaradása nem jelent pozitív értékítéletet a magyar szakszervezeti mozgalom legnagyobb szövetsége irányába. A szakszervezeti tagság alapvető érdeke a *fennálló helyzet mielőbbi rendezése.*

Pénzügyi vagyoni helyzet



A kongresszusi küldöttek megvitatták a Vasutasok Szakszervezete pénzügyi-vagyoni helyzetéről szóló kérdéseket. Az írásban megküldött beszámolóhoz — az elnöklő *Győri István* VSZ-alelnök — *dr. Márkus Imrének* adta meg a szót.

— Amikor elvállaltam, hogy jelöljenek a VSZ elnöki posztjára, tudtam, hogy a VSZ érdekvédelmi és bizalmi válságban van. Azt is tudtam, hogy anyagilag nagyon rosszul áll a szervezet, de azt, hogy a pénzügyi csőd előtt áll a VSZ, azt nem sejtettem — kezdte mondanivalóját a VSZ elnöke. Nem tudhattuk, hiszen a XIII. kongresszuson érdemi pénzügyi beszámoló nem volt, annak ellenére, hogy erre a hatályos alapszabály 28. G. pontja, valamint a 89. évi 2. törvény is kötelezte volna a szervezetet. A válságot menedzselni kellett. Ez a munka könyörtelen intézkedéseket és döntéseket jelentett, mivel nem volt kisebb a tét: fennmarad a szervezet, vagy megbukik. Ezt a kérdést kellett megválaszolni a VSZ-ben is. Az átadás-átvételkor a VSZ pénzügyi helyzete — mint erről az írásos előterjesztésben is szóltunk — mínusz 27 millió forintot mutatott. Számlateljesítési gondjaink voltak. Létszámcsökkentés, gépkocsifutás csökkentése, folyóiratok lemondása nélkül a VSZ fizetésképtelenség állapotába került volna. Létszámcsökkentéssel elértük, hogy a főfoglalkoztatottak száma 26 százalékkal, a nyugdíjasoké 30 százalékkal, a 43-as listán a foglalkoztatottak létszáma 10 százalékkal csökkent, míg ezzel szemben a tiszteletdíjasok létszáma 100 százalékkal nőtt. A létszámcsökkentések hatására havi megtakarításként 560 ezer Ft, ami évi megtakarításban 6,7 millió Ft-ot jelentett. Tagságunk létszáma rohamosan csökkent. 1990-1994 között 54 százalékkal lett kevesebb a taglétszámunk. Ez a tendencia sajnos folytatódott, amelyet csak ez év nyarára sikerült megállítani. A kilépési hullámmal ma már nem találkozhatunk, sőt, az ifjúsági tagozat tagszervező munkájának eredményeképpen növekszik a tagság létszáma bizonyos területeken. A tendencia megfordítása közös siker: „persze nem ülhetünk a babérokon”.

*



A vagyonosztozkodásról beszélt *Kun Dezső* nyugdíjas küldött. Felvetette, hogy a felosztásra kerülő szakszervezeti vagyonhoz a „nyugdíjasoknak is van valami közük”. A törvényhozók annak idején olyan szavazáshoz kötötték a vagyon felosztását, amiben a nyugdíjasok nem is vehettek részt. Javasolta: *a kongresszus kérje föl a három reprezentatív vasutas szakszervezet vezetőjét, tegyenek közzé olyan közös politikai nyilatkozatot, amelyben elismerik a volt és jelenlegi vasutas nyugdíjas tagoknak a felosztandó vagyonhoz való részleges, mintegy 20-25-30 százalékos erkölcsi jogát, és ennek alapján vállalják a vasutas nyugdíjas közösségek (alapszervezetek, klubok) működtetésének legszükségesebb anyagi fedezetét.* A társszakszervezetekkel történő vagyonosztozkodási tárgyalások során tegyünk ajánlást a mozdonyvezetők szakszervezetének és a VDSZSZ-nek, hogy a nyudíjasoknak folyósítandó készpénz 20-25-30 százalékát egyszerre, vagy részletekben fizessék be a Vasutas Nyugdíjas Alapítvány javára.

*

Horváth Róbert küldött beszámolt arról, hogy a Járműjavító Kft.-k Intéző Bizottságához tartozó gazdasági egységeknél 1995-ben 82,5 százalékban a VSZ-jelöltek kaptak bizalmat, és a 16,5 százalék függetlennek is 75 százaléka a VSZ-nek tagja. Az üzemi tanács választásoknál más szakszervezet képviselője nem került be. Létrehozták a *Vasúti Járműjavítók Foglalkoztatás Segítő Egyesületét*, és a Munkahelyekért Alapítványt. Ezeknek célja a munkahelyek létesítése, szakmai struktúra-váltás segítése, szakmai átképzés és oktatás támogatása, a munkavállalói tulajdonlás megvalósításának segítése, és ezzel összefüggő kötelezettségek és jogosultságok érvényre juttatásának támogatása, átmenetileg munkanélküliekké vált munkavállalók támogatása.

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó
SZR-10 műanyag kivitelben
nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló
terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

KONGRESSZUSI KRÓNIKA

A Vasutasok Szakszervezete középtávú stratégiája 1995 őszétől 1998 tavaszáig

Mottó:
Valljuk be önmagunknak, mi az, amit nem tudunk megtenni,
de követeljük meg magunktól mindazt, amire közösen képesek vagyunk!
A Vasutasok Szakszervezete ettől lesz kiszámítható és megbízható!

A Vasutasok Szakszervezete céljainak középpontjában tagjai élet és munkakörülményeinek jobbítása áll. A VSZ érdekköre a Magyarországon jelenleg működő közforgalmú vasúti szállításban és az ahhoz kapcsolódó gazdasági társaságokban és *közalkalmazotti* intézményekben foglalkoztatottakra, nyugdíjasokra terjed ki. Ennek tükrében kell megfogalmazni azokat az igényeket és elvárásokat, melyek a jelenleg hatályos törvények által a szakszervezetek számára a kollektív alku keretében lehetőségként felmerülnek.

E stratégia célja: a VSZ XIII. Kongresszusán elfogadott Program megvalósítása érdekében *középtávú érdekvédelmi célok* kitűzése, és azok megvalósítására szolgáló *hatékony szervezetpolitikai intézkedések* előrevetítése.

Középtávú érdekvédelmi célok:

Javítani kell tagjaink foglalkoztatás-biztonságát!

Akkor, amikor a munkahely elvesztése családokat taszít teljes kilátástalanságba, egyértelmű választ kell adnunk tagjaink félelmeire. Az évek óta tartó bizonytalansági érzést fel kell váltania a kiszámítható jövő hétköznapi nyugalmának. Be kell látnunk, hogy a gazdasági átalakulás a létszám mozgását megköveteli és a teljes foglalkoztatás nem lesz többé kőbe vésett szabály. Ugyanakkor a munkavállalókat megilleti az a jog, hogy felkészülhessenek a sorsukat érintő változásokra.

A Vasutasok Szakszervezete követeli, hogy minden, a tagjait érintő munkáltatói intézkedésről olyan időpontban alkothasson véleményt, amikor azok aktív foglalkoztatási eszközökkel (pl. átképzés) a legkisebb sérelem nélkül kezelhetők legyenek. A légből kapott megalapozatlan elbocsátások ellen a VSZ a leghatározottabban fel fog lépni!

Bővítenünk kell a kollektív szerződésben szabályozott munkáltatási feltételek és szociális ellátások körét!

A kollektív szerződés elvesztésének lehetősége ráébresztett bennünket arra, hogy hiányában még inkább kiszolgáltatottá válnak a munkavállalók. Az áprilisi események tanulságaként nyilvánvalóvá vált, hogy az egyéni alkuval szemben a kollektív megállapodás jelenti az igazi garanciát a megszerzett jogosultságaink megőrzésére. *Ezért tovább kell bővítenünk a kollektív szerződés tartalmát.*

Tagjaink érdeke megköveteli tőlünk, hogy ne csak a MÁV Rt., hanem valamennyi gazdasági társaság és más intézmény esetében is kezdeményezzük a kollektív szerződés munkavállalókra és nyugdíjasokra jelenleginél kedvezőbb pontjainak kiterjesztését.

Növelni kell a jövedelmek és nyugdíjak reálértékét!

A vasutasok és a vasutas nyugdíjasok jövedelmi viszonyai 1995 során a nem kívánt mértékben romlottak. A nettó jövedelmek reálértékének nagyarányú csökkenése egyrészt kényszerű áldozatvállalásból, másrészt a társadalom egészét sújtó kormányzati intézkedések következményeiből fakad. *A jövőben a bértárgyalások során figyelembe kell venni minden olyan tényezőt, melyek a tagjaink nettó keresetére hatással van!*

A jelenlegi bérszerkezetben meglévő ellentmondások mihamarabbi feloldása mind tagjaink, mind a munkáltató közös érdeke.

Fellépünk a nyugdíjak reálértékének csökkenése ellen. A VSZ képviselői által közreműködünk egy olyan nyugdíjtörvény megalkotásában, amely biztosítja a nyugdíjak reálértékének megőrzését és a kisnyugdíjak létminimumát.

A MÁV Rt. átalakítása nem történhet a munkavállalók rovására!

Mindamellett, hogy a Vasutasok Szakszervezete tagjai nem csak a saját sorsukért, hanem a vasút jövőjéért is eredményesen küzdöttek, az elmúlt években lezajlott átszervezések során szerzett tapasztalataink szinte kivétel nélkül kedvezőtlenek. *Nem tartjuk törvényszerűnek, hogy az átalakulás csak a munkavállalók rovására történhet. Az eddig lezajlott privatizáció során szerzett tapasztalataink alapján elmondhatjuk, hogy a VSZ nem érdekelt a MÁV Rt. többségi tulajdonát képező gazdasági társaságok elidegenítésében. Ezért a jövőben mindennemű átszervezési elképzelést csak a munkavállalók sorsát megnyugtatóan kezelő megállapodás birtokában tudunk elfogadni.* Ennek a mellékvonalak reorganizációja kapcsán is érvényt kívánunk szerezni.

Védjük meg a vasútegészségügy egységét!

A vasútegészségügy sorsának alakításában, a vasutasság mellett, a vasút tulajdonában álló gazdasági társaságokat, mint tulajdonost kell megjelenítenünk és képviselnünk!

Követeljük, hogy a lehető legrövidebb időn belül vissza kell állítani a vasútegészségügy régi önállóságát. Ezt szem előtt tartva kell az intézményi ideiglenes alapokmányokat megújítani. Vissza kell állítani a MÁV Rt. munkáltatói jogát. Ennek megfelelően tagjainkat, mint tulajdonost és mint az ellátás alanyát egyaránt képviselnünk kell mindennemű átszervezés és átalakítás során. A vasútegészségügy sorsát nem csak az ottdolgozók, hanem valamennyi vasúti munkavállaló és vasutas nyugdíjas szemszögéből kell stratégiai kérdésként kezelni.

Markánsabb országos érdekegyeztetés!

Aktív és nyugdíjas tagjaink állampolgári létéből fakadóan erősíteni kell az országos érdekérvényesítés hatékonyságát. Más szakmákhoz tartozó kollégáinkkal közös gondjaink orvoslására közösen kell fellépnünk. *Abban vagyunk érdekeltek, hogy a szociálpolitika, a társadalombiztosítás, az egészségügy, az oktatás, a területpolitika meglévő feszültségeit és más országos érdekegyeztetést igénylő gond megoldásában az MSZOSZ a jövőben markánsabban védje a tagok érdekeit.*

Szervezetpolitikai intézkedések

Javítanunk kell érdekvédelmi eszköztárunk hatékonyságát!

A Vasutasok Szakszervezete egyenrangú partnerként kíván tárgyalni és megállapodni mind a munkáltatókkal, mind a tulajdonosokkal. E partnerviszony kiérdemlését az alábbi eszközökkel tudjuk csak elérni:

1. Szakértelmen alapuló érveléssel, mely nem csak felszínre hozza tagjaink elvárásait, hanem a megoldásokat és elemzéseket kidolgozva képes meggyőzni partnereinket elképzeléseink helyességéről.

2. A nyilvánossággal, melynek segítségével közvetíteni tudjuk tagjaink és a közvélemény felé érveinket és eredményeinket. Ezzel az eszközzel nem kampányszerűen, hanem folyamatosan kell élnünk.

3. A munkaharc eszközeit birtokolnunk kell azért, hogy ne kelljen igénybe vennünk azokat. A vasutasság bebizonyította sztrájkképességét, mely komoly tárgyalásra késztet minden partnerünket. Tovább kell erősíteni a Vasutasok Szakszervezete sztrájkképességét!

Javítani kell szolgáltatásaink színvonalát!

Tagjaink mind a mai napig elvárják, hogy a szakszervezeti tagsági viszonyból adódóan bizonyos szolgáltatásokhoz is hozzájuthassanak. A klasszikus formák továbbfejlesztésével kell ezen igény elébe menni. Segélyezés helyett gazdaságos biztosítást, az üdültetés keretében pedig az új formákhoz való kedvezményes hozzájutást kell támogatni. Az egyéb szolgáltatások területén az alapszervezetek játsszák a meghatározó szerepet. Részükre szakmai és pénzügyi tanácsadással kell további segítséget nyújtani.

A valóságos igényekhez és lehetőségekhez kell igazítani a jogsegélyszolgálatot.

Tovább kell fejleszteni az információáramlás eszközrendszerét!

A Vasutasok Szakszervezete hatékony működésének alapja a gyors információáramlás. Folytatni kell azokat a fejlesztéseket, melyek javítják az információ kétirányú továbbítását.

Tisztségviselőink védelme és továbbképzése mindannyiunk közös érdeke!

Egyértelművé kell tenni partnereink számára, hogy a társai bizalmából kötelességét végző tisztségviselőinket nem érheti semmiféle hátrány. A Vasutasok Szakszervezete minden eszközzel megvédi érdekvédelmi munkáját ellátó tagjait, bizalmitól a legfelső szintű vezetőkig! A tisztségviselők képzése kiemelt stratégiai feladat. Hatékony érdekvédelmet csak felkészülten lehet ellátni!

A foglalkoztatási megállapodások megkötésekor csökkenteni kell a nem függetlenített tisztségviselőkre jutó terheket.

Ápolni kell érdekvédelmi és érdekképviseleti partnerkapcsolatainkat!

Az eddigieknél jobban kell törekedni a társszakszervezetekkel való együttműködésre. Bízunk abban, hogy a szakszervezeti vagyon megosztását követően csökken a társszakszervezetek részéről korábban tapasztalható különállás ellenséges hangsúlyozása.

Az üzemi- és közalkalmazotti tanácsok és munkavédelmi képviselők munkájában jelöltjeink által betöltött szerepünket és felelősségünket a napi munkakapcsolatokban kell megjeleníteni. A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa munkájának segítése az összvasutasságot, a MÁV Rt. gazdasági társaságaiban dolgozó munkavállalókat érintő érdekünk. Elvárjuk a megválasztott ÜT tagjainktól a felelősségteljes, körültekintő, az érdekeket feltáró és szintetizáló tevékenységet.

Ki kell használni a szervezetben és a munkaszervezetben rejlő specializációt!

Jobb munkamegosztásra kell törekedni a szakági és területi bizottságok, valamint a központi munkaszervezet működtetése során. Az ésszerűbb feladatmegosztás az operatív irányító testületek feladata.

A VSZ rendelkezésére álló pénzeszközöket mindinkább az érdekvédelem feltételeinek javítására kell fordítani!

Át kell értékelni a sztrájkalap feltöltésére vonatkozó eddigi gyakorlatot. A jelenleg érvényes tagdíjmegosztás fenntartása mellett törekedni kell valamennyi pénzügyi forrás hatékonyabb felhasználására.

Tovább kell növelni taglétszámunkat!

Az elmúlt időszakban felmutatott eredményeink bebizonyították, hogy csak az aktív és nyugdíjas tagjaink egységes fellépése vezethet el a kitűzött célok megvalósításához. A szakszervezet egyedüli ereje az azonos sorsú és helyzetű emberek szolidaritásában van. Ezért tovább kell folytatnunk a szervezettség növelésére irányuló tevékenységünket. Meg kell értetnünk jelenleg nem tag munkatársainkkal, hogy az ő javukat is szolgáló céljaink elérésére közösen jobbak az esélyeink.

A stratégia maradéktalan végrehajtása érdekében hangsúlyozni kell, hogy valamennyi kitűzött érdekvédelmi cél és valamennyi megvalósításukra felsorakoztatott eszköz csak az összefogás árán érhető el, illetve teremthető meg.

A munkavállalók a munkáltatóval valós partnerviszonyra egyedül sohasem képesek! Az egyenrangú alku feltételeit, közösen is csak kemény munkával tudjuk kiérdemelni, mert nem kapjuk ajándékba!

Vasutasok Szakszervezete Kongresszusa

Módosították a VSZ alapszabályát



Szelei Ferenc, mint az Alapszabály Szerkesztő Bizottság vezetője elmondta: az alapszabály módosításával arra törekedtek, hogy a VSZ működése, érdekvédelmi, érdekképviseleti tevékenysége hatékonyabbá váljon. Javasolta módosítani a szervezet önmeghatározását: „*A Vasutasok Szakszervezete demokratikus felépítésű, és önkéntes tagsági viszonyon nyugvó ágazati, szakmai, érdekvédelmi és érdekképviseleti egyesület, amely szociális, kulturális, szabadidő, sport, üdültetési, képzési és önsegélyezési feladatokat is ellát.*" A módosítást azzal indokolta, hogy az 1991. évi 86. sz. társasági adóról szóló törvény 9. melléklete szerint a társadalmi szervezetek alapszabályában felsorolt tevékenységek nem minősülnek vállalkozási tevékenységnek, így azok kikerülnek a társasági adókötelezettség alól. A felsorolt tevékenységeket a VSZ eddig is végezte, mindössze az alapszabályában felsorolásszerűen nem tartalmazta, a módosításunk ennek pótlására irányult. A következő változás: A Vasutasok Szakszervezete alapszabálya Általános szabályok c. fejezetének Képviselői c. bekezdését az alábbiak szerint javasolta módosítani: „*Képviselői: elnök, három alelnök*". Indoklásul elmondta: *dr. Péter Mihályt*, a VSZ alelnökét 1995. szeptember 13-án a *Központi Üzemi Tanács elnökévé* választották. A VSZ érdekvédelmi tevékenységének megfelelő szinten való ellátása szükségessé teszi egy új érdekvédelmi alelnök megválasztását. Ebből adódóan a választmány létszámát 57 tagúra kell növelni, s az „elnökség létszámát is célszerű két személlyel bővíteni, összesen 11 főre. Összetétele: *VSZ elnöke, három alelnöke és megválasztott tagjai*".

Személyi változások

A kongresszus *Dr. Bíró Tibor* személyében új alelnököt választott, *dr. Péter Mihály* továbbra is VSZ-alelnökként irányítja a KÜT-öt. A 9 tagú elnökség létszáma 11-re nőtt (dr. Bíró Tibor alelnök, Horváth Csaba MÁV Rt. Vontatási Főnökség Szombathely).

Papp Pál lemondását a VSZ tiszteletbeli elnöki tisztségéről a kongresszus elfogadta. Ezzel a VSZ-nél a tiszteletbeli elnöki tisztség megszűnt. Papp Pál visszahívását a VSZ elnökségéből a jelenlevő 229 küldöttből 160 fő szavazta meg. Tekintettel azonban arra, hogy a hatályos választási szabályzat a visszahívást minősített kétharmados többségi szavazathoz köti (170 szavazat), Papp Pál továbbra is tagja az elnökségnek.

BEMUTATJUK

Dr. Bíró Tibor



„ ... 1974-ben kerültem a vasúthoz. A Dunakeszi Járműjavítóban esztergályos munkakörben dolgoztam 1977. január elsejéig. Ez után szakmát váltottam, mert időközben esti tagozaton két év alatt gépipari szakközépiskolai érettségit szereztem. 1984-ig dolgoztam a Dunakeszi Járműjavítóban, ekkor felvételiztem az ELTE Állam- és Jogtudományi karára, ahol sikerült a felvételi, nappali tagozaton végeztem 1989-ben, majd ezt követően a MÁV Budapesti Üzletigazgatósága munkaügyi osztályára kerültem, ahol munkaügyi ügyintézőként dolgoztam. Közben másfél évig ugyanott, a lakásgazdálkodási csoportvezetői feladatokat is el kellett látnom. 1991-ben átkerültem az Üzemviteli Szakszolgálathoz, ahol szintén munkajogi munkakörben tevékenykedtem, egészen az elmúlt év júniusáig, majd a Forgalmi Főosztályra hívtak dolgozni ugyanilyen munkakörbe.

Fő feladataim közé tartozott a kollektív szerződés helyi függelékeinek a jogszerűségi felügyelete, illetőleg az érdekképviseleti szervekkel való egyeztetés egyéni, illetve kollektív munkaügyi vitákban. Akik ismernek, a szakszervezetben erről az oldalról ismernek. A szakági, illetőleg vasúti érdekegyeztető tanácsi üléseken, „a másik oldalon ültem".

Szakszervezeti tagságom a VSZ-ben 1975-ben kezdődött a Dunakeszi Járműjavítóban, egy bizonyos ideig, az egyetemi felvételimet megelőzően, mintegy 2-3 évig tevékenykedtem szakszervezeti bizalmiként. Tagja voltam szintén 1-1,5 éves időtartamig az ott működő járműjavító bizalmi testületének, küldöttértekezletének.

Úgy vélem, a vasútnál „mind a két oldal" ugyanazt akarja, csak más elsődleges célokat tart szem előtt. Mind a szakszervezetek, mind a vasúti vezetés, gondolom, korszerű, működő vasutat kíván. (...) A cél tehát közös, az elvárás is közös, a különbség a kettő között az, hogy ha valaki egy adott szakterületen dolgozik, a megbízók személyében van a különbség, és akik számonkérik a dolgokat. Tehát én úgy gondolom, bármelyik oldalon ül is az ember, a dolga az, hogy a megbízói megbízását teljesítse. Ha valaki erre alkalmatlan, akkor a megbízást vissza kell vonni. ..."

(A kongresszuson elhangzott bemutatkozó beszéd szerkesztett, rövidített változata.)

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:

— vasúti tartálykocsik bérbeadására

— vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára

— nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik, tartálytest gyártására

— vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)

— vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására

— daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.

Felvilágosítás:

Vállalkozási osztály

Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725

Vasúti telefon: 03-29-86

BEMUTATKOZIK A VSZ ZÁHONYI TERÜLETI BIZOTTSÁGA

Írásainkkal az a szándékunk, hogy a döntést hozó és előkészítő, véleményező testületek, alaposabban átgondolva, a kollektív bölcsesség tudatában hoznának olyan intézkedést, amely a Záhonyban élők többségének is megfelel. **P. A.**

EGYELŐRE „A SZÉK HATÁROZZA MEG A TUDATOT"

Az állatorvosi ló

Átalakítás előtt áll — sokadszor — a záhonyi üzemigazgatóság. Megalakulása után igazán nem nagyon tudtak mit kezdeni vele. Az átrakó körzetben felhalmozott értékek állagának megőrzése vagy legalábbis további romlásának megakadályozása pénzbe kerül. Az pedig nincs errefelé sem.

Az üzemigazgatóság tevékenysége *mindig is nyereséges volt*, százmilliós eredményt produkált és produkál ma is. Ezért is érthetetlen számomra, hogy az *aranytojást tojó tyúkot miért kell privatizálni*, egyszemélyes kft.-vé alakítani. Valamit magára adó társaság üzleti tervét, tevékenységét úgy alakítja, hogy *nem produkál nyereséget, mert az* nem érdeke. A tulajdonost igazán ez nem érdekli, annál inkább, hogy az átalakítással mintegy 3000 fő kerül ki a MÁV Rt. létszámából. Egyszer: megfelelni a kormányhatározatnak, másodszor: egy gonddal kevesebb, harmadszor: a létszámból *kikerülők bére szabadon felhasználható.*

A gőzerővel tartó átalakítás előkészületeinél két irányzat jelent meg személyes indíttatástól az elfoglalt széktől függően. Az egyik: a jelenlegi Átrakási és Raktározási Igazgatóságot (ARI) átalakítani, a másik: a széles pályaudvarok és az ÁRI.

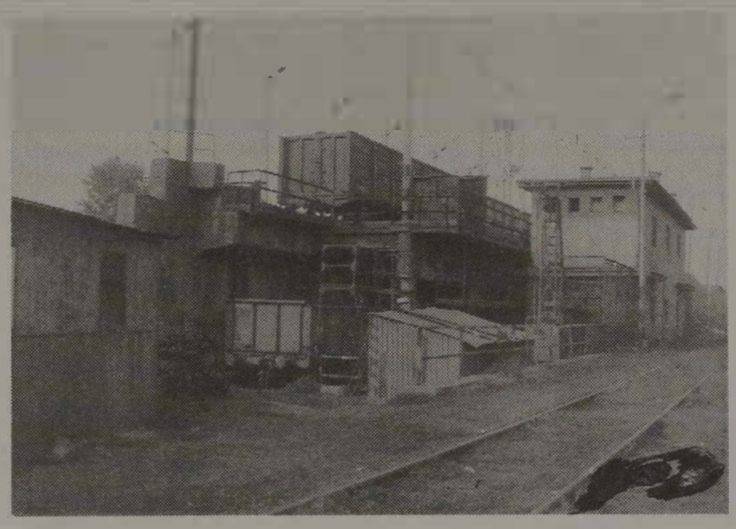
Számomra az 1992-es év végén megtartott több mint 400 fős munkavállalói fórum hangulata alapján — ami azóta csak romlott — nyilvánvaló, hogy *egyikkel sem tud azonosulni* az érintettek döntő többsége. Nem igazán érthető, hogy az átalakítás kidolgozásában azok vesznek részt, akiket egzisztenciálisan és anyagilag is érint majd. Szemérmesen hallgatnak viszont a harmadik változatról: az üzemigazgatóságot meghagyni a MÁV Rt. részeként és pénzügyi-technikailag hozni olyan helyzetbe, hogy az eredmény egy része, vagy a döntő többsége *fejlesztésre* legyen fordítható. A munkavállalók igazán ezzel tudnak azonosulni. Am egyelőre *„a szék határozza meg a tudatot"*. Érthetetlen, hogy ezt az *„aranybányát"* szándékosan, vagy véletlenül, de mindenképpen *pusztulni hagyták*. *„A vasút jó fejőstehén"*, csak tudni kell fejni, tartja a régi vasutasmondás: hát tudják fejni, annyi szent!

A körzet megszámlálhatatlan *kft.-i „aratnak"*, a piaci ár alatti bérleti díjakból, a nevetségesen alacsony iparvágány-díjakból, abból, hogy használják a vasút létesítményeit, Pestről, „zsebből osztott" kedvezményekből. „Megérne egy misét" megnézni *hány vasutas érdekelt* a különböző kft.-k vezetésében (Mt-előírás is!). A napokban találkoztam a szlovák kollegákkal. Elmondták, hogy az ágcsernyői átrakást 1993-ban privatizálni akarták, oly módon, hogy az *átrakó-munkásokat elbocsátják és dokkmunkásként, alkalmilag foglalkoztatták volna*. Ezt az elvet már 1992-ben hallottam Záhonyban, igaz akkor más székben ültek kiagyalói.

A szlovákok átlépték rubikont, nem privatizálták az átrakást, mert nem a vasút érdeke volt. Nemcsak a svédektől, az osztrákoktól, az amerikaiaktól, az ausztráloktól lehet tanulni, *hanem azoktól is, akik „hasonló cipőben járnak"* ... és ez olcsóbb is lenne talán.

Nehéz év vége elé nézünk Záhonyban. Nemcsak a jövő évi bérfejlesztés mértéke, hanem létünk miatt is. Csattanós válaszra van szükség ahhoz, hogy megszűnjön az állatorvosi lóként való kezelése Záhonynak, hogy ne stresszben, ne azzal kezdjük a napi munkát, mi lesz velünk, lesz-e holnap munkahelyünk, hova mehetünk Szabolcsban, hanem jó volna ha viszonylagos biztonságban *arra koncentrálhatnánk, ami a feladatunk.*

Pőhacker Attila



Így látom én!

1985-ben költöztem Kisvárdára, 32 évesen, szakma nélkül nem sok lehetőségem volt az elhelyezkedésre. Azelőtt semmi kapcsolatom nem volt a vasúttal. Családomban volt vasutas és így merült fel a vasút, mint lehetséges munkahely. Kocsirendező lettem Záhony széles pályaudvaron. Nehéz, embert próbáló munka volt abban az időben Záhonyban kocsirendezőnek lenni. Állandó létszámhiány, három műszakos munkarend, rendszeres túlórázás, rossz munkakörülmények voltak a jellemzők. Mindezek ellenére megszerettem a munkámat. Munka volt, a fizetés viszonylag jónak mondható. Biztosnak tűnt a jövő. Váltókezelő lettem. A rendszerváltás után jelentős változás történt. Csökkentek a szállítási igények, megindult a létszámleépítés. A munkakörülmények még rosszabbak lettek. A végrehajtó szolgálatban úgy tapasztaltuk, hogy a leépítések szinte csak minket érintenek. A munkát sokszor a szükségesnél is kevesebben végeztük. Bár az igaz, hogy mennyiségben csökkent, de rapszodikussága miatt csak utasításellenes, balesetveszélyes munkavégzéssel lehetett időben elvégezni. A dolgozók hangulata egyre romlott, amit a Záhony–Csop határforgalom „ideiglenes szüneteltetése" tovább rontott. A vasutasok körében legendák keringtek arról, hogy környezetvédelem és „vasútmodernizáció" fedőnéven a hatalmas kamionparkokkal rendelkező, közúti fejlesztésben érdekelt politikai vezetőink tudatosan teszik tönkre a vasutat. Az a hír járja vasúti vezetőinkről is, hogy nagyon sokan érdekeltek különböző társaságokban. Vezető beosztásukat arra használják, hogy a vasút megcsappant bevételeinek egy részével a társaságokon keresztül saját jövedelmüket növeljék.

A közúti szállítás (kamionforgalom) Záhony biztonságát is veszélyezteti. Egyes áruk szállítása közúton nem biztonságos, vasúton már megoldott, elég lenne közúton az élő és gyorsan romló küldemények szállítása.

Külföldön, tudomásunk szerint, a közúti fuvarozást szigorítják. Így kerül több ország kamionja a Záhony–Csapi határra.

Az életkörülmények romlanak. A vezetők között szétosztott hatalmas pénzösszegekről, azok jogosságáról, a milliós károkat okozó vezetők felelősségre vonásáról az emberek nem kapnak hiteles információt. Egyre kevésbé bíznak a politikai és gazdasági vezetőkben egyaránt.

Ha lehetne valamit kívánni, azt kívánnám, hogy a vasút valóban fejlődjön.

A vasutas minden szinten meg tudjon élni a vasúti fizetésből, ne legyen rákényszerítve a vasútellenes egyéb tevékenységre, vagy másodállásra.

Bakos Sándor

Keleten a helyzet változatlan

Fél évvel ezelőtt jártam utoljára Záhonyban, ahol akkor forró volt a hangulat a széles pályaudvar bezárása miatt. Akkori elképzelések szerint 60 vasutassal voltak többen a szükségeshez képest. Azóta már tisztázódtak ezen ügyben a viszonyok, de mára új gondokkal kell megküzdeni az üzemigazgatóságon és az Átrakási és Raktározási Igazgatóságon.

Mintha a végtelenbe tartana velem a vonat, olyan hosszúnak tűnik az út, mire a vonat lefékez Záhony állomás harmadik vágányán. Beszökött az ősz a vasutas régióba. Az ablakból változatos a táj: aranysárga nyárfaerdőt almáskert vált fel, majd a tuzséri Lada lerakatok emlékeztetnek arra, hogy már *közel a volt szovjet határ*. Párhuzamosan haladunk a 4. számú főúttal. Kamionok közelítenek a határhoz, amelyhez nem kis bátorságra van szüksége a gépkocsi vezetőjének, ugyanis napokba is beletelhet amíg átjut az ukrán oldalra.

Vannak napok, amikor alig várakozik néhány TIR feliratú teherautó, ilyenkor persze semmi esélye a forgalomba állított *kamionszállító vonatnak*. Az elmúlt három hónap alatt csak *minden harmadik napra* telt meg egy szerelvény. Riasztja a sofőröket a 110 dolláros átfuvarozási költség, illetve abban érdekeltek, hogy minél később jussanak el a célállomásra, mert addig is jár nekik a napidíj — tudtam meg *dr. Lőrincz Sándortól*, aki *üzemigazgató*. Már ismerősként fogad és az az érzésem mintha kevesebb ránc lenne az arcán a fél évvel ezelőttihez képest.

— Sajnos, azt kell hogy mondjam, *még mindig sokan vagyunk*, bár a létszám az elmúlt nyolc hónap alatt több mint 400 fővel csökkent. Többnyire a *karbantartói, fenntartási dolgozók foglalkoztatása okoz problémát*, de hozzá kell tennem, hogy olyan rossz az eszközeink műszaki állapota, hogy mindenkinek tudunk munkát adni. *Fejlesztésre lenne szükség* de mi is tudjuk, hogy nincs a MÁV Rt.-nek pénze. Azért az több mint érdekes, hogy 1994-ben az árutonna-kilométer teljesítésében a *budapesti és záhonyi igazgatóságok jártak az élen*. Ugyanakkor *az idei tervet mind a hét csomóponton 25 százalékkal emelték meg*, tekintet nélkül arra, hogy jól vagy rosszul dolgozott az adott terület. A beruházásra, fenntartásra fordítható összegek viszont nem emelkedtek. Így kénytelenek vagyunk olyan megoldáshoz folyamodni, mint azt Eperjeskén tettük. Egy vállalkozó idén felújítja az állomás vágányait, de csak a jövő évi keretből tudjuk kifizetni. Azért összességében bizakodó vagyok, mert létszám-leépítés ide, pénzhiány oda, azért az idén végzett *vasúti szakközépiskolásokat mind fel tudtuk venni*. Bízom a jövőben, mert egyszer minden rossznak vége lesz — fejezte be mondanivalóját dr. Lőrincz Sándor üzemigazgató.

Záhony állomást járva furcsa mélyedést fedeztem fel. Mintha a kubikosok új halastavat vájtak volna a vágányok közé. *Pőhacker Attila* VSZ területi titkár megnyugtat, hogy ott még nem tartanak, hogy halakat kellene tenyészteni. A látvány magyarázata egyszerű. Az évek hosszú során az orosz vagonokból kifolyt a vasérc, és napjainkra már több mint egy métert is elért az ércréteg vastagsága. Egy vállalkozó 20 millió forintért vette meg az eddig töltésként szolgáló nyersanyagot. *„Biztos, hogy így is a vállalkozó járt jobban, nem a vasút"* — tette hozzá Attila némi lemondással.

A XVIII. sz. őrhelyen hárman dolgoznak. Egy *vezető váltókezelő*, s két *váltókezelő*. A székeket már maguknak szegelték meg vagy drótozták össze, mert egyébként szétestek volna. Pőhacker Attila elmondta, hogy legalább ilyenekre oda kellene figyelni, és esetleg a 20 millióból erre is fordítani.

Délután az Átrakási és Raktározási Igazgatóságon (ÁRI). Kovács Józseffel, az ÁRI igazgatójával találkoztam, aki szintén statisztikákkal kezdi a beszélgetést. Ezen a területen is *jelentősen csökkent a létszám*, de mértéke nem éri el az átrakási teljesítmény visszaesését. *Átképzéssel, átszervezéssel* az igazgató megoldhatónak tartja a problémát. Azon karbantartók akik vállalják a *darukezelői vizsga* megszerzését, azok bizton számíthatnak arra, hogy a jövőben is lesz munkájuk. Kérdésemre, hogy mivel kompenzálják a több szakmát, Kovács József csak annyit mondott: a *munkahellyel*.

Ottjártamkor (október 3-án) ülésezett a vezérigazgatóságon egy team, amely az *ÁRI privatizációját* készíti elő. A jelenlegi információk szerint *100 százalékos MÁV tulajdonú kft.-vé* alakítják át. Bővebbet egyelőre az igazgató sem tud. Minden dolgozóban fészket rakott a félelem, hogy hogyan lesz ezután.

Délután Pőhacker Attila felhívta *dr. Bíró Tibort* a VSZ új érdekvédelmi alelnökét. Egy rövid gratuláció után rögtön a lényegre tért: — Abban kellene segítened, hogy *Záhonyt megint át akarják alakítani*. Szerintünk ez csak akkor megy, ha az *egész térséget egységben kezelik*, és nem csemegéznek belőlük a privatizátorok. Egyébként *helyi sztrájkokat* is elképzelhetőnek tartunk.

TP

Az öreg

Gyönyörűen rendezett családi házában látogattam meg a VSZ záhonyi „öregjét", Furda Istvánt, aki nemrég egészségi okok miatt mondott le a záhonyi Átrakási és Raktározási Igazgatóság (ÁRI) szb-titkári funkciójáról.

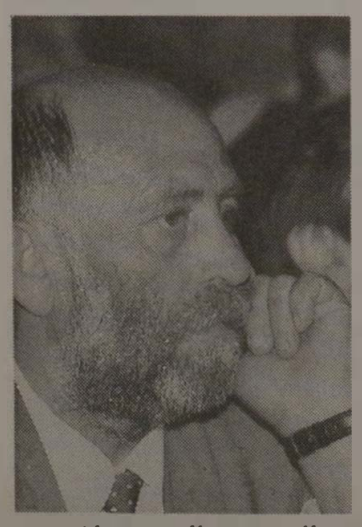
— *Hogy vagy Pista?*

— Köszönöm, jól. Most élem át azt, amit minden bizonnyal mindenki, hogy felkelek időben, a megszokott reggeli tevékenység után indulnék dolgozni, de nem kell ...

— *Nagy vargabetűt írtál le azzal, hogy pályamunkásból elismert szb-tikár lettél.*

— Szó sincs erről, abban az időben mindenki így kezdte, ezért is más az én korosztályom vasútszeretete, mert mi a ranglétrát a kátrányszagú vasútnál kezdtük „megmászni". Kár, hogy manem így kezdik az okosok ...

— *Hogyan lettél szakszervezeti tisztségviselő?*



— Ahogy említettem, pályamunkásból kocsirendező lettem Záhonyban. 1970-ben Eperjeske kiépítése után ide helyeztek át munkavédelmi felügyelőnek. Itt dolgoztam 1976. június 1-ig, a GRF megalakulásáig. Innen datálódik szakszervezeti munkám.

— *A szakszervezetnél nem volt „ranglétra"?*

— De. Különböző tisztségeket betöltöttem addig is, de főfoglalkozású szervezőként igazából innen számítom. Úgy érzem, eredményeket is innen tudok felmutatni.

— *Például?*

— Létszámunk rövid idő alatt 1300 főről 2386 fős lett, a kriminálisan alacsony szervezettség (66,3 százalék) 1978-ra 99,8 százalékot ért el.

— *Ez a sikerélményed?*

— Dehogy! A sikerélmény az, hogy az akkori VSZ-vezetéssel összekülönböztem, majd 4 évi szakvonali munka után a tagság bizalmából többes jelölés útján választottak titkárnak. Ez a bizalom adott erőt. Emberekért — emberekkel. Az érdekekben a saját érdekem soroltam az utolsó helyre. Mindig is vallottam az egységes vasutas érdeket, ezen belül a záhonyi egységért küzdöttem.

— *Hát ez újra aktuális!*

— Tudom, hidd el, az itt élők egységes Záhonyban gondolkoznak. Nem volt jó, ha Debrecenhez csatoltak, nem volt jó, ha szétszedtek bennünket. Igazán eredményt csak akkor mutatott Záhony, ha hagyták, hogy egységesen dolgozzanak.

— Tudom!

— *Mik a terveid?*

— Egyelőre pihenés, szükségem van a regenerálódásra. Fiaim végeztek, mérnökök, az unokáimmal is szeretnék több időt eltölteni. Nem mondtam le a szakszervezetről, a nyugdíjas alapszervezetben szeretnék tevékenykedni, ha egészségem engedi.

Tudod, jó az öreg a háznál, ha kár nincs, kárt csinál!

(Pőhacker)

Éles helyzet a szélesen

1973-ban kezdtem dolgozni Záhonyban az akkor mindenki által ismert, de sem anyagiakban, sem erkölcsiekben el nem ismert széles pályaudvaron. A végrehajtó szolgálatban, valamint az akkor átrakónak nevezett területeken (nem túlzás) emberfeletti munka folyt.

Záhony széles pályaudvar teljesítette, sőt túlteljesítette azokat az *elvárásokat*, amelyeket az akkori politikai helyzet elvárt tőlünk. Az elvégzett munkáért „cserébe" az *ipari átlaghoz viszonyítva 25 százalékkal kevesebb bért kaptunk*, de volt egyenruhánk, munkahelyünk, munkánk és büszkék voltunk arra, hogy vasutasok vagyunk.

Igaz, hogy a napi munka után csak *egy lavór hidegvíz* állt a rendelkezésünkre „tisztálkodás" céljából, mégis szívesen vállaltuk a nehézségeket, mert igen kevés kivételtől eltekintve úgy láttuk, *egyfelé húzzuk a szekeret*. A rendszerváltás, az úgynevezett átalakulási folyamatok *megzavarták* az addig jól működő és főleg hatalmas nyereséget hozó folyamatokat.

A MÁV élén történő *gyakori vezetőváltás*, az új vezetők *hajmeresztő tervei, ötletei, a gigantomániában szenvedő*, de a vasútnál *igen csekély gyakorlati tapasztalattal* rendelkező új vezetői réteg lassan az enyészetnek engedte át a széles pályaudvart. Az infrastruktúra fejlesztése kimerült az *új irodaházak*, nyugati márkájú gépkocsik és a bértarifán kívüli — nem csekély — anyagi juttatások kifizetésében. Közben a munkahelyen maradt a *lavór hidegvíz*, a század elejét idéző munkakörülmények.

Ez évben azután eljutottunk odáig, hogy a széles pályaudvar forgalmát „ideiglenes jelleggel szüneteltetik".

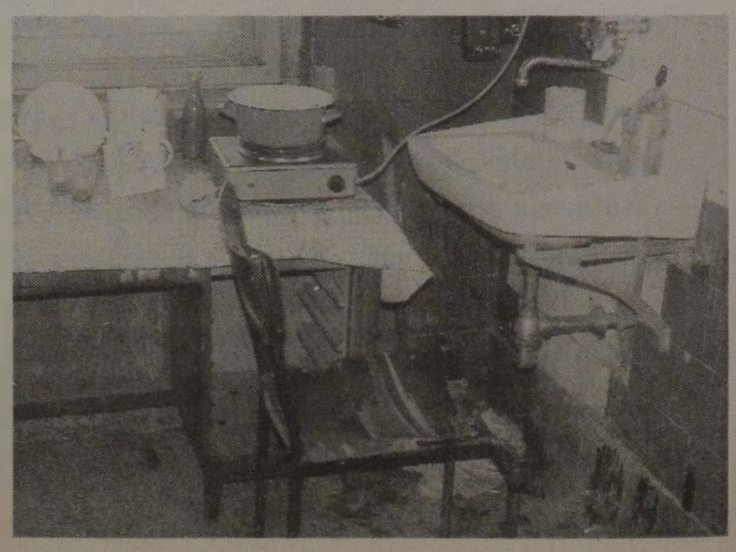
Elkeserítő, és egyben felháborító az a tudat, hogy az a munkaterület, amely nem kis pénzt hozott a MÁV konyhájára *„ebek harmincadjára"* kellett hogy kerüljön. Talán nem túlzás azt állítani, hogy jelenlegi vezetőinket teljesen hidegen hagyja a *„kereskedő vasút"* fogalma.

A jelenlegi politikai és gazdasági helyzetre való hivatkozás elegendő ahhoz, hogy mindenki, aki hivatali beosztásánál fogva megteheti, *saját pecsenyéjét sütögeti*. Ezek persze nehezen, vagy egyáltalán nem bizonyítható dolgok, csakhogy az *egyszerű vasutasnak is van szeme és füle*. A záhonyi széles pályaudvar jelenlegi állapotában fillérekért eladható. Bizonyára a *leendő vevők* között lesz olyan is, aki ilyen állapotba hozta ezt.

Az igen tisztelt urak azonban valamit kihagynak a számításaikból. Záhonyt és ezen belül is a széles pályaudvart a *kétkezi, egyszerű vasutas tartotta fent* és *ezután is ők fogják fenntartani!*

A lehető legkeményebb ellenállásra számíthatnak akkor, ha a széles pályaudvart — egyéni érdekeket szem előtt tartva — *elkótyavetyélik*, semmibe véve ezzel több száz vasutas évtizedes munkáját és érdekeit.

Falkenheim József



FEJTSE KI VÉLEMÉNYÉT!

Küszöbön a bértarifa-módosítás

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) július közepi ülésén a MÁV Rt. vezetői a munkavállalói érdekképviseleti szervezetek képviselőinek átnyújtották a bértarifa módosításával kapcsolatos elképzeléseiket. A Magyar Vasutas hasábjain felhívtuk olvasóink figyelmét arra, hogy szívesen helyt adnánk hasábjainkon a bérrendszer módosításában érintett munkavállalói véleményeknek. Továbbra is arra buzdítjuk olvasóinkat: mondják el véleményüket, javaslataikat.

Alulértékeltek vagyunk

A Magyar Vasutas felhívására az alábbi személyes észrevételezést teszem.

Szakmunkások és szakmunkások között, illetve a szakszolgálatok (biztosítóberendezési, távközlő, pályafenntartási,) szakmunkás képesítésű dolgozói között igen *nagy kategóriakülönbség van* a besorolásukban. Ami helyénvaló is volna, ha mögötte magasabb iskolai végzettség, vagy magasabb besorolásra jogosító vasúti szakképesítés vagy tanfolyam állna, de ez sok esetben nem érvényesül, illetve a kisebb bérbesorolás a magasabb iskolai végzettséggel, MÁV-tanfolyammal párosul.

Jelen esetben a pft. szakszolgálat kitérőlakatos beosztású dolgozóit fogom összehasonlítani a helyi biztosítóberendezési és távközlő szakszolgálat szakmunkás dolgozóinak bérbesorolásával, amiből az fog kiderülni, hogy a *pft. szakszolgálat dolgozói alulértékelt beosztásban dolgoznak*!

Példák: *Biztosítóberendezési dolgozók*, lakatos beosztásban 12-es, 11-es kategória. (Középiskolai érettségi, alapfokú MÁV tanfolyam, vagy tanfolyam nélkül.)

Távközlő dolgozók: ipari szakmunkásképző, alapfokú MÁV tanfolyam 11-es kategória.

Pályafenntartási dolgozók: lakatos beosztásban 9-es kategória szakközépiskolai érettségi, szakmunkás képesítés, technikus képesítés, MÁV középfokú tanfolyam, illetve szakközépiskolai érettségi, szakmunkásképző, MÁV alapfokú tanfolyam 9-es kategória.

Ezen konkrét tények felsorolása után minden elfogultság nélkül kijelenthetjük, hogy *a pft. szakszolgálat, szakmunkás képesítésű dolgozói alulértékeltek a* társszolgálatok szakmunkás képesítésű dolgozóival szemben, annak ellenére, hogy a *munkavégzés sajátosságai túlnyomó többségben megegyeznek*. Kültéri munka, karbantartás, fenntartás, új kitérők telepítése, fenntartása. A biztosítóberendezés és a pft. szakszolgálat összehangolt váltó erőmérés, illetve vágányzáras munkálatai.

Most a távközlő és a vvf. szakszolgálatot nem említem, mivel a legjobban összehasonlítható a biztosító-berendezési dolgozók és a pályafenntartási dolgozók helyzete, illetve besorolása.

Mivel, az előterjesztői szándék szerint, az érintett dolgozókat be akarják vonni a bérrendszer módosításába, úgy az kérem, hogy a méltánytalanul háttérbe szorított pft. szakszolgálat dolgozóinál *hozzák egyszintre a béreket a társszolgálatok hasonló végzettségű szakmunkás dolgozóival.*

Tóth Zoltán kitérőlakatos

NYUGDÍJPÉNZTÁR

MEGALAKULT

Vasutasok önálló nyugdíjpénztára

Október 3-án tartotta alakuló közgyűlését a Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár. Létrejöttét a Vasutas Önkéntes Támogatási Alap (ÖTA) finanszírozta 20 millió forinttal. Az ÖTA egyébként már 85 éve élvezi a vasutasok bizalmát, ezért várható, hogy az önkéntes nyugdíjpénztárat is sikerül népszerűvé tenni a dolgozók körében. A pénztár alapító tagjai elfogadták, hogy a fizetendő tagdíj összege az idén a bér 2 százaléka, a következő évtől ez az érték 4 százalékra növekszik majd, amelynek a felét előreláthatólag a munkáltató átvállalja. A támogatás mértéke azonban függ a vasutas-szakszervezetek és a MÁV Rt. között jelenleg is zajló bértárgyalásoktól.

Hogyan lehet a Vasutas Nyugdíjpénztárba belépni?

Valamennyi szolgálati főnökségen az ÖTA-ügyintézőnél. A Vasutasok Szakszervezetében bővebb felvilágosítást lehet kapni a 01-19-77/145 üzemi telefonszámon.

Ki lehet tag?

A vasutas nyugdíjpénztár tagja lehet a Magyar Államvasutak Rt., Győr-Sopron Ebenfurti Vasút Rt., a Magyar Államvasutak Rt. által alapított vagy többségi részesedésével működő gazdasági társaságok, a vasutas munkavállalók érdekképviseletét ellátó szervezetek, a vasutas sportegyesületek, kulturális intézmények, vasutas jótékonysági egyesületek, a vasutas egészségügyi intézmények, a közforgalmú vasút felügyeletét ellátó intézmények munkavállalója, köztisztviselője.

(Legközelebbi lapszámunkban a nyugdíjpénztári kedvezményekről, a szolgáltatásokról, a tagdíjakról és más fontos tudnivalókról írunk.)

Varga Gyuláné

KORKEDVEZMÉNY, KARNYÚJTÁSNYIRA?

Kocsiszolgálati tagozat

A kocsivizsgálók korkedvezményes nyugdíjazását a Vasutasok Szakszervezete kocsiszolgálati tagozata — legutóbbi 1995. szeptember 16-i ülésén — ismét napirendre tűzte.

Amint azt a *Zubály Bertalantól*, a tagozat vezetőjétől az értekezletet követően megtudtuk: kocsiszolgálati tagozat 1990-es megalakulása óta folyamatosan követeli a vágányok közt forgalombiztonsági ellenőrzéseket és javításokat végző gépészeti kollégák korkedvezményét. A több mint négy éve szorgalmazott kezdeményezés úgy tűnik, most végre jó kezekbe került. A tagozat 1994 őszén kérte fel dr. Tari Endre urat, a MÁV Vasútgészségügy Igazgatóság igazgató főorvosát, segítsen kimozdítani a holtpontra jutott kívánságot. A felkérésnek eleget téve, a vasútegészségügy szakemberei az elmúlt félévben elvégezték a megjelölt munkakörök terhelésvizsgálatát. Az egyelőre még nem hivatalos mérési eredmények alapján a műszaki kocsiszolgálati feladatok ellátása olyan *nehéz fizikai munkának minősül*, amelyet *kényszertesthelyzetben az időjárás viszontagságainak*, fokozott *baleset- és fertőzésveszélynek kitéve*, többek között *erős fény és árnyékhatás okozta tartós pszichés* igénybevételt is jelent. A vizsgálatok ugyan nem tértek ki számos egyéb tényezőre, de dr. Tari Endre is utalt arra, hogy súlyosbítja a helyzetet a *vasútikocsik rossz műszaki* állapota miatt fellépő fokozott *felelősségvállalás* is.

Zubály Bertalan végezetül elmondta: a kocsiszolgálati tagozathoz tartozó kollégák kitartásának köszönhetően karnyújtásnyi *közelségbe jutottak a megoldáshoz*. A végső sikerhez vezető úton azonban csak körültekintően szabad elindulni. Jó politikai érzék és kedvező gazdasági helyzet is kell ahhoz, hogy a korábban aláírásgyűjtéssel is nyomatékosított elvárás maradéktalanul teljesüljön. A tagozat ezúton is köszöni tagságának támogatását és türelmét.

KSz.

PROFITCENTRUM, VÉSZTŐ

Minden bizonytalan

(Folytatás az 1. oldalról)

— *Nem tudom, hogy kinek áll az érdekében, hogy a leendő profitcentrumokat eleve tönkre tegyék*? Az egyik környékbeli tsz ezer tonna gabonához igényelt kocsikat és a MÁV nem tudta kiállítani. *Mit várunk majd akkor, ha önállóak leszünk*? Teljesen érthetetlen az üzletigazgatóság hozzáállása. Erre mondok egy példát. A vontatási telep és az állomás fűtése 7 millió forintba kerül egy év alatt. Ezzel szemben a vésztői képviselő testület határozatot hozott, hogy amennyiben bevezetik a gázt az állomásra, ezért nem kér a falu közműfejlesztési hozzájárulást. Egy kivitelező ingyen szállítaná a terveket, és az egész beruházás, egy évi gázszámlával együtt csak 6 millió forintba kerülne. Vagyis egy fűtési idény alatt megtérülne a beruházás.

A *javaslaton máig is rágódik Szeged*, pedig a vak is látja, hogy melyik megoldás az előnyösebb. Vagy egy másik ügy. A vésztői polgármester megígérte, hogy *évi egy millió forinttal támogatna egy MÁV-os kis autóbusz forgalomba állítását*, így megoldható lenne, egy a vonathoz csatlakozó helyi járat beindítása.

Az eszközhelyzetről csak annyit: a jelenlegi forda szerint minden Bz-motorvonatot és mellékkocsit forgalomba állítottak, és így *nagyjavításra egyetlen járművet sem lehet kivonni.* Két vonatot adott kölcsön az üzletigazgatóság Püspökladány állomásra, és félő, hogy a regionális vasút ezeket nem látja viszont. Az *infrastruktúra elsorvasztásával* az egész térség kiesik a beruházásokból, és sajnos, a pusztításhoz a MÁV Rt. a nevét adja — teszi hozzá kissé beletörődötten. Ekkor lép be az ajtón egy erős testalkatú, mosolygós ember.

— *Főnök, aláírod a betegpapíromat*?

— Persze, gyere csak be Karcsi! — mondja *Csüllög Bálint*

— *Leselejteztek Pici*? — kérdezi *Hunyadi György* némi iróniával.

Indítsd el mihamarabb a leszázalékolást — teszi hozzá a kirendeltség vezetője — mert tudod, hogy *nincs más lehetőséged*!

— Még egy évig leszek betegállományban, addig is fizetnek — neveti el magát Pici, majd kihátrál az ajtón...

Huszár János Vésztő állomásfőnöke bő egy hét múlva a regionális vasút helyettes vezetője lesz. Éppen, mikor belépek az irodájába, csörög a telefon. *Varga Zoltán* — leendő főnöke — a profitcentrum már kinevezett vezetője beszél a vonal túlsó végén. Miután leteszi a kagylót, közli velem, hogy Varga *megtiltotta a nyilatkozatot.*

— Akkor az állomásfőnökkel kívánok beszélgetni. Úgy lehet?

— Lehet.

Továbbra is az új szervezeti felépítés a téma. Huszár optimista. Elmondja, hogy minden átképzett mozdonyvezetőt tudnak foglalkoztatni, és bízik abban is, hogy az eszközgondok is megoldódnak. Elképzelni sem tudja, hogy bezárhatnák ezeket a vonalakat, mert nincs helyettük már közlekedési eszköz. Hogy *mindehhez honnan lesz pénz, még ő sem tudja.*

Vésztőről továbbutazom *Békéscsaba* felé. Még *Gyuláig* sem jutok el, amikor a háromrészes Bz már zsúfolásig megtelt, még a poggyászkocsiban is emberek szoronganak. Óvatos vasutasok figyelmeztetnek, hogy ne mondjam el, honnan jövök, mert abból baj lehet. A biztonság és a kényelem kedvéért letelepszem a mozdonyvezető mellett a vezető álláson. *Molnár Mihály*, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének aktív tagja, de azért szívesen áll a rendelkezésemre, mert őrül annak, hogy valakinek kibeszélheti magát.

— *Szép újszülöttnek nézett ki, de sajnos ebből már csak torzszülött lehet.* Két hónappal ezelőtt még úgy látszott, hogy rentábilissá tehető a új működési forma. Már eleve módosult a profitcentrum határa, így az eredeti tervben szereplő *Püspökladány-Szeghalom vonal marad a debreceni igazgatóság kezelésében.*

Az új eszközállománnyal, amelyet az új gazdálkodó szervezet rendelkezésére bocsátanak, *már ma is képtelenség* az *utasok elszállítása*. Ugyanez vonatkozik a *teherkocsi* parkra. Meg kellene érteni a MÁV vezetőinek, hogy csak *akkor tudunk működni, ha legalább a minimális feltételek biztosítottak* — tette hozzá nyomatékkal *Molnár Mihály*

A kicsiny vonat begördül Békéscsaba állomásra és a három Bz-kocsiból több száz ember száll ki. El sem tudom képzelni, hogyan fért el ennyi utas a kicsi, piros vagonokban.

TP



Molnár Mihály: *„... csak torzszülött lehet ..."*

Tóth Mihály esztergályos mester

I. telep
6769 Pusztaszer, Felszabadulás u. 17.
Tel./fax: 62-375-279

II. telep
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48.
Tel.: 62-364-555 Fax: 62-364-774

Ön is vegye igénybe a hazai és az export piacon több évtizedes tapasztalatokkal rendelkező gépipari vállalkozásom szolgálatatásait!

Vállajuk:

- haszongépjárművek, mezőgazdasági gépek, mozdonyok és vasúti járművek alkatrészeinek gyártását,
- fémszerkezetek, fémtömegcikkek és
- hajtóművek készítését.

Fogaskerékgyártás felsőfokon:

- egyedi és sorozatgyártás,
- teljes típus- és méretválaszték (m=1-16 mm, d=20-1200 mm)
- mart és köszörült kivitelben.

A minőséget a magyarországi élvonalba tartozó gépparkunk biztosítja az Önök számára.

További részletes információval az alábbi címen állunk rendelkezésükre:
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48. Telefon: 62/364-555 Tel/Fax: 62/364-774

Tóth Mihály
forgácsoló vállalkozó

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

Tevékenységi körünk:

- ***Bz motorvonat fővizsga, Bz motorkocsi korszerűsítése, komfortosítása, Bzx átalakítása motorkocsivá, Bzx komfortosítása***
- ***4 tengelyes személykocsi fővizsga, személykocsi forgóváz javítás, személykocsik, teherkocsik és dízelmozdonyok kerékpárjainak fővizsgája, fődarabjainak és alkatrészeinek javítása és felújítása (PRÁGA 2M70 típ. hajtómű, irányváltók, légtartályok, klf. motorok...)***
- ***teherkocsi részlegvizsga, futójavítás, fővizsga az alábbi típusoknál: Gbgs, Gbs, Es, Tcs, Gags, Lgs, Eas főjavítás***
- ***vasúti nosztalgia járműjavítás***
- ***emelőgépek, kötöző elemek vizsgálata, javítása és minősítése***
- ***láng és plazmavágás, szemcseszórás***
- ***acél- és alumíniumszerkezet-gyártás, szerelés***
- ***nagypontosságú fémmegmunkálás forgácsolással.***

Minket válasszon, velünk csak nyerhet!

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

TÖPRENGÉS A BALOLDALISÁGRÓL

Tégy a gyűlölet ellen!

Interjú Hegedűs Zsuzsa szociológussal

Hegedűs Zsuzsa Franciaországban élő szociológus nevét azok is ismerik, akik tudományos munkásságával nem találkoztak. A Tégy a gyűlölet ellen! mozgalom egyik motorjaként hallhattunk róla. A mozgalom megmozdított sok kis közösséget. Gyerekek, felnőttek csatlakoztak hozzájuk. Voltak látványos, és kevésbé látványos események. A lényeg, hogy elindult valami sok ezer emberben: tenni kell, mert vannak, akik embertársaikat különböző okokból ki akarják rekeszteni. Születtek kiadványok, képeslapok jelentek meg, amelyek eljuthatnak azokhoz, akik hasonlóan gondolkoznak az ember felelősségéről.

— Ha azt kérdezed tőlem, mi az a baloldaliság, azt mondom, hogy az, ha én mindent megteszek a saját gyerekemért, de teszek a mások gyerekeiért is valamit. A baloldaliság *szolidaritás*, a másokkal való foglalkozás, törődés. Lehetőséget adok a leszakadó embernek, hogy tanuljon valamit. Nem engedem, hogy idő előtt kikerüljön az iskolából. Nem szabadulok meg tőle csak azért, mert gyengébb képességű. Egy társadalom nem engedheti meg, hogy *hátrányos helyzetből induló családok gyerekei ezerszámra utcára kerüljenek*, mert az hamarosan azok teljes leszakadásához, elzülléséhez vezet. Számomra az a legfontosabb, hogy természetes legyen az a fajta szolidaritás, amely személy szerint megvan az emberekben, csak nem biztos, hogy előbukkan. Azt kell tudatosítani már gyermekkortól kezdve, hogy személy szerint *felelős vagyok az emberekért*. Az lesz az igazi demokrácia, ha az esélyegyenlősége meg lesz minden gyereknek arra, hogy ember lehessen. Az emberi méltósághoz az is hozzátartozik, hogy tanulhasson, lakhasson a gyerekem, jövőt adhassak neki.

A demokratikus intézményrendszer keretei adottak, már csak tartalommal kell megtölteni. Ma Magyarországon *felerősödött az önzés* az emberekben. Ma itthon nagyobbak a különbségek a leszakadók és a gazdagok között, mint Nyugat-Európában. A nyugaton élőnek az is furcsa, hogy mennyire az anyagiakon mérik magukat az emberek. Másodrendűnek érzi magát az, akinek nem nyugati kocsija van, vagy nem úgy öltözik, mint a tehetősek. Nemcsak lenézik a gazdagok a szegényt, a kevésbé tehetőset, hanem az egyén maga is másodrendűnek érzi magát, ha nem tud az újgazdagok világába belépni. Másodrendű? Mindenfajta kirekesztés ellen szólnunk kell! Újra meg kell tanulnunk itt, Közép-Európában, hogy *cselekedni kell a közért*. A rendszerváltás is arról szólt valahol, hogy foglalkozzunk a köz ügyeivel. Mert nem egyedül élünk a világban, a *másik ember ügye az én ügyem is*. Közös cselekvési lehetőségekre is szükség van, hogy felszínre kerüljenek az emberekben rejtőző készségek a jót-cselekvésre. Az adja a kohézióját egy társadalomnak, hogy mennyire képes az emberek lelkiismeretét, felelősségét, szolidaritását felébreszteni a másik iránt, és cselekvésre ösztönözni. A világ a komplexitás felé halad, ez már az információk áramlásánál érzékelhető. A televízió gombjait nyomkodva a világ kitágul, s ez a jövőben tovább erősödik. Mindinkább kiderül, hogy az én problémám nem más, mint a világ más táján élőknek a problémája. Egy vagyok én is a sok ember közül. Globális információs rendszerben élünk. A 80-as évek berögzült „*csak én, csak én*" ideológiáját, az egyéni függetlenedésen alapuló önállósodó, táguló, a *világra nyitott szellemiség* kell, hogy felváltsa.

Nem szeretem ezt a megjelölést, hogy baloldali. *Rossz ez a kifejezés* abban a modern világban, ami felé tartunk. Az ipari társadalmaknak vége, amikor az osztályok köré szerveződött pártok a politikai hovatartozást fejezték ki ezzel a megjelöléssel. Az új világrendbe való *beintegrálódás nem bal és jobb szerint történik* majd. Természetesen ez még nagyon hosszú út. A fejlett társadalmakban 10-15 éve lezárult nagyjából az a fajta *értékválság*, amely most Közép-Európában zajlik. Így tudom, hogy még sokáig élni fog ez a fajta megjelölés, bal és jobb. Ha azt kérdezed tőlem, hogy mi a baloldaliság számomra, azt mondom újra és újra, hogy lehetőséget adok mindenkinek, hogy *egyenlő esélye legyen* az emberi értékek szerinti életre. A szolidaritás minden ember értékei közé kell, hogy tartozzon. S ez nemcsak a ma baloldalinak mondott ember értéke, hanem mindnyájunké.

Lux Judit

Személykocsigyártás Dunakeszin

A MÁV személykocsi-parkjának karbantartását volt hivatott szolgálni a mintegy 30 hektáron elterülő, 1926-ban megnyitott Dunakeszi Főműhely.

A járműjavító profilja mind a mai napig a vasúti személyszállításhoz kapcsolódó járművek javítása, gyártása. A cég ugrásszerű fejlődése 1951-től mérhető, az addigi főműhely vagongyár lett, a hozzá tartozó szellemi és műszaki kapacitásokkal. Az évtized végére saját tervezésű hálókocsikkal nemcsak a magyar vasutat látták el, hanem Csehszlovákiába, Jugoszláviába is exportáltak. Megrendelés hiányában a gyártás 1983 óta szünetel, mégis a Magyarországon ma közlekedő személykocsik 60 százaléka Dunakeszin készült.

1993-ban a már MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. megrendelést kapott a MÁV Rt.-től új InterCity kocsicsalád — nagyjavítás keretén belüli — megtervezésére és megépítésére. A saját fejlesztésű DVJ 93 fantázianevű kocsi prototípusa mindössze tíz hónap alatt készült el, és megkezdődött a sorozatgyártás. Ebből a típusból kifejlesztésre került egy család, amely 1. és 2. osztályú, valamint étkező-bisztró kocsikból áll. A termékcsalád az Industria '94 kiállításon nagydíjat kapott.

A kft. mérnökei, technikusai és kivitelező munkatársai a kocsik korszerűsége mellett magas színvonalú utaskényelem megtervezésére törekedtek. A konstrukció áttörés a hazai gyártási hagyományokban. Az átépítés az európai színvonalnak megfelelő anyagok felhasználásával, a kor színvonalának megfelelő konstrukciós megoldásokkal és technológiával készült. A termék közel 70 százaléka hazai gyártású alkatrészből készült.

A 160 km/ó sebességre alkalmas kocsikból ma már 90 darab fut és további 30-ra van megrendelésünk. A DVJ sikeres kocsicsaládja felkeltette a környező országok érdeklődését is. Az eredeti kocsitípusból Közép-Európa országaiban még 600 darab van forgalomban, az alkalmazott korszerűsítési technológiával átépíthető hasonló 24,5 méteres kocsikból több ezer fut.

1993-ban a MÁV Rt. tárgyalásokat kezdett 200 km/ó sebességre alkalmas kocsi gyártására a német DWA Vagongyárral. A MÁV Rt. igényére Z1 típusú légkondicionált, zárt WC rendszerű, tárcsa- és sínfékkel ellátott kocsi a legkorszerűbb kivitelben kerül gyártásra, bautzeni tervek alapján DWA-DVJ kooperációban.

1995. július 11-én a MÁV Rt. és a Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. (DVJ) vezetői aláírták azt a szerződést, melynek eredményeként 50 db Z1-es kocsi kerül a vasút birtokába 1996-1997. évi leszállítással. A szerződés német hitelre támaszkodik, a Budapest-Hegyeshalom közötti vasútvonal rekonstrukciójához illeszkedve. A 2,6 milliárd forint értékű szerződés aláírásával megteremtődött a lehetősége annak, hogy tizenkét évi szünet után, 1996-ban ismét új kocsi gördülhessen ki a MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft. telephelyéről. Ez a nagyjelentőségű megbízás nemcsak a Dunakeszin foglalkoztatott 1300 embernek ad munkát, hanem több mint száz magyar cég közreműködését is igényli.

(x)



„AZ ÖNZÉS ÜLI TORÁT"

Antiszociális viszonyok

„Koraszülött jóléti állam" voltunk, túl sokat költöttünk szociálpolitikára, sokat fogyasztunk — halljuk, olvassuk naponta. A szociális jogok biztosítása költséges, korlátozza hát azokat a költségvetés. Vissza kell szorítani a fogyasztást — hangzik a szociálpolitikai rendszer átalakítóinak, a szociális jogok megnyirbálóinak, a szociális juttatások lebontóinak az ajánlata. És be is indult az „úthenger", hiszen a zsebünkön érezzük és a bőrünkön tapasztaljuk a Bokros-csomag megszorító intézkedéseinek a következményeit, a monetáris, restriktív gazdaság- és pénzügypolitika hatását.

Az eddigiek azonban még afféle „bemelegítésnek" számítanak ahhoz képest, ami ezután következik. Az államháztartás reformjával összefüggő módosítások és a jövő évi költségvetési törvény-tervezet azt tartalmazza, hogy kevesebb pénz jut szociálpolitikára, egészségügyre, oktatásra és kultúrára. A családi ellátások jogosultságát jövedelmi és vagyonlimithez közelítik, a nyugdíjkorhatár pedig egységesen 62 évre emelkedik. Információnk szerint a kormány módosítani kívánja a szociális törvényt is. Az önkormányzatoknak juttatandó szociális normatívának csak az 50 százalékát vállalná magára az állami költségvetés.

Alkotmányos biztonságot!

Kétségkívül a fentiek egyfajta álláspontot, elképzelést és törekvést képviselnek. De vannak másfélék is. Olyan például, amely abban fejeződik ki, hogy *ne a költségvetés korlátozza a szociális jogokat, hanem a szociális jogok jelöljék ki a költségvetés által teljesítendő feladatokat. A maradékelv helyett érvényesüljön az alkotmányos biztonság!* A többi között ez a követelmény fogalmazódott meg abban az eszmecserében, amely a *„Munkáskép viselet Alapítvány" Másképpen* című előadássorozata keretében zajlott *Ferge Zsuzsa* és *Csehák Judit* közreműködésével.

A szociálpolitika ugyanis nemcsak elosztó rendszer — hangsúlyozta Ferge Zsuzsa —, hanem a *társadalmi biztonság* tartópillére. Nem helyénvaló ezért, ha állandóan azt vágják a fejünkhöz, hogy sokat fogyasztunk, sokat költünk szociálpolitikára. A biztonság mindig fontos volt, az ma is — emlékeztetett a tekintélyes szociálpolitikai szakértő. A Kádár-rendszernek is ez volt a legfőbb értéke, tartópillére és a jelenlegi viszonyok között is jelentős tényező, hiszen a társadalmi béke, a munkabéke alapját és feltételét jelenti.

Egyébként is: a legújabb kutatások és felmérések szerint *a biztonság áll az értéksorrend élén*. Ezt figyelmen kívül hagyni nagy hiba, „csaknem bűntény". Azt is be kellene látni, hogy az oktatás, az egészségügy — érvelt az egyetemi tanár — *beruházás az emberbe, a jövőbe*. Nem pusztán elosztás. Az ázsiai „kistigrisek" példája érzékletesen mutatja ezt. Nemkülönben az Egyesült Államok elmaradása Japántól.

Bűnbak lett a szociológiából

— Nem igaz, hogy a piacgazdaságnak olyannak kell lennie, mint amilyen nálunk — mondta Ferge Zsuzsa. — Nálunk nagyok a jövedelmi különbségek, irritáló az esélyegyenlőtlenség. Szó sincs arról, hogy elfogyasztottuk a jövőnket. Arról viszont szó van, hogy a *szociálpolitikából bűnbak lett*. Az eladósodás bűnbakja. Jó tudnunk, hogy amikor arról vitatkoznak, hogy legyenek-e bölcsődék és üdülők, ekkor nemcsak szociálpolitikai szempontok ütköznek, hanem ideológiai érdekek és ambíciók is csatáznak. S ez a harc világméretű. Most az önzés üli torát. Amíg ekkora a munkanélküliség, s ilyen mértékű az elszegényedés, akkor több támogatás kell(ene). Egyszerűen *elkerülhetetlen a tömeges támogatás*.

Meg kell védeni ami védhető

Ez viszont rajtunk is múlik — erősítette meg Csehák Judit. — Az érdekképviseleteken is múlik, hogy mi marad meg a szociálpolitikai juttatásokból. A piacgazdaság, a kapitalizmus *magától nem lesz jóléti*. Ha nem figyelünk, ha szemérmesek leszünk és félénkek maradunk, akkor — a gyestől az üdülőkig — mindent elvisz a tőke. Ezért mindent *meg kell védeni, ami védhető*. Ellenkező esetben még szegényebbek leszünk és sérül az emberi méltóság is.

Az is tennivalóink sorába tartozik, hogy tisztázzuk, helyesen értsük e szót, fogalmat: *szociális*. Ez ugyanis nem egyenlő a jótékonykodással. A karitatív tevékenység is fontos, ám csak ezzel nem oldhatók meg a társadalom feszítő szociális problémái. A szociális szó eredeti jelentése: *társadalmi*. Az együtt élő emberek csoportja csak addig nevezhető társadalomnak, ameddig a szociális elemet tartalmazza. Nélküle a társadalom szétszakad, atomizálódik. Így módon az államnak — a polgárok önsegítő szerepvállalásával együtt — igenis van *gondoskodó, ellátó* szerepe és felelőssége.

Kárpáti Sándor

VASUTASPORTRÉ

Így is lehet



Nem vasutas családban született Kerekes Ferencné Miskolc, Tiszai pályaudvar VSZ alapszervezetének gazdaságfelelőse. Életútja azt bizonyítja: kitartó, becsületes, kemény munkával egy fél emberöltő alatt mi mindent lehet elérni.

Szülei megismerték a nehéz sors minden kinját, de maradt erejük a gyerekek taníttatására is.

Kati, merthogy Kerekes Ferencnét így ismeri mindenki, 1966-ban az érettségi után nem szokványos körülmények között került a vasúthoz. Akkor, 30 évvel ezelőtt, mások voltak a felvételi kritériumok. Érettségizett váltótisztítóként kezdte a vasutasságot Nyéken.

Állandóan tanult, egy év alatt minden szakvizsgát megszerzett. Volt bárcázó, kocsifelíró, naplózó, azaz a szamárlétra minden fokát meglépte. 1966-ban lett szakszervezeti tag, rögtön tisztséget vállalt, kapott, bíztak benne kollégái, bizalmivá választották. Ebben az időszakban szinte mindenes volt az állomáson. Bármilyen feladatot rábízhattak, s abban nem csalódott senki, ahogy elvégezte munkáját.

Vágya nem teljesülhetett, mégpedig az, hogy forgalmi szolgálattevő legyen. Családi körülményei akadályozták ebben, egyedül nevelte gyermekét, s emiatt nem vállalhatott fordulós szolgálatot. Ennek ellenére igen sok rendezvényt szervezett, amelyek a mai napig is emlékezetesek maradtak. Nyékládháza állomáson a Körzeti Üzemfőnökség keretén belül 1986-ig dolgozott. Mindig szem előtt tartotta a kisember érdekeit, gondjaikkal naponta foglalkozott.

Vezető tisztségviselő nem lehetett, mert elvei nem egyeztek az akkori helyi politikai erők elképzeléseivel.

1991 óta gazdasági felelős a Tiszai pályaudvar VSZ szakszervezeti bizottságánál. Megtalálta a helyét a mozgalomban új színt és lendületet adott tevékenységével, hozzáállásával, az egyre keményedő és nehezedő szakszervezeti munka végzéséhez. Alapszervezete pénzügyeiről az a véleménye, hogy a szakszervezetek számára kedvezőtlen pénzügyi törvények ellenére is jelentős az az összeg, amely visszaáramlik a tagság részére különböző formákban. Ezen juttatási formák azonban nem veszélyeztetik az alapszervezet működőképességét, érdekvédelmi tevékenységét...

Berta Attila

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

VASUTASSPORT

Rendkívüli közgyűlés

Új ügyvezető elnököt választottak az MVSC-nél

A Miskolci Vasutas Sport Club elnöksége 1995. augusztus 30-ra összehívta a rendkívüli közgyűlést. Braskó Péter ügyvezető elnök korengedményes nyugdíjba vonulása tette szükségessé a tisztújítást. A közgyűlés Németh Attila sporttársat az NB III-as labdarúgócsapat edzőjét 111 szavazattal (120 főből) választotta ügyvezető elnökké — eddig a hír.

Ennek kapcsán érdemes egy pillanatra visszatekinteni a múltba. A patinás vasutas sportegyesület, az MVSC, 1911-ben, 84 éve december 09-én alakult azzal a céllal, hogy a vasúti munkások körében érdeklődést keltsen a sportok iránt. Az egyesület életében voltak kiemelkedő időszakok, sikeres periódusok s bizony voltak kudarcokkal teli évek is. A rendkívüli közgyűlést megelőző időszakban 1989-től Braskó Péter irányította az egyesületet.

Ezen hét év eseményeiről kérdeztük meg a lekószönő elnököt:

— Nem akarok közhelyeket mondani, de amikor átvettem a Sportegyesületet, igen magasak voltak az elvárások. Én 1958-ban ismerkedtem meg a sporttal 18 éves koromban, mint judós a miskolci Dózsánál, 1968-ig versenyeztem, majd a Dózsa megszűnése után 1970-ben új szakosztályt — a cselgáncs szakosztályt alapítottam az MVSC-nél. Sok kiemelkedő eredményt elért versenyzőm volt, a tejesség igénye nélkül hadd említsem meg néhányukat: Horváth Csaba Vasutas EB-aranyérmes, Pusztai István junior EB III., Hajtós Bertalan olimpiai ezüstérmes, Schulhoff Ernő, Fürjész István, Illyés Miklós, akik igen sok ifjúsági és felnőtt versenyt nyertek. Menet közben szereztem meg a sportvezetői gyakorlatot, s bizony nehéz feladat elé állítottak. Az 1990-es évek elején a bázisvállalat felére csökkentette a támogatást, megemelkedtek az üzemeltetési, fenntartási költségek. Egyre többet kellett „kilincselni", szerencsére a városban akadtak sportszerető vállalkozók, akik nélkül ma már nem létezhetnénk. A szakosztályok is önállóan, saját maguk részére kerestek támogatókat. Ennek köszönhetően, és annak, hogy a MÁV helyi vezetői, a szakszolgálatok, a vasutasok támogatták erőfeszítéseinket talpon tudtunk maradni. Büszkén mondhatom, hogy edzősporttársaim segítségével jelentős sportszakmai sikereket értünk el. Úgy érzem, hogy nyugodt lelkiismerettel adom át a stafétabotot *Németh Attilának* és ajánlásként elmondhatom, őrizze meg a sportegyesület egységét, az anyagi bázisát, a vasutas mivoltát pedig tartsa mindig szem előtt.

— Megtisztelő számomra, hogy engem támogattak a szakosztályok és a vasutasok, s ennek köszönhetően irányíthatom a miskolci vasutasok sportéletét — nyilatkozta Németh Attila, az egyesület új elnöke. Ma már más a munka jellege, mint nyolc-tíz éve, amikor a klub vezetői a bázisvállalatok maximális anyagi támogatására számíthattak. Napjainkban a sportvezetőknek a koldulás művészetét kell elsősorban elsajátítania. Törekszem arra, hogy a szakosztályok önállóságukat megőrizhessék és működésükhöz az anyagi feltételeket meg tudjuk teremteni. Munkám során el akarom érni, hogy egyetlen szakosztályt se kelljen megszüntetni, és ha szegényes körülmények között is, de életben kell maradni. Meg kell találnom a segítő kezeket, akik megfelelő támaszt nyújtanak.

Berta Attila

NYUGDÍJAS VILÁG

125 ÉVES A MÁV NYUGDÍJINTÉZMÉNYE (3.)

Bérpaloták az Andrássy úton

A Magyar Királyi Államvasutak nyugdíjintézetének 1907-ben életbe lépett második, vagyis a módosított alapszabálya, hasonlóan a vasút illetmény- és szolgálati szabályzatának rendelkezéseihez, nagyon sok kedvező intézkedést tartalmaztak. Ezek közé tartozott az előléptetési várakozási idő megállapításával kapcsolatos, de csak a tisztviselőket és azok hozzátartozóit érintő korpótléknak a nyugdíj összegébe való beszámítása, valamint a lakáspénzjáradék 1910-től történő bevezetése. A tényleges állományban addig élvezett lakáspénz kárpótlásaként szolgáló lakáspénzjáradékot a tagok nyugdíjösszegének 15 százalékában állapították meg. Ennek összege azonban a tényleges szolgálatban kapott utolsó fizetés után, a Budapestre megállapított lakáspénznek az 50 százalékát nem haladhatta meg.

A második alapszabály egyébként alapelveiben, az egyes cikkelyek rendelkezéseiben, s a különböző összegekben — *tagdíj, nyugdíjak, és egyéb szolgáltatások* — 1920-ig, a XI. függelék életbelépéséig, alig változott. Ettől az évtől kezdve viszont már gyorsvonati sebességgel követték egymást az események, amelyek törvényszerűen maguk után vonták a függelékek módosítását. S az eredmény? Három év alatt, 1923 júliusáig alaposan megváltoztak a nyugdíjintézet alapszabályának a rendelkezései.

Történtek egyéb változások is. Az államháztartás egyensúlyának helyreállítása érdekében — ugyancsak 1923-ban — a magyar királyi államvasutaknál nagymértékű *létszámcsökkentést* rendeltek el. Az egyik napról a másikra *B listára* került vasúti alkalmazottak közül azok, akik *15 évi szolgálati idővel nem rendelkeztek*, megszabott összegű *végkielégítésben* részesültek. Ezzel szemben azok, akik 15 évnél hosszabb szolgálati idővel rendelkeztek és a szolgálati szabály szerint *bármilyen jogcímen nyugalomba vonulhattak*, választhattak a nyugdíj és a végkielégítés között.

Egy évvel később, az 1924. évi IV. tc. alapján megjelent kormányrendelet értelmében a magyar királyi államvasutaknál is *módosították* a tényleges *alkalmazottak illetményét* és a *nyugellátásban részesülők járandóságát*. A nyugdíjra való jogosultság határideje például az addigi 10 évről 8 évre változott. A nyugdíjintézeti tagságot pedig 9 évi, 6 hónapi 1 napi időben állapították meg. Ennek ellenében a teljes összegű *nyugellátás elérését biztosító időt* a 60. életév betöltésének meghagyása mellett, a *főiskolai* képesítéssel rendelkezőknek 34 évi, 6 hónapi és 1 napi, a *középiskolai* végzettségű tisztviselőknek és *egyéb* alkalmazottaknak 35 évi, 6 hónapi és 1 napi nyugdíjintézeti tagsági időben állapították meg a korábbi, egységesen 36 évi szolgálati, illetőleg tagsági idő helyett.

A húszas évek második felében és a *harmincas évek elején* hozott kormányrendeletek hatására a MÁV tényleges alkalmazottainak illetményét, a nyugellátásban részesülők és özvegyek járandóságát is *korlátozták*. 1934. május 1-jétől pedig lakáspénzüket is szabályozták.

A nyugdíjasok kategóriába sorolását is ebben az időben vezették be. A Magyar Királyi Államvasutaknál az *A kategóriába* tartoztak azok a nyugdíjasok, akik legkésőbb *1925. június 30-ával* mentek nyugdíjba; a *B kategóriába* azokat sorolták, akiket *1927. október 31-ig* nyugdíjaztak; a *C kategóriába* pedig az *1927. november 1-je* után nyugalomba vonulók kerültek.

Az alapszabályban azt is precízen megfogalmazták, hogy ki lehet a *MÁV Nyugdíjintézet tagja*. Eszerint, az évi fizetéssel *kinevezett alkalmazottakon* kívül tagjai lehettek — 18. életévük betöltésétől — a *havidíjasok*, a *napidíjasok* és a *napibéresek* a szolgálatba lépés napjától, kivéve azokat, akiket nem külön szerződéssel alkalmaztak.

A MÁV nyugdíjintézménye 1945-ig, a megalakulása óta eltelt 75 év alatt nemcsak *önállóságát* őrizte meg, hanem *jó hírnevét* is öregbítette. Egyrészt azzal, hogy a *vasutas nyugellátottaknak, özvegyeknek és árváknak a legkritikusabb időszakokban is megbízható támasza volt*. Másrészt, az intézmény vezetőinek jóvoltából *ingó és ingatlan vagyona is szépen gyarapodott*. Bizonyságul elég az Andrássy úton a múlt század végén vásárolt házhelyekre és az ott felépült *bérpalotákra* utalni. Bizonyára kevesen tudják, hogy a MÁV *Vezérigazgatóság épülete*, a *Körönön; a páros és a páratlan oldalon álló két patinás épület*, s a Kerepesi úton, a *Keleti pályaudvar melletti, nyolcház* néven ismert épületegyüttes, középső részében a *budapesti üzletigazgatósággal*, szintén a *magyar királyi államvasutak alkalmazottainak magántulajdonát képező bérpalota* volt.

(Irodalom: A Magyar Közlekedésügy Monográfiája, Jóléti intézmények a vasutaknál)

V. F.

Országjáró monori nyugdíjasok

A VSZ monori nyugdíjas alapszervezete gyakran szervez országjáró túrákat hazánk olyan tájaira, ahol bőven találhatók érdekességek. Legutóbb Fejér és Veszprém megyében jártak. Utiprogramjukról Molnár Elek klubvezető levélben számolt be.

A program a Fejér megyei *Tácon* kezdődött, ahol a *Gorsiumi ásatásokat* és a *szabadtéri múzeumot* tekintették meg. A következő állomás a közeli bányászváros, *Várpalota* volt. Ott is akadt látnivaló bőven. A városon kívül a *bányászmúzeumban* a hazai vegyipari és bányászati kiállítást tekintették meg. *Nádasladányban* a kastélyt, *Berhidán* az 1768-ban épült *református templomot* tekintették meg. Ezután a Bakony legmagasabban fekvő települését, *Tér községet* keresték fel, mely a tengerszint felett 461 méter magasan fekszik. A téri fennsíkon a századforduló utáni években még négy *szélmalomban* őrölték a gabonát. Két malom még ma is látható, bár már egyik sem működik.

Útban hazafelé, a monori nyugdíjasok a *sárszentmihályi kastélyt* tekintették meg.

A monoriaknak a múlt hónapban volt egy jól sikerült rendezvényük, melyen *elismeréseket, jutalmakat adtak át* a kiemelkedő munkát végző tisztségviselőknek, aktivistáknak. Utána pedig fehér asztal mellett, beszélgetéssel, szórakozással folytatódott az ünnepség.

vi

Köszönet

Nyugdíjas vasutasok — mint lokálpatrióta terézvárosi polgárok — erejüktől függően támogatják a főváros hatodik kerületi önkormányzatát a városrész értékeinek megóvására, építésére, szépítésére irányuló törekvéseiben. Kérésükre a polgármester 30-40 személy részére díjmentes színházjegyet küld a kerület nyugdíjasainak rendezett előadásokra.

A Vidám- és Mikroszkóp Színpadon, valamint a Bábszínházban rendezett, főleg esztrád műsorokon közismert és közkedvelt fővárosi színművészek szórakoztatják vasárnap délelőttönként a nyugdíjasokat mindannyiunk nagy örömére. Közülünk többen első alkalommal voltak ezekben a színházakban.

Köszönet Borsányi György polgármesternek.

Hegedűs Károly,
VSZ Nyugdíjas elnök

GANZ-HUNSLET

A Ganz-Hunslet Rt. a világ 38 országába szállította és a mai napig gyártja a következő „Vaskerekű" vasúti járműveket:

diesel hidraulikus motorvonat,
diesel hidraulikus mozdony,
diesel villamos motorvonat,
villamos mozdony,
helyiérdekű vonat (HÉV), metrószerelvény, közúti villamos,
mozgópostakocsi, különféle vasúti személykocsik,
különféle vasúti tartály és teherkocsik,
speciális vasúti kocsik,
a fenti járművekhez tartalék alkatrészek,
nyomástartó edények és különféle hegesztett vasszerkezeti elemek.

Budapest VIII., Vajda Péter u. 12.
1430 Budapest, Pf. 29.
Te.: 210-1168, 210-1177. Fax: 210-1175, 113-4624.



KÉSZENLÉT IDEJÉRE

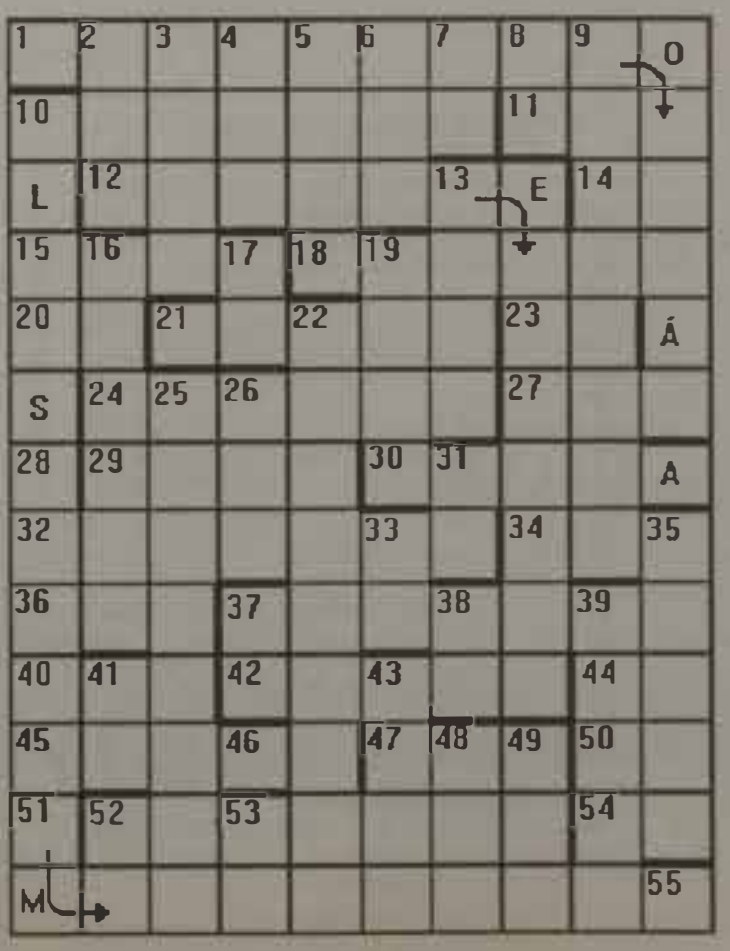
Soron kívüli kongresszus

A Kongresszus két feladatát és összehívásának okát tartalmazza a megfejtés.

Vízszintes: 1. Bek. A vízszintes 12. folytatása. 10. A méretnek megfelelő. 11. Gyakori családi név. **12. Bek. A Kongresszus egyik feladata (folyt.: a vízsz. 1, 15, 21.).** 14. Némán: az áram teszi. **15. Bek. A vízsz. 12. folytatása.** 18. Daljátékot. 20. Papp Elek. **21. Bek. A vízsz. 12. folytatása.** 23. A tó tartalma (egynemű betűk). 24. Jó ötlet. 27. Beoszt része. 28. .. a fekete lovas. 29. Azonos mássalhangzók kimondva. 30. Vonta párja. 32. USA-állam. 34. Női név. 36. Jogászok bibliája. 37. Zártam. 40. Vég nélküli férfinév. **42. Bek. Ennek az eredménye alapján kell elvégezni a vízsz. 12-t (folyt.: vízsz. 52 és függ. 22.).** 44. Ezt a fizetést szereti az eladó. 45. Dunai kikötő vissza. 47. Tengeri emlős. 50. Személynévmás. 51. Ismeretlen személy egyik fele. **52. Bek. A vízsz. 42. folytatása.** 54. Előkelő személy (ékhiba). 55. A függ. 35. rőv.

Függőleges: 1. Elektromos rövidítés. 2. M-mel a háború istene. 3. Hírekben gyakran szereplő övezet. 4. Egyik szülő rőv. (vissza). 5. .... Ono (Lennon özvegye, keverve). 6. Kötőszó. 7. Olasz vasút cégjelében szerepel. 8. Eu-i Közösség. 9. Dagályosan adott elő (argo). **10. Bek. A Kongresszus másik feladata.** 13. Zavartan fogyasztja. 16. Az ilyen fizetési részlet a jó. 17. Pl. 19. A szerencse ellentéte. 22. **Bek. A vízsz. 42. befejezése.** 25. Szobrász teszi. 26. Népi Ellenőrzési Bizottság. 31. Ugyanaz. 33. Tehénszó. 35. Áramerősség. 37. Ceglédi ürmös. 38. Táv rövidítés. 39. Mozzanat, cselekedet idegen szóval. 41. Szolmizációs hang. 43. Régies mértékegység (vissza) 46. Római szám. 48. Napszak. 49. Állami társadalmi intézet (keverve). 52. Állóvíz. 53. Indulatszó.

Bánszegi József



VASUTASPORTRÉ

65 év kerékpáron

Béla bácsinak van egy ünnepi és egy hétköznapi biciklije. 65 éve hajtja a járgányokat, még egyet sem vittek el tőle, igaz, ő sem szerzett másoktól. A vő szerint minden percét munkával tölti. Ősszel felmászik az almafára leszedni a termést, a tiltakozás ellenére nem tud nyugodni. Nem emlékszik mikor volt beteg, igaz, a dereka fáj egy kicsit, de nem nagyon vesz tudomást róla. Eb csont beforr — tartja.

— *Soha nem volt gondja a Kakas névvel, nem csúfolták?*

— Egyáltalán nem. Én szép, eredeti magyar névnek találtam és meg is tartottam. Testvéreim úgymond magyarosították nevüket Kapusira, Krasznaira, Kárpátira. Legénykoromban Tuzsérra is jártunk udvarolni és hát annak rendje-módja szerint bemutatkoztam a lánynak, hogy Kakasnak hívnak. Jött is rögtön a válasz: én meg Jérce vagyok. Nem tudtam, hogy viccel, vagy gúnyolódik, de mint azt később megtudtam, ez volt az illető igazi neve.

— *Mikor kezdte a vasutat Béla bácsi?*

— Nagyon nehéz volt annak idején még pályamunkásnak is bekerülni. 1946-ban kötöttünk ideiglenes szerződést, vagyis bármikor kirúghattak volna. Egy nagyon aranyos ember volt a pályamesterem — Matta Bálintnak hívták —, később Ökrös Pista volt a gazdám. Ezt megelőzően behívtak katonának. A bevonulás után, egy héttel később megszületett Berti fiam, aki szintén vasutas lett, Eperjeskén a szertárnál dolgozik. Angol fogságba estem, 1947-ben kerültem ismét haza.

— *Korábban mivel foglalkoztak?*

— Hatan voltunk testvérek, két lány, négy fiú. Nagyon-nagyon szegények voltunk, Halász kisasszonyék birtokán dolgoztunk. Mándokról nősültem, sajnos, a feleségem 1989-ben elhunyt. Az unokámmal — akit egyéves korától mi neveltünk —, valamint két dédunokával, Lászlóval és Erzsébettel lakom békességben egy fedél alatt. Az unoka nyomtatványtáros, a férje Kulcsár László kocsivizsgáló, tehát ugyancsak vasutasok.

— *Mikor kel, mikor fekszik, mit csinál napközben Kakas bácsi?*

— Hű, de sokat kérdezel egyszerre, de azért megpróbálom a választ megadni. Nem kelek korán, úgy 6-7 óra tájban, ellátom a jószágot, majd biciklire ülök és megnézem a piacot, mert ott mindig akad látnivaló. Reggelizés után megyek a kertbe kapálni. Úgy 5 km-re van egy darab kukoricaföldünk, kimegyek, megnézem. Eljön az ebéd ideje, az újságot kiböngészem, alszom egy keveset és folytatom a munkát. Este meg nézem a TV-t, szeretem a krimit, a mesét, de a parlamenti közvetítéseket is meg szoktam nézni. Szeretem a történelmi könyveket.

Szőgyényi Bertalan



Kakas Béla bácsi

A vasútegészségügyi sportnapokról

A nyár végén rendezték meg a *vasútegészségügyi dolgozók hagyományos sporttalálkozóját Balatonkenesén*, a Vasutasok Szakszervezete Vasútegészségügyi IB Ifjúsági tagozatának szervezésében. A rendezvényen *180 egészségügyi dolgozó* és családtagja hat sportágban mérhette össze erejét és tudását. A hangulatos két napot *tábortűzzel, szalonnasütéssel* egybekötött gazdag esti programok, vetélkedők tarkították.

Az asztalitenisz sportágban a legjobb eredményt elért 3 sportoló részt vett a Szolnokon megrendezett *Országos Vasutas Asztalitenisz Bajnokságon*, ahol a benevezett 10 csapat közül a *II. helyen* végeztek.

Boldog Gizella
MÁV TEK Sebészet

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete pályázatot hirdet egy fő **szakértői** állás betöltésére. A szakértő feladata a MÁV Rt. által alapított gazdasági társaságok a *privatizáció* és a *vagyonhasznosítás* során felmerülő érdekvédelmi ügyeinek intézése.

Az alkalmazás feltétele: Közgazdaságtudományi egyetemi, vagy pénzügyi-számviteli főiskolai végzettség, legalább 3 éves szakmai gyakorlat, az alkalmazásnál előnyt jelent a vasúti munkaviszony, vagy vasúti érdekeltségű gazdasági társaságnál töltött idő.

Bérezés megegyezés szerint.

Részletes felvilágosítást ad *dr.Simon József*, a VSZ Közgazdasági és Jogi Osztály vezetője a 19-77/170 melléken.

Erzsébet-bál a boszorkányok fővárosában

Helye: **Szeged, Vasutasok Szakszervezete Művelődési Ház** (Szeged, Rákóczi u.). Időpont: 1995. november 17. 19 órától, részvételi díj: 800 forint.

Vacsora, tánc, tombola büfé

Menü: aperitif, tárkonyos borjúhúsleves csigatésztával, fokhagymás tyúksült, petrezselymes burgonya, pezsgős lilakáposzta.

Jelentkezési határidő: 1995. november 10.

A részvételi díjat a következő címre kérjük postázni: *Szeged Állomás Szakszervezeti Bizottsága, Szeged, Indóház tér 2. 6725*

Érdeklődni: *Szabó Erzsébetnél* a 06/12-06, 11-79, vagy *Fitor Juliannánál* 06/15-26 üzemi telefonszámon. 17 óra után a 06/62/372-203 telefonszámon. **h.**

MÁV TISZTKÉPZŐ INTÉZET 1975-BEN VÉGZETT FELÉPÍTMÉNY ÉS HÍD TAGOZATA

Évfolyam-találkozó

A MÁV Tisztképző Intézet Felépítmény és Híd Tagozatán 1975-ben végzett hallgatói részére évfolyam találkozót tartunk, melyre minden volt évfolyamtársunkat szeretettel meghívunk és várunk.

A találkozó 1995. október 27-én 10 óra 30 perckor kezdődik a volt osztálytermünkben.

Felvilágosítást ad: telefonon *Balogh László* 19-77, 19-78, 48-13/ 171 és 172 melléken, vagy *Asztalos László* 51-42 telefonszámon.

LÖKÖSHÁZI GYEREKEK

Vonatdobálók rendőrkézen

Elfogtak két vonatdobáló, vasútrongáló fiatalkorút a gyulai rendőrkapitányság emberei: a tizenhárom, illetve tizennégy éves gyermekek október elsején követték el tetteiket. Vasárnap reggel a két fiatal Lökösházán a vasúti sorompónál előbb kövekkel megdobált egy szerelvényt, majd az állomásról kigördülő másik vonat elé köveket rakott a sínre, s eltávolított a helyéről egy vasúti jelzőtáblát.

A lökösházi vasútrongálók kilétét már vasárnap földerítették a Békés megyei rendőrök és a meggondolatlan fiatalok ellen azonnal megindult az eljárás.

Munkavédelmi képviselők országos fóruma

A munkavédelmi képviselők országos fórumát szeptember 10-21-én rendezték meg. A rendezvényen az ország különböző településeiről 160 tisztségviselő vett részt, melyek közül 22-en a MÁV Rt. szolgálati helyeiről, illetve vasúti érdekeltségű gazdasági társaságból érkezett.

Tanulságul szolgálhat az előadások, a felszólalások hangsúlyozott megállapítása, hogy a nagymérvű munkanélküliség, megélhetési nehézségek mellett romlott a munkavédelem belyzete is. Ilyen körülmények között kell valamit tenni, mert az elmúlt években sorozatos veszteségek érték a munkavállalókat.

A tennivalók megvalósításában sokat tehetnek a munkavédelmi képviselők. Ez a képviselet új színfoltot jelent a munka világában! Mindennek meghatározó feltétele, bogy a szakszervezetek bogyan tudnak érvényt szerezni a munkavállalók ezen érdekképviseleti szervének ahhoz, bogy következetesen kiálljanak a munkavállalók munkavédelmi érdekei mellett.

Pásku Jenő

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete 1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,** a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 Ft, félévre 132 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 1995--
Elnök-vezérigazgató: **dr. Csöndes Zoltán**
ISSN 0460 6000

Halálozás

82 éves korában elhunyt Szilágyi János mérnök-főtanácsos. 1938-tól dolgozott a MÁV-nál. A tisztképző elvégzése után Csapon forgalmi szolgálattevő, majd a II. világháborút követően két évig amerikai hadifogságban volt, 1947-től a Szegedi Üzletigazgatóságon Ktg-csoportvezető. 1952-56 között Mezőtúron oktatótiszt, majd 1956-tól a Szegedi Vasútforgalmi Technikumban tanár. 1965-től a Szegedi Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum tanulmányi osztályvezetője, 1974-től nyugdíjazásáig a Győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola tanulmányi osztályán dolgozott. 1956-tól sok száz fiatal vasúti pályafutását indította el és segítette.

(Szilágyi Jánost a család és volt tanítványai kísérték utolsó útjára a Rákospalotai temetőben.)

Lakáscsere

Kisebbre cserélném 61 négyzetméteres, 2 szoba összkomfortos szolgálati lakásomat, körülbelül 35 négyzetméterre. Hungária körútiak előnyben!

Érdeklődni a helyszínen: Budapest X., Makk u. 12.

Telefon: 06-26-395-569

Budapest Déli Pályaudvarhoz 2 percre lévő, 51 négyzetméteres (2 nagyszoba, konyha, wc), 2. emeleti, olcsó bérű, önkormányzati komfortosítható lakásom **elcserélném** 1,5 vagy 2 szobás komfortos lakásra, panel és MÁV-lakás is érdekel, vagy Bp. környéki családi házra.

A következő telefonszámon hagyjon üzenetet, s majd visszahívom.

Üzemi: 04/18-70, 04/18-32, postai: 06/1/858-707.

Elcserélném 75,5 négyzetméteres, cirkófűtéses, galériás, 2,5 szobás MÁV vállalati bérlakásom 2 kisebb lakásra, az egyik tanácsi legyen, vagy 1 kisebbre értékegyeztetéssel.

Üzemi: 12-23/ Bódiné vagy esténként: 113-9171 telefonszámon.

Elcserélném Budapest VI., Teréz krt. 55. szám alatti összkomfortos, 2+2 félszobás (100 négyzetméteres) MÁV szolgálati lakásomat, 55-60 négyzetméteres MÁV bérlakásra.

Kovács Tibor: tel.: 46-01 vagy 46-71/138 mellék.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV- vagy önkormányzati lakásra, Budapest VIII., Kerepesi úti, 2 szoba, komfortos, jó állapotban lévő, I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel.

Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

Igényesnek eladó Göd központjában egy kétszintes, teljesen különálló, kétlakásos, gázfűtéses, alápincézett, garázsos, erkélyes, illetve teraszos, parabolaantennás családi ház, 155 négyszögöles telken. A lakások 150-150 négyzetméteresek, 4 szobásak.

Érdeklődni: Bencze Györgyi 8-14 óráig a 01/49-09-es üzemi telefonon.

GWK PÉNZUGYI ÉS IDEGENFORGALMI SZOLGÁLTATÁSOK MÁV TOURS

VASUTAS KOLLÉGÁKNAK AJÁNLJUK

Társas utak, valutaváltás kedvezménnyel, vasúti helybiztosítás, repülőjegy értékesítés.

Várjuk érdeklődésüket. Bővebb információ irodáinkban.

GWK - MÁVTOURS irodái:

1062 Bp. Teréz krt. 62. Tel.: 269-5422 / 269-1602 Fax: 269-5415 269-1603

1122 Bp. Magyar Jakobinusok tere 1. (Déli Pu.) Tel. fax: 201-8365 Tel: 213-0301

1087 Bp. Baross tér (Keleti pu.) Tel., fax: 322-9011

1062 Bp. Teréz Krt. 57 (Nyugati pu.) Tel.: 132-0597

1051 Bp. Kádor u. 19 Tel: 111-4025 111-2442 Fax: 111-0061

1051 Bp. Kígyó u. 2. Tel.: 118-3738 266-6814 Fax: 266-6813

4002 Debrecen, Petőfi tér 12 (Vasutállomás)

9021 Győr, Révai u. Tel., fax: (96) 328-280

3525 Miskolc, Kazinczy u. 3. Tel./fax: (46) 342-718

4400 Nyíregyháza Zrínyi u. 8-10 Tel., fax: (42) 310-392

6720 Szeged, Jókai u. 11 Tel: (62) 324-166 Fax: (62) 324-144

9700 Szombathely, Thököly u. 39. Tel., fax: (94) 311-498

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban most olyan téma szerepel, amelyről bizony egyetlen „média" sem tudósított.

Médiahajó

És a hajó megy ..., jutott eszembe Fellini már klasszikussá vált filmjének címe, amikor a Táncsics és Hunyadi fedélzetére léptem. Haladt a hajó — bár kissé lassan — és Visegrádot elérte mintegy négy óra alatt. Persze, mindenki ott volt, aki számít, és ehhez a külsőségek is párosultak. Szűk szoknyás hosstesek, fityegő mobiltelefonok, a parton autócsodák, mind-mind kellékei a mai gavallérvilágnak. Még a biztosító rendőröket is úgy választották ki, hogy a legcsinosabb főiskolás lányok képviselték az ORFK-t. Kicsit gyanúsak voltak nekem, mert oldalukon a hatlövetű, és a gumibot morbidnak hatott. Kamerák cikáztak, vakuk villantak, hibátlan fogsorok csillogtak. A telefonok szinte folyamatosan csörögtek, és a fülre szorított kis készülékek itt már nem jelentettek igazi státuszt.

Akkor vált az egész kavalkád egy kissé emberivé, amikor beálltam a sorba az ingyen virslitért. A reggeli osztás lassan haladt, és néha elégedetlenkedő hangok is hallatszottak, de vigasztalt, hogy előttem egy miniszter, mögöttem egy napilap főszerkesztője várt a mustáros lókolbászra. Amikor a sörért is tömegek vártak, már kezdtem magam úgy érezni, mint valamikor május elsején a Városligetben. Visegrádon aztán minden visszaállt az eredeti kerékvágásba. Ellenőrző pontok, mosolygó csinibabák, villogó rendőrautók.

Este politikai show-t rendeztek az elmaradhatatlan Torgyán-féle ingyencirkusszal. Néha még nevetni is támadt volna kedvem, ha a politikusok viccelődése nem a hajóról lemaradók bőrére menne. Természetesen az MSZOSZ-ügy kapcsán, mi vasutasok is reflektorfénybe kerültünk. Csintalan Sándor, az MSZP második embere messziről üdvözölte elnökünket, majd sajátos stílusban védte meg Nagy Sándort. „ Menjetek ti a ..." De mi nem mentünk.

Azért volt egy kis hiányérzetem is a hajón. Hiányoztak a fedélzetről a régi munkatársak a nyugatiból: Csaba a váltókezelő, Andor a forgalmista és Sándor a kalauz.

Tonzor

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.

ÜLÉSEZETT A SZÖVETSÉGI TANÁCS

Nagy Sándor lemondott

Jövőre nem lehet reálbércsökkenés!

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ) szövetségi tanácsának 1995. október 18-ai ülésén Nagy Sándor bejelentette lemondási szándékát, melyet a testület tudomásul vett. Döntés született arról is, hogy a lemondás miatt felmerült személyi kérdések miatt nem hívnak össze rendkívüli kongresszust, hanem az alapszabályra hivatkozva 1995. november 9-én a szövetségi tanács választja meg az új elnököt. Ekkor vitatja meg a szövetségi tanács a szervezet belső strukturális továbbfejlesztésének kérdéseit, hány alelnököt és ügyvivőt választanak meg.

Az MSZOSZ rendkívüli kongresszusának összehívásáról szóló kezdeményezésről — amelyet a Vasutasok Szakszervezete soron kívüli kongresszusa határozatában is kilátásba helyezett — a szövetségi tanács úgy foglalt állást, hogy az 1996. évre kialakult gazdasági, politikai és szakszervezetpolitikai helyzet függvényében a későbbiekben fog dönteni. A jelenlévők többsége azonban a rendkívüli kongresszus megtartása mellett érvelt, amelyet várhatóan legkésőbb 1996 első negyedévében lenne célszerű összehívni.

Az MSZOSZ-ben a munkavállalók követelésére javaslatot készítenek elő az Érdekegyeztető Tanács következő ülésére. E szerint nem engedhető meg jövőre a reálbércsökkenés. Szükség volna ár-, bérmegállapodásra, a társadalombiztosítási-járulékfizetés új konstrukciójára, valamint a személyi jövedelemadó törvény olyan változtatására, hogy az hosszabb távon se eredményezzen rosszabb pozíciókat a munkavállalóknak.

SZERZETT JOGOT CSÖKKENTENI?

A menetkedvezményről

A Vasutasok Szakszervezete értetlenkedve olvasta a MÁV Rt.-től érkezett *„A vasúti kedvezményre jogosultak köre”* című javaslattervezetet, amelynek sem aláírója, sem ügyiratszáma nem volt. A Vasutasok Szakszervezete felszólította a munkáltatót, hogy együttműködési törvényi kötelezettségének haladéktalanul tegyen eleget. A VSZ fellép az utazási kedvezmény csorbítása ellen. A szerzett jogot antidemokratikus módon, rendeleti úton csökkenteni elfogadhatatlannak tartják.

A témában a Központi Üzemi Tanács is állást foglalt, melyről az 5. oldalon tudósítunk.

ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 20. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. OKTÓBER 26.

NEM CSAK MI „KEMÉNYKEDÜNK”

FOGLALKOZTATÁSI BIZTONSÁGOT!

Záhonyi tiltakozás

A Vasutasok Szakszervezete záhonyi Területi Bizottsága október 10-én az átrakókörzet szervezeti-gazdálkodási struktúrájának tervezett módosításáról tárgyalt.

A testület a leghatározottabban tiltakozik az ellen, hogy a MÁV Rt. egyes vezetői *tényként kezelnek olyan elképzeléseket*, amelyekben sem igazgatótanácsi *döntés nem volt*, sem az *érdekképviseletekkel nem* egyeztettek: súlyosan veszélyeztetve ezzel a munkabékét. A testület ezért felszólítja a MÁV Rt. vezetését, hogy az átrakókörzetet érintő mindennemű intézkedés meghozatalába a munkavállalók érdekképviseleti szervezeteit vonja be.

Értékeli a MÁV Rt. vezetésének azt a törekvését, hogy *versenypozíciójának megőrzése*, illetve javítása érdekében keresi Záhony körzet felújításához a forrásokat. A testület nyomatékosan felhívja azonban a figyelmet, hogy a térség munkavállalóinak érdekében, csak az *átrakókörzet egységes kezelését* tudja elfogadni.

Az 1995. évben létrehozott szervezeti intézkedések tapasztalatai alapján, véleményünk szerint, *a MÁV Rt. érdekei ellen ható folyamatok indultak meg*, amelyek megszüntetése közös érdekünk.

A lehetséges alternatívák közül a térség *regionális* vasúttársaságkénti kezelésével, működtetésével tudunk azonosulni — ez illeszkedik a MÁV Rt. stratégiai koncepciójába is —, amennyiben a társaság működési feltételei lehetőséget teremtenek a fejlesztési források kitermelésére, a *munkaerő hosszú távú foglalkoztatásának biztosítására.*



Az elmúlt hetek eseményei az egyetemi és főiskolai diákságra irányították a közfigyelmet. A tandíjfizetési kötelezettség ellen szervezett demonstráció végül megegyezéssel zárult, bár ez nem minden egyetemistának nyerte el a tetszését. A diákok és a vasutasok érdekérvényesítési módszerei között nagyok a különbségek, ugyanakkor néhány hasonlóságot is felfedezhetünk. A Magyar Vasutas munkatársa felkereste Szabó Lászlót, a Hallgatói Önkormányzatok Szövetségének (HÖKÖSZ) elnökét.

(Írásunk a 6. oldalon olvasható.)

Sztrájkhelyzetben az egészségügyiek

Nincs hová hátrálni. Az egészségügyi rendszer elérkezett ahhoz a határhoz, hogy ha megszerzett pozíciója tovább romlik, akkor a rendszer egészének működőképessége kerül veszélybe. Így jellemezte a helyzetet az Egészségügyben Dolgozók Demokratikus Szakszervezete (EDDSZ) október 19-ei ülésén.

Az egészségügyi dolgozók *elfogadhatatlannak* tartanak olyan intézkedéseket, amelyek tovább rontják az intézmények működtetésének feltételeit és a bérhelyzetet.

Az alapszervezetek tanácsa egyhangúlag úgy döntött, *ragaszkodik a 35 százalékos béremeléshez* és a dologi költségek 10 százalékos növeléséhez. Határozat született arról is, hogy amennyiben követeléseiket a kormány nem teljesíti, és a *november 6-ai Érdekegyeztető Tanácsülés sem hoz számukra elfogadható eredményt, november 11-én a Parlament előtt demonstrációt tartanak.* Ha ez sem vezetne eredményre, és a további tárgyalások is sikertelenek, sztrájkolni fognak az egészségügyiek. A sztrájkbizottságok már a jövő héten megalakulnak, megkezdik a kilátásba helyezett munkabeszüntetés előkészítését, hogy az esetleges sztrájk ne veszélyeztesse a betegellátást. A munkabeszüntetés időtartamáról és időpontjáról nem akartak nyilatkozni. Bár sztrájkolni csak a bér- és a dologi költség emeléséért fognak, a tanácsülés más elvárásokat is megfogalmazott a kormánnyal szemben például azt, hogy az egészségügyiek — *természetbeni juttatásként* bizonyos *egészségügyi szolgáltatásokat kedvezményesen vehessenek igénybe;* hogy az 1992. július előtti munkaviszonyt is *közalkalmazotti jogviszonyként* ismerjék el, és hogy a kormány tárgyaljon a szakszervezetekkel a *nyugdíjkorhatár-emelés* módjáról és ütemezéséről. Mindezekben a kérdésekben, hasonlóan a bérköveteléshez, azonnali tárgyalást kezdeményez a kormánnyal az EDDSZ. A szakszervezetek döntését a *Magyar Orvosi Kamara* és a kórházi intézményvezetőket tömörítő egyesületek is *támogatásukról* biztosították.

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

A MÁV Rt.-nél folyó bértárgyalások ismételten a széles közvélemény előtt folynak. Mint mindennek, ennek is van jó és rossz oldala. Jó azért, mert a nyilvánosság a demokrácia szerves része. Nincsenek titkaink. Nemcsak a szakszervezeteknek, hanem a MÁV Rt. vezetésének is az a szándéka, hogy az ország ismerje meg a vasút gondjait és eredményeit egyaránt. Rossz azért, mert olyan összehasonlításokra ad lehetőséget., amelyek legtöbbször nem állják meg a helyüket. Ezek az összehasonlító „elemzések” évről évre hamis színben igyekeznek feltüntetni a munkavállalók és a munkaadók megállapodási szándékát.

Korábban sem volt és most sincs politikai felhangja a vasutasok bérkövetelésének. Egyszerűen egy kollektív alku folyik a bérekről, amely a megélhetés egyedüli forrását jelenti a vasutasok többségének.

Munkavállalói és alkalmazotti csoportok fogadatlan prókátorai, akik még mindig a tervgazdaság észjárását tudják csak követni, keménykedéssel vádolták meg a vasutasokat. A MÁV Rt., amint azt elnevezése is tükrözi, önálló gazdasági társaság és nem állami vállalat. Működéséhez ugyan az állam törvényben előírt kötelességét teljesítve hozzájárul — akárcsak a világ összes többi országában —, de ennek mértéke csak a „nagykalap” elméletében hívők szerint befolyásolja más munkavállalói csoportok érdekérvényesítő lehetőségeit.

A vasút megújulására a kormány nagyon komoly feltételeket szabott: az elmúlt négy évben csaknem felére csökkent a vasútnál foglalkoztatottak létszáma (és az idei reálbércsökkenéssel minden vasutas egyenként is áldozatot vállalt a cég pénzügyi helyzetének rendezésében).

A bérfejlesztési statisztikák, amelyek csak százalékokat emlegetnek, nem veszik figyelembe az átlagosnál nehezebb, egészséget, idegrendszert károsító, fokozott felelősségvállalás kényszerét. A vasutas munkavállalók többségének mégis rendkívül alacsony a jövedelme. Túlzás nélkül állíthatom, hogy a vasutascsaládok döntő többsége — a mozdonyvezetőket is ideértve — a létminimum alatt él.

Sajnos, a magyar társadalom hozzászokott az állam atyáskodásához, amely, mint minden kényszerű elosztó rendszer, egyenlősdit is jelent. Le kellene végre vetkőzni azokat a rossz beidegződéseket, amelyeket sajnos, a jelenlegi politika is sugall, miszerint minden követelés mások rovására megy. Ha annak jogát senki sem vitatja, hogy egy-egy csoport fokozott mértékű áldozatot vállaljon, akkor ennek eredményeként miért fáj az, ha ennek eredménye kézzelfoghatóvá válik?

Tény, hogy a vasutasok minden évben, már majdnem menetrend szerint, kénytelenek a tárgyalóasztal mellett elhangzó érveiknek nyomatékot adni. Ugyanakkor azt is alátámasztja a tapasztalat, hogy e követelésekből minden esetben olyan kompromisszum született, amely teljesíthető lett volna konfliktusok nélkül is. Így van ez most is.

Nem vagánykodásból „keménykedünk”, hanem azért, mert partnereink újabb és újabb bőröket akarnak lehúzni az amúgy is túlterhelt munkavállalókról. Demokratikus jogaikkal élő emberek és embercsoportok megbélyegzése pedig, sajnos, a bérkövetelésekénél messzebb mutat...

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ KFT.

Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313

Az MVJ-vel kedvezőbben:

— vasúti járműjavítás
— fémmegmunkálás
— acélszerkezet-gyártás

NYUGDÍJPÉNZTÁR

Vasutasok önálló nyugdíjpénztára

(II. rész)

A Magyar Vasutas 19. lapszámában már hírt adtunk arról, hogy október 3-án tartotta alakuló közgyűlését a Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár. Megírtuk: hogyan lehet a Vasutas Nyugdíjpénztárba belépni, a tagságnak milyen feltételei vannak. A nyugdíjpénztár kéri az érdeklődők türelmét. A belépést technikai akadályai hamarosan megoldódnak, folyamatosan juttatják el a szolgálati helyekre a belépési nyilatkozatokat, a befizetési csekkeket és az alapszabályt. Most a kedvezményekről, a tagdíjakról, a szolgáltatásokról és más fontos tudnivalókról írunk.

A kedvezményekről

Önkéntes nyugdíjpénztárba történt befizetés után a *befizetett összeg 50 százaléka levonható a személyi jövedelemadóból.* (Tehát nem az adóalapból!) Kedvezmény tovább, hogy a munkáltató által befizetett összeg után sem a munkáltató, sem az egyéni tag nem fizet társadalombiztosítási járulékot (44 százalék és 10 százalék)!

Mennyi a tagdíj?

A Vasutas Nyugdíjpénztárban a főfoglalkozású *munkaviszonyban elért havi bruttó kereset, illetve a táppénz 4 százaléka* a tagdíj. Egyénileg fizetve ez lehet bizonyos esetekben *alacsonyabb*, illetve magasabb *összeg* is. Váratlan élethelyzetben a tagdíj *szüneteltethető*.

A pénztár szolgáltatásai

A tag a társadalombiztosítási jogszabályban meghatározott *nyugdíjkorhatár betöltésekor* válik jogosulttá a kiegészítő nyugdíj igénybevételére. Ez történhet *egy összegben*, vagy a tag döntése szerint *5-10*, vagy *15 év tartamú járadék* folyósításával.

Milyen a nyilvántartás?

Valamennyi *tagnak egyéni, saját önálló számlája van*, folyamatos könyveléssel.

A tag számlájával ki rendelkezik?

Kizárólag a tag. Halála esetén viszont az egyéni számlán szereplő összeg *öröklődik*, illetve, ha a tag előtte rendelkezett a *kedvezményezett* személyéről, azt illeti.

Mi történik a befizetett tagdíjjal?

A pénztár a befizetett tagdíjakat a tagság érdekében az előírt törvényi rendelkezések szerint *befekteti*, hogy hozamot termeljen, amely a tagok számláira *visszaosztásra* kerül. *A működési költség 10 százalék*, amely csak a befizetések után értendő (ez a működési alap). A pénztár *biztonsági tartalék* számlájára a befizetések 5 százaléka kerül, ez a (likviditási alap). Az *egyéni szolgáltatások javára a tagdíj 85 százalékát* könyvelik (ez pedig a fedezeti alap).

A pénztár egyéb szolgáltatása

A tag részére egy alkalommal — legalább *3 éves tagság után* — tagi *kölcsön* nyújtható. Összege: a tag egyéni számláján lévő *egyenleg 30 százaléka*. A kölcsön időtartama 1 év lehet.

Még egyszer a kedvezményekről

Az eddigi előkészítő munka során *jelentős érdeklődést* lehetett tapasztalni. Sokan nyilatkoztak, hogy szívesen belépnének a pénztárba, de a tagdíj a családi kasszát nagyon megterhelné. A *nehéz élethelyzetű vasutasoknak sem kell lemondani* erről az öngondoskodásról.

Az 1996-os évre vonatkozó bértárgyalások egyik eleme a nyugdíjpénztári tagdíj. Tervek szerint a 4 százalékos tagdíjból 2-3 százalékot az éves bérfejlesztés részeként a munkáltató fizetne, a fentmaradó 1-2 százalékos tagdíj levonására is meg lehet bízni a munkáltatót. Átlagkeresettel számolva a 4 százalék tagdíj 1600 forint. Az összeg után nem kell 10 százalék tb-járulékot fizetni (az 160 forint) s a tagdíj fele leírható az adóból (800 forint) vagyis 640 forintba „kerül" havonta az 1600 forintos tagdíj.

1995-ben csak 2 százalékos tagdíjat kell fizetni, a 4 százalékos tagdíj — a tervek szerint, a MÁV Rt-nél — csak a munkáltatói tag belépésétől indulna.

Ha valaki tagdíját egyénileg fizeti — csekk útján — annak adókedvezménye csak a naptári év lezárása után érvényesíthető.

A pénztártagsággal járó terheken sokat enyhítenek az adó- és tb-*kedvezmények. Meddig alkalmazhatóak?*

Az *1996. évi törvénytervezetek továbbra is tartalmazzák*. A középtávú gazdaságpolitikai stratégia *megerősíti a kedvezményeket*, sőt az öngondoskodást kívánja a jövőben társadalmasítani. (A Világbank ajánlásai is tartalmazzák!)

A Vasutas Nyugdíjpénztárnak *jó esélye van* rá, hogy rövid idő alatt az ország egyik *legerősebb, legjobban működő pénztárává fejlődjön*, és szolgáltatásaival javítsa a vasutasok nagy családjának életkilátásait.

Varga Gyuláné

JÓ TUDNI

A munkaügyi vitákról

A Magyar Vasutas szerkesztőségétől több olvasónk is kérdezte: mire kell ügyelni a munkavállalónak a munkaügyi viták intézésénél?

A munkáltatónak, a munkavállalók érdekképviseleti szervének és a dolgozónak egyaránt érdeke, hogy a munkaügyi vitákat lehetőség szerint megelőzzék. A gyakorlatban mégis gyakran keletkeznek munkaügyi viták és ezek jelentős része sajnos nem oldódik meg az egyeztetés során, hanem elkerül a munkaügyi bíróságra. Vajon mi lehet ennek az oka?

Igen gyakori, hogy az *egyeztetés formális*, nincs komoly törekvés a kompromisszumra, vagyis a megegyezésre. A jogalkotó természetesen nem ezt a szerepet szánta az egyeztetésnek, hanem azt, hogy ténylegesen megegyezés jöjjön létre és az ügyek *csak végső esetben kerüljenek a bíróság elé*. Ennek megvalósítását elősegítené, ha a felek egyrészt *közvetítő*, másrészt *érdekvédelmi szervezet tisztségviselőjét kérnék fel* közreműködésre. A lehetőség eddig is fennállt, most azonban kibővült azzal, hogy békéltető személy vehető igénybe (ezt szabályozza a Mt 199/A. §.). Ezzel kapcsolatban majd (módosítás után) a kollektív szerződés tartalmaz előírásokat.

Fontos ez azért is, mert az előforduló esetek többségénél *jogszabályértelmezési problémák* fordulnak elő. Nem kétséges, hogy harmadik személy objektívebben tudja megítélni, illetve értelmezni a vonatkozó jogszabályt. Ha a jogszabályértelmezést illetően sikerül a közös nevezőt megtalálni, ezzel a vita többnyire feloldást nyer. Munkáltatói oldalról *nem lehet cél, hogy jogszabályi előírással ellentétes módon járjanak el* és ezzel a munkavállalónak hátrányt okozzanak.

Olyan esetekkel is találkoztunk, amikor *a munkavállaló elmulasztotta* a munkáltatónál a sérelmezett intézkedés ellen az egyeztetés kérését. A Munka törvénykönyve 199. § (3) bekezdése értelmében a munkaügyi *jogvita elbírálása a bíróság hatáskörébe tartozik*. A felek azonban a bírósági *eljárást megelőzően egyeztetni kötelesek*. A munkáltató sérelmes intézkedése esetén az egyeztetést, a kézbesítést, illetve az intézkedés megtételét követő tizenöt napon belül írásban kell kezdeményezni. Itt hívjuk fel olvasóink figyelmét, hogy a *Vasutasok Szakszervezete helyi szervei és az üzletigazgatók székhelyén lévő ügyvédi irodák készséggel állnak a munkavállalók rendelkezésére*. Szakszervezetünk az eljárás egyszerűsítése érdekében e célra *formanyomtatványt* rendszeresített, melyet a szakszervezeti titkárnál lehet igényelni.

Az egyeztető tárgyalást a munkáltatói jogot gyakorló *vezető a kérelem átvételétől számított nyolc napon belül köteles* kitűzni. A tárgyaláson a feleknek az előbbiek során kifejtettek szerint, megegyezésre kell törekedniük. Ha az egyeztetés a kezdeményezéstől számított nyolc napon belül nem vezetett eredményre, az *elévülési időn belül (három év) lehet bírósághoz fordulni*. Ez alól azonban néhány kérdésben van kivétel, például a munkáltató által végrehajtott *egyoldalú munkaszerződés-módosítás*, a *munkaviszony megszüntetése, rendkívüli felmondás, kötelezettségszegés* miatt alkalmazott jogkövetkezmény, *fizetési felszólítás, kártérítési határozat*. A felsorolt esetekben az egyeztetés eredménytelenségétől, illetve a *nyolc nap lejártától számított tizenöt napon belül* lehet a munkaügyi bírósághoz keresetet benyújtani. A viszonylag rövid határidőt az indokolja, hogy az említett kérdésekben a *bizonytalan állapot huzamosabb ideig nem tartható* fenn.

Szakszervezeti tagoknak fontos tudni, hogy a *Vasutasok Szakszervezete* — a Munka törvénykönyve 19. §. (3) bek. értelmében — *jogosult a tagját* — természetesen meghatalmazás alapján — *annak élet- és munkakörülményeit érintő kérdésekben bíróság és más hatóság, illetve egyéb szervek előtt képviselni*. (E feladat ellátása érdekében a Vasutasok Szakszervezete megbízás alapján ügyvédeket foglalkoztat, akik megfelelő vasúti tapasztalattal is rendelkeznek.)

A Vasutasok Szakszervezetével kötött megbízási szerződés alapján a munkaviszonnyal és a társadalombiztosítással kapcsolatos ügyekben *a ingyenes ügyvédi munka kiterjed periratok szerkesztésére* és a *bíróság előtti jogi képviselet* ellátására egyaránt.

Új szabály: az *egyeztetésben* — a munkáltató szerv vezetőjének kivételével — *nem vehetnek részt azok, akik az adott ügyben döntést hoznak*. Az új szabály értelmezése és ebből adódóan alkalmazása meglehetősen *vitás*. A MÁV Rt.-nél több száz vezető gyakorol munkáltatói jogkört, eddig az egyeztetést ők folytatták le. Ez a gyakorlat a módosított szabály értelmében *megkérdőjelezhető*. Az új szabály úgyis értelmezhető, hogy az egyeztetésre a felettes szerv vezetője jogosult. Ha viszont például az állomásfőnököt (és több hasonló vezetőt) az adott szerv vezetőjeként értelmezzük, máris jogosult az egyeztetésre. E kérdés egységes értelmezését illetően megkértük a Munkaügyi Minisztérium állásfoglalását, amelyről a Magyar Vasutas olvasóit tájékoztatjuk.

Dr. Garabon Sándor

VASÚTEGÉSZSÉGÜGY

ÁLL A BÁL, FOLYIK A HARC

A vasútegészségügyért

Az alábbi írást — terjedelmi korlátaink miatt — sajnos kénytelenek voltunk megkurtítani. Reméljük: szerzőnk mondandóját — amellyel szerkesztőségünk többnyire egyetért — ezzel nem csorbítottuk meg.

Áll a bál, folyik a harc a vasútegyészségügy feletti hatalomért. A történelmi kacskaringók mellett idáig azonban nem volt vita tárgya, hogy ez az *egészségügy a vasútat és a vasutasokat szolgálta*. Tulajdonképpen ezekhez az orvosokhoz csak a vasutasok és családtagjaik mehettek. Ezzel de facto elismerte az állam, a vasút, a KHVM, az állami egészségügy stb., hogy a vasútegészségügy egy államosított bitzosítóintézet vagyonából, a vasutasok téglajegyeiből, az ÖTA pénzeiből, és az állam olyan szociális jellegű pénzeiből jött létre és fejlődött, amelynek címzettje a vasutasság. Nem lehet ma már megmondani, hogy miről kellett a vasutasoknak lemondani szociális téren azért, hogy megépüljön a szolnoki kórház vagy felújuljon a MÁV Kórház.

Mindezekre tekintettel nem lehet senkinek kifogása az ellen, hogy azt mondjuk: ezen intézmények *igazi tulajdonosa maga a vasutasközösség*, a vasutasság. Annál is inkább így van ez, mert mostanában komoly leckéket kapunk abban a tekintetben, hogy ne várjunk mindent az államtól, és szokjunk le régi paternalista allürjeinkről. No de, akkor őrizzük meg azokat az eszközöket, *ami a miénk*, amivel elláthatjuk magunkat.

Most, amikor az állami tulajdon privatizálódni akar, a privatizációs bevételek viszont nem a használót, hanem a tulajdonost illetik meg. Még jó volna, ha a bevételeket a MÁV fel tudná használni üres pénzes zsákja valamelyik hiányának betömésére. De már akkor nem a vasutasoké. Ha a minisztérium a tulajdon képviselője (a vagyon kezelője), privatizáció esetén döntés kérdése, hogy a *befolyt jövedelem hova menjen*. De az sem igazságos a vasutassal szemben, ha járulékából és téglajegyeiből (BBI), az elvont szociális juttatásokból, az ÖTA által kezelt 1/2 százalékokból összejött *vagyont olyanok használják, akik kezdettől fogva ebbe nem szálltak bele*. Márpedig a minisztérium felügyel egy pár ilyen területet...

És a nagy torzsalkodásban senkinek nem jut az eszébe az, hogy az *igazi tulajdonost megkérdezze*, ne adj isten, az őt megillető jogokat neki visszajuttassa. *A MÁV-egészségügy dolgában márpedig a legilletékesebb a vasutas*. Neki kell döntenie: mit ad el, mit fejleszt, mit privatizál (a saját hasznára természetesen), mit ad bérbe stb., azaz *neki kell gyakorolnia a tulajdonosi jogokat*. Természetesen ezt minden vasutas közvetlenül nem tudja megtenni, csak *önkormányzaton keresztül*. Ezt a tulajdonosi formát sem kell újonnan felfedezni. Az egészségügy nagyobb része az országban a települési önkormányzatok kezében van.

Természetesen, ez a megoldás sokaknak nem tetszik. Nem jó ez a MÁV vezetésének, hiszen a jelenlegi pozícióinak elvesztését jelenti. Nem jó a minisztériumnak sem, mert nem kerülhet ilyen pozícióba. Lehet, hogy ezt nem támogatják igazán a szakszervezetek sem? Befolyásukat pedig közvetve vagy közvetlenül ebben az önkormányzatban érvényesíteni tudnák.

Megjelennek a félelmek: A MÁV nem támogatja anyagilag, ha nem ő itt az úr. A Minisztérium nem adja költségvetésből a megillető részeket, ha nem övé a kezelési jog. Hát igen, lehet, hogy idáig terjed a vasúti érzelem ezekben a szervekben.

Pedig támogatnia kellene mindazoknak a gazdasági egységeknek, melyek a vasutaskörbe beletartoznak dolgozóik létszámarányában. Az újonnan létrehozott kft.-knek is. Az ÖTA-nak is, és mindenkinek, aki jó helyre akarja adni a pénzét. (Ezáltal például megoldódna az új kft.-k és az egészségügy viszonyának kérdése is.)

Az egészségügy működésének költségeit idáig sem ezekből fedezte a MÁV-egészségügy, hanem a Társadalombiztosítási Alapból a társadalombiztosítás. A társadalombiztosítási alap márpedig a biztosítottak (munkavállalók) bére után levont és a biztosítottak béréből levont járulékrészekből jön össze. Ilyen önkormányzati tulajdonos kell. Mert *hasznosítani kell, átcsoportosítani kell, bérbeadni kell, privatizálni kell, eladni, venni stb.* kell! Egyszóval *gyakorolni kell a tulajdonosi jogokat*. Kinek a javára? A tulajdonos javára. Nem az állam, nem a vasút, nem a kórház, rendelőintézet stb. javára, hanem a tulajdonos, a vasutasság javára önkormányzatának döntése alapján.

Ilyen önkormányzati tulajdonos kell. Mert ha megmarad az állami tulajdon, előfordulhat, hogy a vasutasság tulajdonát véglegesen most veszti el. Azaz, amit az elmúlt 40 évben nem tudott az állam elérni, az most fog megtörténni. Hiszen a törvények lehetővé teszik.

Egy nyugdíjas vasutas
a sok közül:

P. L.

125 ÉVES

150 EZER NYUGDÍJAS ELLÁTÁSÁRÓL GONDOSKODNAK

A MÁV nyugdíjintézménye

A szakszervezet '92-ig megőrizte a szerepét

A *Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete* kongresszusán — melyet 1945. november 24-én tartottak — síkraszállt a vasutasok *kinevezéséért*, valamint a *nyugdíjasok helyzetének javításáért*. Erőfeszítéseiket a következő év nyarának közepén siker koronázta.

A kormányrendelet hatálybalépésének napjával *megszűnt az Államvasutak Nyugbérpénztára*. Volt tagjai az *Államvasutak Nyugdíjintézetének* tagjává váltak. A szakszervezet egyébként már az előző év augusztusában beadványban kérte a közlekedési és kereskedelemügyi minisztert, hogy a Nyugbérpénztárat szüntessék meg és tagjait sorolják be nyugdíjintézetbe. A besorolás végrehajtására külön javaslatot is készítettek, melyet a MÁV Igazgatóság ankéton vitatott meg.

A MÁV Nyugdíjintézmény *létét, önállóságot, az ország felszabadulása után kialakult új társadalmi berendezkedés éveiben nem kérdőjelezték meg*. Ilyen veszély a *későbbi évtizedekben sem* fenyegette komolyan az intézményt. Ebben nagy része van annak, hogy a vasút és szakszervezet vezetői mindig fontosnak tartották az elődök által létrehozott jóléti intézmények megőrzését.

Mint ismeretes, 1950-től 1984-ig a *vasutas társadalombiztosítás* a *szakszervezet kebelében, önálló osztályként működött*. Ezzel a Vasutasok Szakszervezete *állami feladatot látott el*, amihez szorosan kapcsolódott a MÁV Nyugdíjintézmény tevékenysége is.

A Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság létrejötte után a *szakszervezet még 1992 augusztus végéig megőrizte szerepét* a vasutasok nyugdíjának befolyásolásában, különös tekintettel a *méltányossági nyugdíjak* megállapítására. Ezt híven tükrözi az alábbi adat: a Vasutasok Szakszervezete, illetve annak nyugdíjas szervezete előterjesztése nyomán *több mint 18 ezer kérelmet bíráltak el* — többségüket kedvezően — a nyugdíjasok javára.

Tartozunk az igazságnak azzal, ha nem hallgatjuk el: a *vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény* — sajnálatos módon — *bizonytalanná tette a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatóság önállóságát*. Ez a törvény ugyanis az 1968. évi a vasútakról szóló törvényt hatályon kívül helyezte, így annak 18. paragrafusa is — 1994. január elsejével — hatályát vesztette. A 18. paragrafus arról rendelkezett, hogy az országos közforgalmú vasút dolgozói, nyugdíjasai és azok hozzátartozói nyugellátásainak, baleseti nyugellátásainak megállapításával és folyósításával kapcsolatos feladatokat a vasút üzembentartója látja el. Az *új törvény azonban nem tartalmaz rendelkezést* az üzembentartó ilyen feladatairól.

A 89/1990. (V. 1.) Mt-rendelet (R.) a vasutaknál munkaviszonyban állók, illetőleg hozzátartozóik nyugellátásának, baleseti nyugellátásának megállapításával, folyósításával kapcsolatban csak a vasutak igazgatósági szerveire utal, az érintett *igazgatási szervet nem nevesíti*, ugyanígy *nem nevesíti a vasutas nyugdíjfolyósító szervet* az 1993. évi XCV. törvény 16. paragrafusának (4) bekezdése sem.

Az elmúlt év novemberében — a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére —, az *Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóság és a MÁV Rt. Vezérigazgatóság abban állapodott meg*, hogy a közforgalmú vasút munkavállalóinak, nyugdíjasainak, az igényjogosult hozzátartozóinak a nyugellátását, baleseti nyugellátását, a kérdést *több oldalúan rendező jogszabály hatályba lépéséig*, a MÁV Nyugdíj Igazgatóság helyébe lépett, a MÁV Rt. szervezeti egységeként működő, *MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatóság állapítja meg és folyósítja*. Az igazgatóság csoportjainkban mintegy 150 ezer nyugdíjas ellátásáról gondoskodik.

Visi Ferenc

FEJTSE KI VÉLEMÉNYÉT!

Küszöbön a bértarifa-módosítás

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) július közepi ülésén a MÁV Rt. vezetői a munkavállalói érdekképviseleti szervezetek képviselőinek átnyújtották a bértarifa módosításával kapcsolatos elképzeléseiket. A Magyar Vasutas hasábjain felhívtuk olvasóink figyelmét arra, hogy szívesen helyt adnánk hasábjainkon a bérrendszer módosításában érintett munkavállalói véleményeknek. Továbbra is arra buzdítjuk olvasóinkat: mondják el véleményüket, javaslataikat.

CSAK A MÁV RT. STABILIZÁCIÓJA UTÁN

Teljesítményorientált érdekeltségi rendszert!

A jelenlegi gazdasági helyzetben a bérbesorolási és alapbérrendszernek csak a *korszerűsítése lehet a célunk*, mivel a változások megindulásával a munkaerő-piaci viszonyokhoz való közeledés megalapozását kezdhetjük meg. A szakmai fejlődés — az állandó tanulási kényszer mellett — az előrejutást számos munkakörben (például szakmunkások esetében) igen szerény mértékben, vagy egyáltalán nem biztosítja egy bizonyos fizetési osztály elérése után a jelenlegi rendszer. A Távközlő Erősáramú és Biztosító-berendezési intéző bizottság szakági függelékében elsőként vállalta fel az elvégzett tanfolyamok függvényében a *fizikai dolgozók életpálya-menedzselését*.

Bérbesorolási és alapbérrendszerünk elismeri a vasúthoz való kötődést, de *nem állította értékrendbe a vállalat munkaköreit*, nem tükrözi a leterhelést. Nem lehet differenciálni, így *nem tükröződik a bérben a dolgozói nagyobb teljesítmény*, az egyenlő elbírálás miatt *a munkavállalók nem érdekeltek a nagyobb eredmény* elérésében.

A bérbesorolási és alapbérrendszer működésével kapcsolatos tapasztalatokat nagy részben a *munkaügyi perek elemzéséből* szűrhetjük le. Úgy tűnik, hogy ebben a mélyrepülési folyamatban a *MÁV Rt. nincs felkészülve egy nagyobb átalakításra*, vagy fejlesztésre. A besorolási és alapbérrendszer korszerűsítéséhez a jelenlegi viszonyok között nem látszik biztosítottnak az anyagi háttér. Száguld az infláció, amelynek sokkoló hatása egyre erőteljesebben sújtja a bérből és fizetésből élőket. Ezek figyelembevételével behatároltnak látszanak a bérintézkedési lehetőségek.

A MÁV Rt. szervezete jelentős mértékű átalakulásban van, így teljesen új bérrendszer kidolgozására *csak a szervezet stabilizációjának*, és gazdasági hátterének megerősödésekor — talán évek múlva — lesz sikeres lehetőség.

A jelenleg hatályos besorolási és alapbérrendszert kellene alapvetően továbbra is megtartani. A jelenleg hatályos rendszernek a még meglévő, az eddigi gyakorlatban *megismert hibáit kell kijavítani* a továbbfejlesztés során. *A legelső és legfontosabb lépés a 6/1992. MüM-rendelet előírásainak módosítandó szabályozásba történő átvitele*. Szükséges ez azért is, mert a hivatkozott rendelet már 1992. július 1-jétől életbe lépett, de a MÁV Rt. még jelenleg sem alkalmazza. A hivatkozott MüM-rendelet előírásainak beépítésével *szüntesse meg a módosított szabályozás a fizikai dolgozók jelenlegi, a munkaköri tükrök alapján történő besorolását*, amely gyakorlatot a hivatkozott rendelet életbelépésekor hatályon kívül helyezett, és a 6/1992. MüM-rendelet alapján kerüljenek besorolásra.

A felesleges viták, félreértések és félremagyarázások elkerülése érdekében a módosított szabályozás a *munkaköröket nevesítve*, a FEOR-ban leírtak szerint *sorolja fel pontosan meghatározva*, hogy az előírt feltételek alapján milyen munkakörben *milyen fizetési osztályokba sorolhatók be* a munkavállalók. A módosított szabályozás adjon lehetőséget arra, hogy az *egyes gyűjtőfogalmakon belül* (mint például: átviteltechnikai műszerész, távközlési műszerész stb.) a *Szakági függelék munkaköröket bontást adhasson meg*. Ez nagy mértékben könnyítené, és *egységesítené* a besorolási eljárásokat.

Az *egyes szakágak aktív bevonásával* a munkáltatónak ki kell dolgozni egy *besorolási példatárat* a MÁV Rt.-nél meglévő valamennyi munkakörre vonatkozóan egy *közösen megállapított egységes minősítési elvrendszer alapján*.

Szükséges lenne az is, hogy a módosítás során kapjon nagyobb hangsúlyt a *munkavégzés minőségének* elismerése. Az eddig alkalmazott gyakorlattól eltérően, végre történjen meg az *összehasonlítás* az ágazatok tevékenységi körei között a módosítás során a munkavállalók besorolásában, hogy a szabályozásban *meglévő ellentmondások csökkenjenek*. Legyen biztosítva a *szakmunkások előrejutása* a nagyobb képzettség megszerzése esetén, mert a jelenlegi szabályozás ezt nem biztosítja. Alapjaiban kerüljenek szabályozásra a *szakmunkások szakirányú képzettségével kapcsolatos elvárások*, amelyeket a Szakági függelékben lehessen pontosítani, részletezni.

Élve a 6/1992. MüM-rendeletben adott lehetőséggel, biztosítsa a módosított szabályozás a „*szellemi foglalkozásúak II-be*” soroltak közül a *nagy gyakorlattal* rendelkezők, *kiemelkedő teljesítményt* nyújtók, és mindezek mellett *középiskolai érettségivel*, és felsőfokú szakképesítéssel rendelkező munkavállalóknak *főmunkatárs kategóriába sorolását a szolgálati főnökségeken is*. Ez a lehetőség legyen meg a szolgálati főnökségeken a „*szellemi foglalkozásúak III-ba*” soroltak közük az egyetemi, és főiskolai végzettséggel rendelkezők esetében is. A MÁV Rt. szervezeti átalakításában bekövetkező kétlépcsős irányítási rendszerre történő átalakítás miatt kell alkalmazni az utóbbi javaslatokat.

Az alapbér tarifái a *jelenlegi rendszer szerint maradjanak*, tehát minimumbért megállapítóak legyenek. A kiemelkedő, nagyobb teljesítményt nyújtó *húzó réteg megfizetését* egy alaposan átgondolt és kidolgozott *pótlékolási rendszer biztosítsa* a *teljesítményorientált érdekeltségi rendszer* kialakítása érdekében.

Az egyes *bérosztályok közötti differencia a jelenlegi 10 százalékkal maradjon*, míg a *szolgálati időtől függő bértételek közötti differencia 5 százalék legyen*, és a tarifa kezdő pontja (az alapszorzó) *erőteljesebben közelítsen az állami minimálbérhez*, vagy érje el azt az átalakítást követően.

Szükséges *felülvizsgálni a jelenlegi 14-es és 15-ös fizetési osztályok közötti 10 százalékos különbözetet*, mert a *jelenlegi állapot nem ösztönző* a vezetői munkakörök betöltésére. Az említett *két fizetési osztály közötti átlépésnél 15 százalékos különbséget kellene megállapítani*, így talán a vezetői munkakörök is vonzóbbá válnának.

A szolgálati helyek csoportba sorolása a *műszaki szakszolgálatoknál nem szükséges*. Ezt már több éven át különböző fórumokon jeleztük, most csak megismételni lehet. A műszaki szakszolgálatoknál, mint például a TEB szakszolgálatnál, a *biztonságos üzemmenetet egyformán biztosítani kell bármilyen osztályú a szolgálati hely*, a munkavállalók képzettsége pedig azonos. A jelenlegi létszámkeretek alapján végzett csoportba sorolás semmiképpen sem jó, mivel az *elsősorban forgalmi területeken a kis állomások csoportba sorolását* van hivatva elvégezni. Amennyiben a módosítás során a tárgyaló felek mégis ragaszkodnának ezen minősítési tényező megtartásához, akkor javasolható, hogy a *minőségi tényezőket vegyék figyelembe* a műszaki szakszolgálatoknál a csoportba sorolásnál (tehát a munkavállalók iskolai végzettségi szintjét, képzettségét stb.). Mindezek figyelembevételével, a leírtak alapos átgondolásával a módosítás során talán még a *fizetési osztályok számának csökkentésére is lesz lehetőség* a bérbesorolási és alapbérrendszer módosítása során.

Vass Zoltán
Távközlési és Biztosítóberendezési Főnökség Debrecen

BÉRTÁRGYALÁSOKRÓL

Egyelőre nincs megállapodás

Szerkesztőségünktől egyre többen érdeklődnek az 1996. évre szóló bértárgyalások állásáról. A Magyar Vasutasban már megírtuk:, szeptember 18-án megkezdődtek a bértárgyalások a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek között. Az eltelt időszak alatt azonban, a munkavállalók legnagyobb sajnálatára érdemi előrelépés nem történt. Úgy gondoltuk, hogy az alábbi összefoglaló közreadásával megpróbáljuk bemutatni a tárgyalófelek álláspontját, ha már eredményről nem tudunk beszámolni.

1995. szeptember 15.

A bértábla 30 százalékos növelését javasolja 1996-ra a Mozdonyvezetők Szakszervezete a MÁV vezetőségének. A javaslatot a Mozdonyvezetők Szakszervezetének közgyűlésén adta át *Borsik János*, a Mozdonyvezetők Szakszervezetének ügyvezető alelnöke a MÁV vezetőségének.

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének közgyűlésén *Rigó Zoltán* kifejtette: ha a MÁV modernizációs üzleti stratégiáját következetesen végrehajtja, a vasutasok jelenleg az ipari átlag alatt lévő átlagbére lényegesen meghaladja majd az ipari átlagbéreket.

1995. szeptember 19.

A Vasutasok Szakszervezete összességében 39 százalékos bruttó keresetnövekedést tart szükségesnek a jövő évben.

Az idén ugyanis — mint azt *Győri István*, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke elmondta — a vasutasok reálbérének csökkenése eléri a 17-18 százalékot. A VSZ javasolja az alapbérek 25 százalékos növelését, a 13. havi fizetés rendszerének visszaállítását, valamint az önkéntes nyugdíjbiztosítás bevezetését. A bérnövekedés mértéke pedig nem függhet a MÁV létszámcsökkentési stratégiájától.

A MÁV Rt. jelenlegi számításai szerint személyi jellegű kiadásokra 15 százalékkal többet fordít majd 1996-ban, mint az idén. Ez a bérfejlesztésen kívül egyéb pótlékot és juttatást is magában foglal. Minderről *Magos György*, a MÁV Rt. vezérigazgató-helyettese adott tájékoztatást a tárgyalásokat követően.

1995. szeptember 21.

Nem közeledtek az álláspontok a MÁV és a vasutas szakszervezetek közötti csütörtöki bértárgyalásokon. A MÁV jövő évi bérfejlesztési javaslatában 15 százalékos jövedelemnövekedést ígér, ami mindössze 10 százalékos alapbérfejlesztést tartalmaz. Emellett kilátásba helyezték, hogy hozzájárulnak a MÁV vasutas nyugdíjpénztárhoz és decemberben, illetve vasutasnapon teljesítményjutalmat fizetnek. Mindezt *Szabó Tivadar*, a MÁV személyügyi igazgatója ismertette.

A tárgyalás egyetlen eredménye, hogy a MÁV teljesíti a szakszervezetek igényét, és pénzügyi támogatást nyújt a vasutasok nyugdíjpénztárához. A MÁV bérfejlesztési javaslatát a szakszervezetek azonban elfogadhatatlannak tartják, s nehezményezik, hogy nem vett részt a tárgyaláson a MÁV vezérigazgatója. Ez ugyanis nem segíti a megegyezést.

1995. október 10.

A sajtótájékoztatón *dr. Márkus Imre* szólt arról, hogy a Vasutasok Szakszervezete 39 százalékos bérkövetelléssel lép fel 1996-ra vonatkozóan, s ez véleményük szerint reális, mivel mindössze az 1995. évi színvonal megtartására elég. Ismeretes, hogy a MÁV eddig 15 százalékot ajánlott a dolgozóknak. Az elnök hangoztatta: az idén három és félezer dolgozó hagyja el a MÁV-ot önként, feltehetően az alacsony bérek miatt.

1995. október 12.

A vasutas bértárgyalásokon nem közeledett a MÁV és a szakszervezetek álláspontja a jövő évi bérfejlesztéseket illetően. Rigó Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, aki ismételten megjelent a tárgyaláson, hangsúlyozta: nemcsak a MÁV-tól kell új bérfejlesztési javaslatot várni, hanem a szakszervezeteknek is új elgondolásokat kellene kidolgozniuk. A már ismert, 30-tól 50 százalékig terjedő bérfejlesztési igények ugyanis nem tekinthetők tárgyalási alapnak.

A MÁV részéről kialakított tárgyalástechnika elfogadhatatlan a szakszervezetek számára. Ezért továbbra is azt szorgalmazzák, hogy Rigó Zoltán vezérigazgató személyesen vegyen részt a tárgyalásokon.

A Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete kilátásba helyezte részvételének felfüggesztését a bértárgyalásokon. A VDSZSZ elfogadhatatlannak tartja, hogy a MÁV vezetése a tárgyalások elején eldöntötte: nem kíván eredeti ajánlatán változtatni.

1995. október 17.

A bértárgyaláson Szabó Tivadar, a MÁV személyügyi igazgatója ismertette a javaslatot. Eszerint a minimálbér a jelenleg 12 500 forintról 15 000 forintra növekedne. A 13,33 százalékos alapbérfejlesztés az alacsonyabb fizetési osztályokban átlag fölötti, míg a magasabbakban átlag alatti bérfejlesztéssel járna.

1995. október 19.

Továbbra sem jött létre megegyezés a vasutas bértárgyalásokon. A MÁV Rt. az őszi többletszállítási feladatok sikeres lebonyolításának elismeréseként november 10-én teljesítményjutalom kifizetését tervezi. A szakszervezetek elutasították a MÁV javaslatát, mert a jutalomból mindössze a vasúttársaság 46 000 dolgozója részesülne. A szakszervezetek a decemberre esedékes 4 százalékos teljesítménybér kifizetését tartják elfogadhatónak.

(k. sz.)

Tóth Mihály esztergályos mester

I. telep
6769 Pusztaszer, Felszabadulás u. 17.
Tel./fax: 62-375-279

II. telep
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48.
Tel.: 62-364-555 Fax: 62-364-774

Ön is vegye igénybe a hazai és az export piacon több évtizedes tapasztalatokkal rendelkező gépipari vállalkozásom szolgálatatásait!

Vállaljuk:
- haszongépjárművek, mezőgazdasági gépek, mozdonyok és vasúti járművek alkatrészeinek gyártását,
- fémszerkezetek, fémtömegcikkek és
- hajtóművek készítését.

Fogaskerékgyártás felsőfokon:
- egyedi és sorozatgyártás,
- teljes típus- és méretválaszték (m=1-16 mm, d=20-1200 mm)
- mart és köszörült kivitelben.

A minőséget a magyarországi élvonalba tartozó gépparkunk biztosítja az Önök számára.

További részletes információval az alábbi címen állunk rendelkezésükre:
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48. Telefon: 62/364-555 Tel/Fax: 62/364-774

Tóth Mihály
forgácsoló vállalkozó

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

Tevékenységi körünk:

— Bz motorvonat fővizsga, Bz motorkocsi korszerűsítése, komfortosítása, Bzx átalakítása motorkocsivá, Bzx komfortosítása

— 4 tengelyes személykocsi fővizsga, személykocsi forgóváz javítás, személykocsik, teherkocsik és dízelmozdonyok kerékpárjainak fővizsgája, fődarabjainak és alkatrészeinek javítása és felújítása (PRÁGA 2M70 típ. hajtómű, irányváltók, légtartályok, klf. motorok...)

— teherkocsi részlegvizsga, futójavítás, fővizsga az alábbi típusoknál: Gbgs, Gbs, Es, Tcs, Gags, Lgs, Eas főjavítás

— vasúti nosztalgia járműjavítás

— emelőgépek, kötöző elemek vizsgálata, javítása és minősítése

— láng és plazmavágás, szemcseszórás

— acél- és alumíniumszerkezet-gyártás, szerelés

— nagypontosságú fémmegmunkálás forgácsolással.

Minket válasszon, velünk csak nyerhet!

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

FÓKUSZBAN

Szociális szempontok a döntésekben

Interjú dr. Németh Lászlóval

A MÁV Rt. vagyonának értéke az 1994. évi mérleg szerint 462 milliárd forint. Ennek a vagyonnak a nagyobbik részét az ingatlanok és a MÁV által alapított társaságokban — köznapi nevükön vasúti kft.-ben — a meglévő részesedés teszi ki. A legutóbbi rekord lottó főnyeremény sokszorosát kitevő vagyon kezelésére a MÁV Rt. létrehozta a Vagyongazdálkodási Igazgatóságát. A vasúttársaság vagyonát érintő változások kivétel nélkül érintik a munkavállalókat is — méghozzá hosszú távon —, ezért határoztuk el, hogy a Magyar Vasutas hasábjain bemutatjuk dr. Németh Lászlót, a cég vagyoni ügyekben legilletékesebb vezetőjét.



— Bemutatkozásul kérjük adjon rövid áttekintést eddigi életútjáról.

— A vasúti-pályafenntartási technikum és a Műszaki Egyetem általános mérnöki karának elvégzése után a ERŐTERV-nél helyezkedtem el *tervezőként*. Az ott eltöltött tíz év során több nagyberuházás főtervezője is voltam, ezek közül a Tiszai és leállításig a Bicskei Hőerőmű az említésre méltó. A Paksi Atomerőmű helyszíni tervezési területén közel hat hónapig voltam. Az önként választott új munkahelyemen, a Vízépítőipar Trösztnél már mint *kivitelező* irányíthattam a csepeli, pestlőrinci, kecskeméti és szolnoki háromezer köbméteres víztornyok építését.

A nagyberuházások sikeres befejezése után, 1979-ben már mint a műszaki tudományok doktora kerültem a Közúti Beruházó Vállalathoz, ahol a Ferihegyi repülőtér első ütemét, mint *beruházási főmérnök* irányítottam. 1983-ban a beruházás határidőre és első osztályú minőségben történt átadását követően — marasztalás ellenére — az Állami Fejlesztési Bankhoz kerültem, először mint főmunkatárs, majd kineveztek az infrastrukturális (vízügyi, vasúti, postai, közúti és villamosipari) beruházások finanszírozását végző osztály élére. Az itt eltöltött idő alatt végeztem el a *Közgazdasági Egyetem* nyelvvizsga köteles *belföldi és export fővállalkozói* szakát. Az 1988-as bankreform idején felkérésre az *Országos Kereskedelmi és Hitelbank egyik alapító igazgatója* lettem, ahol a rám bízott feladatok révén új tapasztalatokra tehettem szert. Innen pályázat útján kerültem a *Hungária Biztosító* Közületi Igazgatóságának vezetői beosztásába. Igazgatóként a vállalatok és vállalkozások biztosítási ügyletei tartoztak az irányításom alá. A biztosítók ekkor Magyarországon már igazi piaci feltételek között működtek. A hároméves szerződésem lejártát követően az akkor *alakult Állami Vagyonkezelő Részvénytársaság* bankok és biztosítók portfolió igazgatójának kértek fel azért, mert mint utóbb kiderült, az országban én voltam az egyedüli, akinek bank és biztosító igazgatói gyakorlata is volt. Mielőtt a MÁV-hoz „visszakerültem", a *Kincstári Vagyonkezelő igazgatójának* nevezett ki az akkori pénzügyminiszter. Itt az *állami ingatlanok értékesítése és gazdasági társaságok létrehozása* jelentette az igazi kihívást. Még ekkor is tanultam, hisz elvégeztem az ingatlanok kezelésével, forgalmazásával kapcsolatos valamennyi szaktanfolyamot.

— Sikerekben bővelkedő kemény életpálya áll Ön mögött. Mi a feladata jelenlegi beosztásában?

— Az idén létrehozott új szervezet feladata a MÁV alaptevékenysége szempontjából felesleges ingatlanok értékesítése és hasznosítása. Emellett nem kis feladatot jelent számomra a *gazdasági társaságok sorsának* rendezése. Itt is a bevételek növelése a cél, amelyet elsősorban tőkebevonással és tulajdoni hányad értékesítésével igyekszünk elérni. A így létrejövő *vegyes tulajdon* a gazdasági társaságokban dolgozóknak is kedvező lehet, mert a kívülről *bejövő tőke know how-t, piacot és új technológiát* is hozhat magával.

— A júniusi kormányhatározat szerint jelentősen csökkenteni kell a MÁV Rt. vagyonát. Milyen hatással lesz ez a vasúttársaság jövőjére?

— A kormányhatározat nem a vagyoncsökkenésre helyezi a hangsúlyt. Az állam, mint tulajdonos hozzájárul ahhoz, hogy a MÁV ingatlanainak értéken aluli eladásával fizetőképességét javító *bevételekre tegyen szert*. Ez a folyamat 1995-ben egyértelműen a *fizetési képesség javítását szolgálja*, de remélhetőleg 1996-tól már sikerül *fejlesztésekre is visszaforgatni* a bevételek egy részét.

— Nem csak az ingatlanok, hanem a tartálykocsik eladásáról is lehet hallani. Hogy áll például a tartálykocsik eladása?

— Sajnos az elmúlt években ez a kocsipark is — akár a többi — *elöregedett*. Ezt részint az okozta, hogy az állam által megállapított *értékcsökkenési leírás nem adott elegendő fedezetet* a felújításra. A megoldást itt is a *külső források bevonása* jelentheti. Első lépcsőben a tartálykocsikat egy gazdasági társaságba visszük, majd megkeressük azokat a partnereket, akik üzletet látnak a kocsik *üzemeltetésében*. Már vannak jelentkezők.

— A szóbeszéd szerint sok jelzálog terheli a MÁV vagyonát. Hogyan befolyásolja ez a munkáját?

— Jelzálogot hitelek fejében szoktak bejegyezni. *Örülnünk kell* annak, hogy a bankok hajlandók a vasút eszközeire *bejegyzett jelzálogért cserébe hiteleket* nyújtani a cégnek. A jelzálog valójában nem jelent veszélyt a vagyonra, hisz a hitelek visszafizetésével megszűnik.

— A vállalat vagyoni helyzetében beálló változások óhatatlanul érintik a vasutasok helyzetét. Nem túl jók a munkavállalók tapasztalatai. Milyen fórumon lehet a felmerülő feszültségeket csökkenteni?

— Tudomásul kell venni, hogy a MÁV életében *egy korszak lezárult*. Vége a kötelező foglalkoztatásnak. Az állam mint tulajdonos *ésszerű és nyereséges gazdálkodást követel* meg a cég minden vezetőjétől és munkatársától. Ezen az úton nem lehet visszafordulni. A jelenlegi helyzetből, *melyet az elavult* technológia és *a megrendelők körének szűkülése* jelent: ebből valahogy „ki kell mászni".

A vagyonnal való *racionális gazdálkodás*, amely nem épülhet érzelmekre, ennek a folyamatnak fontos része. *A vasúti kft.-k már bizonyítottak*. A változások sajnos egyéni sorsokat is érintenek. A munkaerőpiac viszont beépül a termékek és gyártmányok piacába. Az *egyének felelősek saját munkaerőpiaci értékükért*. Nekem mint vezetőnek az is feladatom, hogy elfogadjam a *szakszervezetek és üzemi tanácsok beleszólási jogát*, és ha nem csak érzelmekre hivatkoznak, hanem *gazdasági érvekre* alapozzák véleményüket, el is szoktuk fogadni azt.

— Élénk mozgás volt tapasztalható az elmúlt hónapokban a vasúti kft.-k igazgatótanácsaiban és felügyelő bizottságaiban. Mi indokolta ezt?

— Tudatos, alaposan *átgondolt döntéselőkészítés előzte meg a változásokat*. Nyugodt lelkiismerettel mondhatom, hogy nem a személyek munkájával voltunk elégedetlenek, hanem a *megrendelő* és egyben *ellenőrző viszonyt igyekeztünk* egyértelműbbé tenni a *jobb gazdálkodási feltételek* megteremtése érdekében. Megpróbáltuk kizárni az összeegyeztethetetlen lobbyzásokat.

Arra a kérdésre pedig, hogy miért éppen most került ezekre a cserékre sor, egyszerű a magyarázat: a *megbízatások többsége most járt le*.

— A MÁV-lakások értékesítése is folyamatosan napirenden van.

— Az eladások ügymenetét felgyorsítottuk. Közel *háromezer lakást* szeretnénk rövid idő alatt értékesíteni. Természetesen ezeket elsősorban a bentlakó vasutasoknak kínáljuk fel, de az üres lakásokat kívülállóknak is felajánljuk. Sajnos, a *lakóingatlanok többsége rossz állapotban* van, ezért nem túl magas a piaci értékük. A lakáseladásoknál *nem számítunk túlzottan magas bevételekre*, itt a fenntartási költségek megtakarítása jelent némi hasznot. Készül az új utasítás, mely szerint *nagy kedvezményekkel* juthatnak majd a vasutasok a bérleményeik tulajdonjogához.

— Befejezésül engedjen meg még két személyes jellegű kérdést feltenni. Hogy érzi magát a MÁV-nál? Mi az, amit nem kérdeztem meg, de fontosnak tartana a Magyar Vasutas olvasóinak elmondani?

— Még csak fél éve dolgozom a cégnél. Úgy érzem, még befelé ásom, rágom magam a kásahegybe. A korábbi, főleg az utóbbi két munkahelyemhez képest szokatlan, hogy több *tradicionális és szociális szempontot* is be kell építeni a döntésekbe. Talán néha túlzottan sokat is. Ez ellen küzdeni kell, hiszen a piaci körülmények nem engedik meg, hogy a régi módon tegyük a dolgunkat. Kevésbé szentelenebbül kell nézni a MÁV-ot és ki kell alakítani a valódi kereskedői szemléletet. Akik féltik a „nagy MÁV" vagyonát, azoknak üzenem, hogy a régi vasutas vezető kollégáim tudják a dolgukat, csak olyan vagyont ajánlanak fel értékesítésre, *ami abszolút felesleges*. Az általam vezetett igazgatóság nyíltan és tisztán igyekszik eleget tenni feladatainak, hiszen az állami privatizációból jöttem és ismerem a buktatókat. Ahhoz azonban, hogy még hatékonyabbak legyünk, *még több speciális szakember foglakoztatására* lenne szükség.

— Köszönjük az interjút.

(Karácsony)

DÉL-DUNÁNTÚLI VASUTAS

A SZAKSZERVEZETI SZERVEZETTSÉG: 74,05 SZÁZALÉK

Együttműködő vasutas kollektíva

A pécsi terület legnagyobb forgalmú állomása: Dunaújváros. Sajátos helyzetű szolgálati hely. Forgalma nagy része Budapest irányultságú, de vasutasai pécsi kötődésűek.

Az állomás legnagyobb feladata a *DUNAFERR Dunai Vasmű* kiszolgálása. A Vasmű, mely az amúgy leépülő ágazat *„utolsó mohikánjaként"* jelentős termeléssel segíti a nemzetgazdaságot, munkát adva a környék dolgozóinak.

Az állomás a környékbeli üzemekkel együtt a magyar vasút áruszállítási teljesítményének közel 10 százalékát adja. A feladatnak csak jó *együttműködő vasutas kollektíva* tud megfelelni. Ez értendő a gazdasági és szakszervezeti vezetőkre egyaránt. Az állomás vezetője *Lakatos Gyula, aki jelenleg is VSZ-tag*, 1975 óta dunaújvárosi. Volt forgalmi szolgálattevő, majd rövid Vasmű-beli kitérő után állomásfőnök-helyettes, 1985-től pedig mint állomásfőnök tevékenykedik.

Az állomás szakszervezeti vezetője *Kissné Kiss Ágnes*, egyúttal az Üzemi Tanács elnöke is. A munkahelyi feladatain kívül tagja a pécsi területi bizottságnak is. Összefogja a területi központtól távol eső alapszervezeteket (Kocsiműhely, Szertár, Mezőfalva Állomás). Saját területe Pusztaszabolcstól Paksig terjed. Kiváló munkájához csak annyit: területén a szakszervezeti szervezettség 74,05 százalékos. Jó kapcsolatot tart a városi, megyei szakszervezeti szervekkel. Munkája nagy segítség az egész terület számára.

Lepesi Zoltán László

„Két tűz között..."

A Magyar Vasutas augusztus 30-án megjelent lapszámában már megírtuk: közös érdekeik markánsabb megjelenítésének reményében a szombathelyi igazgatósághoz tartozó — a Vasutasok Szakszervezetében tagsági viszonnyal rendelkező — állomásfőnökök, az országban először önálló szakszervezeti tagozatot alapítottak. Néhány nappal ezelőtt kaptuk a hírt, hogy 1995. október 12-én a pécsi üzletigazgatóság területén is megalakult a Vasutasok Szakszervezete keretei között működő állomásfőnöki tagozat.

A meghívott szakszervezeti tag állomásfőnökök *dr. Kralitzky Antalt*, balatonszentgyörgyi állomásfőnököt választották meg a tagozat területi vezetőjének. Munkájának segítésére helyettest is választottak. Az alakuló értekezleten részt vett és tájékoztatást adott az aktuális szervezeti és politikai kérdésekről *dr. Márkus Imre*, a VSZ elnöke is.

A tagozat megalakítását a pécsi területi bizottság már régóta szorgalmazta. Ez az a munkavállalói réteg, melynek *erkölcsi és anyagi elismertetése* a Magyar Államvasutaknál hosszú ideje várat magára. A VSZ felvállalja minden munkavállalói réteg elvárható szintű érdekvédelmét. Az a támadás, melyet gyakran kellett elviselni, hogy „Ti a főnököket véditek" még jobban elkötelezett az iránt, hogy ezek a kollégák is egyformán fontosak. A szolgálati vezetők azok, akiknek gyakorta *két tűz közé* kerülve, meg kell felelniük a felsőbbség elvárásainak, és közben gyakorta az érdekvédelmi szervezetek támadásának céltáblái. A mai vagy „túlszabályzott", vagy csak „szóbeli irányítású" környezetben egy állomásfőnöknek jól képzett közgazdásznak, pénzügyi szakembernek, munkajogásznak és sajnos gyakran csak utolsó sorban kell jó vasutasszakembernek is lennie. A Vasutasok Szakszervezete képviseletében soraink közé várunk valamennyi munkavállalót, még akkor is, ha közöttük néhányat főnöknek hívnak. Várjuk a további érdeklődők jelentkezését a területi bizottság 05-16-16-os telefonszámán.

Lepesi Zoltán László

KISVASÚTJAINK

Balatonfenyvesi kisvasút-nap

A Magyar Vasutas vasutasnapi számában beszámoltunk arról, hogy a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány kezdeményezésére a kisvasutak programot készítettek és meghatározták: mikor és hová terveznek szakmai kirándulást egy-egy keskeny nyomközű vasút megismertetésére. Szeptember végén a főszereplő a balatonfenyvesi gazdasági vasút volt.

A nagyállomási szívélyes üdvözlést követően a *résztvevők* a polgármesteri hivatal tanácstermében gyűltek össze. *Németh Zsolt*, a MÁV Rt. balatonfenyvesi gazdasági vasút állomásfőnökségének vezetője nyitotta meg a rendezvényt, majd *Balogh Imre* művezető elmondta: a lóvontatású uradalmi vonal felszámolása után az 1950-es években kezdődött meg a 760 mm nyomtávú vonalhálózat kialakítása. A kisvasút a *Balatonnagybereki Állami Gazdaság* mezőgazdasági *tömegáruit fuvarozta* MÁV-átrakásra és végezte a gazdaság belső szállítását. Később a *személyszállítás* is megkezdődött.

A 61,7 km hossszú, nagy forgalmat lebonyolító vonalakon az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció és a gazdasági viszonyok jelentős változása hatására egyre zsugorodott a vonalhossz.

Ma csupán 27 km működik folyamatosan és további hét km-es szakaszt esetlegesen, de nem ritka megrendelés alapján, a vadászok használnak. Az árufuvarozás az 1980-as évek végén teljesen megszűnt.

Ma a vonal a hivatásforgalom szolgálatában áll, napi 100-150 utassal. Természetesen így ez ráfizetéses, de az infrastruktúra megköveteli az üzemeltetést. A turizmusnak köszönhetően a főidényben nagy a forgalom, ezért más a foglalkoztatottak száma nyáron és télen. Az utóbbi évszakban a járművek fenntartása az elsődleges feladat. A MÁV jövőre már nem finanszírozza a költségeket, tehát a továbbéléshez a lakosság és a vállalkozók támogatása szükséges.

Lombár Gábor polgármester a község történetét ismertette. Örömmel szólt monográfiájuk megjelenéséről és hangsúlyozta a fenyvesi gazdasági vasút jelentős szerepét, közlekedésének fontosságát. A kisvasút történetét és egyes szakszolgálatainak munkáját bemutató, 1957-ben készült dokumentumfilm vetítése után megtekinthettük *Tusnádi Csaba Károly* fotóművész képeslap-kiállítását. A 61 darabból álló sorozat most vált teljessé: már valamennyi — összesen 23 —magyar keskeny nyomközű vasút fényképfelvétele — a megszüntetetteké is — az érdeklődők rendelkezésre áll.

A szakmai kirándulás az emlékezés igézetében telt. Felszálltunk a 490 056 psz. mozdony vontatta nosztalgia szerelvényre. *Táska* község volt az úticélunk.

Itt lovaskocsik vártak ránk és vígan poroszkáltunk a védetté nyilvánított öreg, nádfedeles pincesorok egyik házának udvarába. Az időjárás lehetővé tette, hogy a szőlőlugasban fogyasszuk el a bográcsban főzött ízletes pincepörköltöt a hozzáillő „kellékekkel". A pacik visszavittek bennünket a vasútállomásra. *Csiszta* gyógyfürdőt is megnéztük, majd pedig visszadöcögtünk Balatonfenyvesre.

A „Mentsük meg a kisvasutakat" gondolat jegyében fogant *Kisvasúti nap* sikeres volt és bizzunk e nemes gondolat kiteljesülésében...

Horváth Károly

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.



SOK-SOK KÉRDŐJEL

Az új megváltó: PROFITCENTRUM

A veszteséges mellékvonalak átváltozásának csodája

Bizonyára még sokan emlékeznek arra az állampolgárok idegeit borzoló tavalyi kormányzati elképzelésekre, hogy több száz kilométeren a mellékvonali vasúthálózatot fel kell számolni. Az ország minden táján felháborodást kiváltó tervek azóta (időlegesen) lekerültek a napirendről, de mintha más intézkedések hátterében továbbra is ez állna.

A MÁV Rt. vezetésében néhány új ember, új tervekkel jelentkezett: profitcentrum. Pedig a mellékvonali profitcentrum tekintetében igen sok kérdés fogalmazódik meg. Sajnos, az érintett térségek szolgálati vezetői, munkavállalói tanácstalanok: kérdéseikre érdemleges választ nem kaptak. Pedig jó volna, ha az előttünk álló nehézségeket a gazdasági vezetés a dolgozókkal közösen oldaná meg. Nehéz elképzelni, hogy a homályosan körvonalazott, de 1996. január elsejétől mindenképp bevezetésre kerülő intézkedéseket a vasutasok örömmámora fogadná.

A néhány fórumon elhangzó szűkszavú tájékoztatók alapján egyelőre csak annyi tudható, hogy várhatóan november elsejétől kinevezik a vezetőket és elsődleges feladatuk lesz az úgynevezett üzleti terv elkészítése.

A minimális adminisztratív létszámmal működő, a fuvaroztatók igényeihez igazodó rendszer kiépítése tehát a cél. Az alapellátást kell szolgáltatni, esetleg saját kockázatra, ha a bevételek nagyobbak a kiadásnál, még szolgáltatásbővítésre is sor kerülhet. Az itt dolgozók — vezetők és munkavállalók — *sajátjukként* kezelnek mindent, és *a személyes felelősségvállalásuknak* is köszönhetően *minőségi javulás* várható. A vezető *az infrastruktúra vasúttól* rendeli meg *„a pálya legalább jelenlegi állapotát biztosító"* munkálatokat. A *kereskedő vasúttól* bérleti díj ellenében kaphat *mozdonyt, kocsit, személyzetet.* A vezető további feladata a *kapcsolattartás* polgármesterekkel, az intézmények és iskolák vezetőivel, illetve végül, de nem utolsó sorban a fuvaroztatókkal.

Első hallásra tehát minden szép és jó. Emlékezzünk azonban: mintha egykoron a Területi Árufuvarozási Tanácsadó és Értékesítési Irodák létrehozásakor is hasonló jelszavak hangzottak volna el: *„Közvetlenebb kapcsolat a fuvaroztatókkal...", „Fuvarszerzés...".* Aztán új irodák, telefon, fax, gépkocsihasználat... Mi lett az eredmény? Nem az ott dolgozók hibája: mindenki feje felett megmaradtak a kisfőnökök és nagyfőnökök, a felügyelők és osztályvezetők, akik pontot tehetnek az i-re.

Mélyedjünk csak el a kulcsfontosságú bűvös szavak között.

Fuvar: ez feltételez megfelelő mennyiségű — a fuvar teljesítéséhez szükséges — eszközparkot. Hogyan fog kocsit biztosítani a kereskedő vasút, ha a jelenlegi menetrendben meghirdetett vonatokhoz sincs elég személykocsija?

Miként működhet a rendszer, ha a profitcentrumba majd a jelenleginél is több ügyfél még több igényt támaszt, amikor már most is csak többhetes késéssel tudunk megfelelő teherkocsit biztosítani számukra? A nyári szezonban fellépő nagyobb utazási igények miatt hogyan tud további embert biztosítani az a szolgálati vezető, aki már most is túlóráztat?

Minimális adminisztratív létszám: ami persze korszerű technikával valósítható csak meg.

Ha jelenleg sem telik a 100 főnél nagyobb szolgálati főnökségekre még egy használt fénymásolóra sem, ha nincs elég irodapapír, ha már a kalauzkulcs is hiányzik, miből hozzák létre a műszaki-technikai bázist?

Közvetlen kapcsolattartás: gondolom csak *gépkocsival* és *rádiótelefonnal* felszerelten lehet eleget tenni e kívánalomnak. Belegondolni is hátborzongató: mi lenne, ha a profitcentrum elsőszámú vezetője például a 84-es mellékvonalon a 20 km/óra „gyorsasággal" száguldó Bz motorral lenne kénytelen elkápráztatni partnereit.

Felmerült még néhány kétely bennem: nem sorolom tovább ezeket, hiszen bármit teszünk és mondunk is — szélmalomharcot folytatva — véleményünk süket fülekre talál...

El kell tehát fogadnunk *Herczog László* helyettes államtitkár véleményét, aki az áprilisi sztrájk kapcsán a *MÁV Rt. munkaügyi kapcsolatait elkeseritőnek* nevezte.

Csáki Zsigmond
szb-titkár
Kál-Kápolna

KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

A Magyar Vasutas tudósítása

Október 17-ei döntések

A vasútegészségügy gondjai

A MÁV eégszségügy helyzetéről *dr. Tari Endre* vasútegészségügyi igazgató tájékoztatta a Központi Üzemi Tanácsot (KÜT). A tanácskozáson az igazgató elmondta: a Bokros-csomag bevezetése miatt a foglalkozás-egészségügy *munkáltatói feladattá vált*, így a finanszírozás is a MÁV Rt.-re hárul. A táppénzes állományba vétel ezentúl nem üzemorvosi feladat, hanem a háziorvos állapítja meg a keresőképtelenséget. A veszély abban rejlik, hogy a részmunkaidős üzemorvoslás megszűnése miatt vasutasok kerülhetnek nehéz helyzetbe, mivel nem találnak olyan háziorvost, aki elfogadná tőlük kártyáikat. Dr. Tari Endre szerint a Vasutasok Szakszervezete által benyújtott *kongresszusi határozat pillanatnyilag nem valósítható meg* forráshiány miatt. A MÁV Rt. támogatja azt az elképzelést, hogy az ÖTA és a vasutas biztosítók segítségével hozzák létre az Önkéntes Vasutas Egészségbiztosító Pénztárt. A továbbiakban az igazgató hangsúlyozta, hogy bármi is történjen a vasútegészségüggyel, az *érdekképviseletek kapjanak ellenőrző* szerepet.

Menetkedvezményi változások

A Központi Üzemi Tanácsot *Rimóczi Béláné* tájékoztatta a tervezett *menetkedvezményi változásokról.* Felülvizsgálatra kerül a nyugdíjasok utazási kedvezménye, mely szerint az eddigi 5 évről 10 évre emelkedik a minimális szolgálati idő az arcképes igazolvány véglegesítéséhez. Változás következne be az *első kocsiosztályra jogosultak* körében is. A tervezet szerint zöld színű arcképes igazolványt csak az *intézői ranggal, illetve annál magasabb ranggal rendelkezők* kaphatnának. Így azok a vasutasok, *akik nem rendelkeznek felsőfokú végzettséggel, szolgálati időtől függetlenül, csak másodosztályon utazhatnak.* A nyugdíjasok, és családtagjaik esetében nincs változás, mert a Személyfuvarozási Főosztály ezt szerzett jognak tekinti. Az aktív dolgozók *családtagjaik esetében sokkal szigorúbb az eljárás.* Egy évre hat darab szabadjegyet kaphat minden egyes családtag, illetve ezen felül korlátlan számú személyzeti jegy váltására jogosult. Az utóbbi esetben a kedvezmény mértéke mintegy *95 százalékos.*

A Központi Üzemi Tanács tagjai szinte *egyhangúlag elutasították* a kezdeményezést, mert szerintük a szerzett jog nemcsak a nyugdíjasokat illeti meg, hanem az aktív dolgozókat is. Többen kifogásolták az első kocsiosztályra jogosultság szigorítását, mert a törzsgárdajutalom elvesztése után ez *újabb diszkrimináció* azokkal a vasutasokkal szemben, akik úgymond „hátukon vitték a vasútat" 30-40 éven keresztül.

T. P.

IFJÚSÁGI TAGOZAT

Tapasztalatok és élmények

Szakszervezeti ifjúsági delegáció járt Németországban

A Hustedti Népfőiskola meghívására 17 fiatal utazott ki Németországba tanulmányi útra. A delegációban 13 szakma fiatal tisztségviselője képviselte magát.

Dr. Jozsef Wiestől a német szakszervezet *felépítését* ismerhettük meg egy oktatás keretén belül.

Nálunk, a Népfőiskola politikai képzésre szakosodott. Ezen a Népfőiskolán Európa nagyon sok országából voltak már tapasztalatcserén az üzemi tanács tagok, és a szakszervezeti tisztségviselők.

Németországban nagy hangsúlyt fektetnek a szakszervezeti tisztségviselők és a fiatalok oktatására. Láttuk, hogy ebben országban Ifjúsági Centrumok működnek, amit bármelyik fiatal, bármikor igénybevehet. Szakképzett pedagógusok dolgoznak itt. A cél: a fiatalkori bűnözés csökkentése. A működésre az anyagi támogatást a város adja. A legnagyobb szakszervezettel az IG METALL-lal a Volkswagen cég üzemlátogatása alkalmával találkoztunk. Az üzemben 92 százalékos a szervezettség, kollektív szerződés szerint dolgoznak.

A létszámcsökkentés elkerülése miatt most csökkentett óraszámban végzik a munkát, kétéves szerződés alapján.

Naponta: 3200 db gépkocsit gyártanak az üzemben.

A Bányász-Energia Szakszervezet elnökével és a Postások Szakszervezete ifjúsági képviselőjével is találkoztunk, akik elmagyarázták nekünk a német szakszervezetek felépítését, működését. Megtudtuk például azt is, hogy a 16 szakszervezeti szövetségnek 9,8 millió tagja van.

Sok-sok tapasztalattal és felejthetetlen élményekkel gazdagodtunk az egyhetes tanulmányi út alatt.

Csákvári Tünde



Intercity-kocsik légkondícionálása

A MÁV 1993-ban indított korszerűsítési programjának alapján üzemünk, a MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft., az eltelt időszakban 75 darab kiöregedett, forgalomra alkalmatlan vasúti kocsi felújítását végezte el.

Az igény az volt, hogy a kocsik részt tudjanak venni az induló városközi forgalomban és a mai igényeknek megfelelő utazást biztosítsanak.

A tervezésnél törekedtünk arra, hogy a belső kialakítás esztétikus legyen, és az utazóközönségnek kellemes komfortos utazást tegyen lehetővé.

A kocsi megjelenése azt sugallta, hogy klímaberendezéssel van ellátva, ezért a nyári utazásnál az utasok hiányolták a kocsik klimatizálását.

Az utasok és az üzemeltetők igényére kifejlesztettünk egy klimaberendezést, amely a nyári utazásnál jelentkező reklamációkat megszüntetheti. Ezzel a berendezéssel 1995-ben 5 darab első osztályú és 1 darab bisztrókocsit szereltünk fel, amelyeknek július és augusztus hónapban volt a próbaüzemük. Az üzemelés során szerzett kedvező tapasztalatok alapján a MÁV-vezérigazgatóság az összes átépített INTERCITY-kocsinál igényli a klímaberendezés beépítését.

A megrendelés alapján az 1996-os menetrend változásig üzemünk a forgalomban lévő összes INTERCITY-kocsinál beépíti a klímaberendezést, biztosítva ezzel az utasok minél kulturáltabb, komfortosabb és kényelmesebb utazását.

(x)



MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 DEBRECEN, FA RAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:

— vasúti tartálykocsik bérbeadására
— vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára
— nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik, tartálytest gyártására
— vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
— vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására
— daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.

Felvilágosítás:

Vállalkozási osztály
Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725
Vasúti telefon: 03-29-86

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

„A GONDOLATOKBAN GAZDAG BESZÉLGETÉS"

Erről jut eszembe

Néztem „A magyar irodalom képes története" című sorozatot a televízióban, amelyben Nemeskürty István ez alkalommal Balassi Bálint szerelmes verseiről beszélt. Értő, társalkodó stílusú előadásából megtudhattunk olyan dolgokat is, amelyeket a beavatottabb irodalomkedvelők sem ismernek, vagy már elfelejtettek.

Azt például, hogy Balassi Bálint nemcsak jóvágású férfi volt, aki szívesen és sűrűn nyúlt a női szoknyák után, de a kitűnő poéta *nyolc nyelven* beszélt. Ha mondjuk Párizsban megjelent egy verseskötet, azt Balassi hamarosan kézhez kapta, mert ott előjegyezték számára, s így automatikusan küldték a friss, nyomdaszagú könyvet. Ezt a tudásszomjat és műveltségigényt apjának, Balassi Jánosnak köszönhette, aki — gazdag és kultúrapártoló — főnemesként saját pénzén küldött fiatalokat az európai egyetemekre, hogy hazatérve, itthon adják tovább megszerzett ismereteiket. S ami ebben a tényben még tanulságos — jegyezte meg Nemeskürty —, az az, hogy ezek a kitanult ifjak *haza is jöttek.*

Mindez történt a XVI. században. Az 1500-as évekből azonban érdemes mást is megjegyezni. Miként arra Nemeskürty tanár úr emlékeztetett, ebben a korban, a reneszánsz idején divat volt „*a gondolatokban gazdag beszélgetés*" is. Erről eszembe jut, hogyan beszélgetünk napjainkban a semmiről. Mennyi a felszínes csevej, a tartalmatlan locsogás, a gondolattalan szövegelés, fecsegés, üresjárat, a lapos, alpári duma.

Ha már felemlítődött „a gondolatokban gazdag beszélgetés", eszembe jut Vadas József recenziója is, amelyet Szilvitzky Margit A látás élménye című könyvéről írt a Magyar Hírlapban. A műkritikus azt emeli ki a jövendő textiltervezőit tanító főiskolai tanár könyvéből, hogy a szerző nem a művészetet oktatja növendékeinek, hanem *gondolkodásra* nevel. Arra, hogy *lássanak*, vegyék észre mindazt, ami körülöttük szép és érdekes. Hogy az élményt másoknak is *közvetíteni* tudják. Így függ össze a látás és a *láttatás*, ami a nyitott és érzékeny szellem sajátja.

Erről jut eszembe, hogy hányan vannak körülöttünk, akik néznek, de nem látnak, vagy látnak ugyan, ám nem tudnak láttatni. A szakszervezeti mozgalomban sem. Nem arra gondolok természetesen, hogy a szakszervezeti aktivistáknak és tisztségviselőknek művészeknek kell(ene) lenniük, de arra igen, hogy *lássanak, vegyék észre* az érdekvédelemmel kapcsolatos tényeket, jelenségeket, összefüggéseket és azokat el is tudják mondani, meg is tudják írni, képesek legyenek megjeleníteni, láttatni.

Ezért örültem annak, amit legutóbb tapasztaltam Balatonlellén, a Vasasszövetség tanfolyamán. A továbbképzést vezető Paul Erik Olsen, a Nemzetközi Fémipari Szövetség munkatársa nem előadást tartott, hanem — önálló gondolkodásra kényszerítő — *problémamegoldó feladatokat* adott fel a jelenlévő szakszervezeti oktatóknak. Kissé nehéz és szokatlan — mondták a résztvevők —, de érdekes és izgalmas. Minden bizonnyal így van, mert ez a módszer nem pusztán a passzív befogadásra épít, hanem *tornáztatja az agyakat*, serkenti a képzelőerőt, következésképpen segít a gondolati kultúra fejlesztésében, abban, hogy ismét divatba hozzuk „a gondolatokban gazdag beszélgetést".

-kárpáti-

„Én állok minden fülke-fényben"



József Attila (1905-1937), a magyar líra egyik legnagyobb és legmélyebb hatású képviselője 1937. december 3-án vetette magát egy tehervonat kerekei elé Balatonszárszón, ahol nővérei panziójában akkor már betegen élt. Végzete mindörökre összekötötte a vasúttal, amely — talán kevésbé ismerten — költészetében, mint a külvilág része, fontos szerepet kapott.

A vonat, a vasút így egyik gyakori, igen hangsúlyos motívuma verseinek. Persze, mindez életrajzi okokkal is magyarázható, de ennél többről van szó. Olyan, szinte törvényszerű jelenségről, a vasút világának az emberre gyakorolt sajátos hatásáról, amelyre más írók, költők — *Whitman, Zola, Gorkij, Dürrenmatt* — is felfigyeltek. Szerepeltették az új világ kifejezőjeként, de végzetszerű jelentőséget is tulajdonítottak neki azzal, hogy az embert pusztító erő szimbólumává tették.

József Attila verseiben leginkább úgy ábrázolta, mint külön, zárt, *saját törvényei szerint működő világot.* Nála a vonat nemegyszer *összekötő kapocs*, amely a teljes embernélküliségből átvezet — mint e világi alkotás — az ember teremtette világba.

1933-ban írta a **Tehervonatok tolatnak...** című versét, amelyben a csendet oldja az éji zaj.

„Tehervonatok tolatnak, a méla csörömpölés könnyű bilincseket rak a néma tájra..."

Ez a szembeállítás — zaj és némaság — vissza-visszatér. Íme, egy másik verse, a **Mennyei páncélvonat.** *„Éjjel,* mikor a fáradt harcosok őrt állnak az épülő kapu előtt, *a leggyötörtebb tompán a földre puffan, szíve kifuttatja a vágányokat, s a fények szédítő pályaudvaráról kirobog a mennyei páncélvonat..."*

A **„Külvárosi éj"**-ben az elhangzó vonatfütty teszi élesen érzékelhetővé a némaságot.

„Vonatfütty. A nedvesség motoz a homályban, a földre ledőlt fa lombjában, s megnehezíti az út porát..."

Az 1934-ben írt, tizenkét szakaszos versében, az **„Eszmélet"**-ben is többször visszatér a vasút világa. *„A teherpályaudvaron úgy lapultam a fa tövéhez, mint egy darab csönd; szürke gyom ért számhoz, nyers, különösédes. Holtan lestem az őrt, mit érez, s a hallgatag vagonokon árnyát, mely ráugrott a fényes, harmatos szénre konokon..."* Ekkorra már a megnyugvást csak az hozza meg neki, hogy mint egy átutazó, néma idegenként néz végig mindent, ami elvonul a szeme előtt. Versét ezzel zárja. *„Vasútnál lakom. Erre sok vonat jön-megy és el-elnézem, hogy szállnak fényes ablakok a lengedező szösz-sötétben.*

Így iramlanak örök égben kivilágított nappalok, s én állok minden fülke-fényben,

és könyökölök és hallgatok..."

1936-ban írt versében ismét felbukkan a vasút. Címe: **Kirakják a fát.** Benne a gyerekkori kényszerű tüzelőlopások emlékét idézi. *„A pályaudvar hídja még remeg, de már a kényes őszi szél dorombol és kiszáradt hasábfák döngenek, amint dobálják őket a vagonból."*

Utolsó — 1936-37-ben írt — versei között még egyszer találkozunk a vasút-motívummal.

Az **Ősz** című versében így kesereg: *„ Tar ágak boga-rácsa között kaparásznak őszi ködök, a vaskorláton hunyorog a dér. Fáradtság üli a teherkocsit, de szuszogó mozdonyról álmodik a vakvágányon, amint hazatér..."*

Tragikus sorsú költőnk lírájában — mint érzékeltettük — a vasút nem úgy jelent meg, mint például Zola Az emberi dúvad című regényében, amelyben egy érthetetlen, emberidegen erőket felszabadító világ szimbólumává nőtt. József Attila mégis az önpusztítás eszközévé választotta. A tehervonat, amiről azt írta, hogy *„tolatásával könnyű bilincset rak a néma tájra"*, akkor, 1937. december 3-án, neki az örök némaságot hozta.

sz.v.f.

Két idézet egy beszédből

Az alábbi részletek abból a beszédből valók, amelyet Horn Gyula miniszterelnök 1994 júniusában mondott a Parlamentben a kormányprogram ismertetésekor.

„A Magyar Köztársaság kormánya tisztában van azzal, hogy az ország lakossága veszélyesen közel került türelme és tűrőképessége határához."

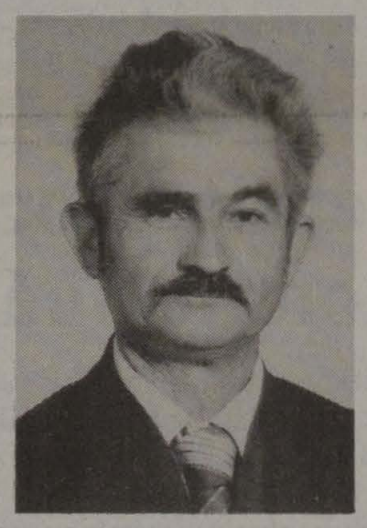
A másik idézet: *„Kormányfőként* nem járulok hozzá *olyan intézkedésekhez, amelyek tovább rontják a bérből és fizetésből élő dolgozóknak, a nyugdíjasoknak és a fiataloknak a helyzetét, akik eddig is az átalakulás legfőbb terheit viselték."*

A kormányfői programbeszéd óta eltelt egy év és néhány hónap. Készülhetünk a következő Bokros-csomag fogadására.

K. S.

VASUTASPORTRÉK

A Benczik-házaspár



Eredetileg csak Benczik Lajos körmendi sorompókezelőről akartam pár sort írni, aki 40 éves vasúti szolgálat után most vonult nyugdíjba. Ezért is kértem és kaptam róla egy fényképet. Közben azonban kibővült a téma...

Benczik Lajos, az akkori Veszprém-Külsőn kezdett pályamunkásként. 1966-ban költözött *Körmendre*, a Szentgotthárd irányában lévő 99-es őrházba. Innen ment nyugdíjba.

Feleségével együtt közösen látták el itt a *sorompókezelői* szolgálatot, ő azonban 1986-tól jegyvizsgáló lett. Ma is aktív vasutas és *társadalmi munkás.* Mindketten a Vasutasok Szakszervezetének tagjai voltak mindvégig és azok ma is. Benczikné különböző szakszervezeti tisztséget is betöltött. Jelenleg a Vasutasok Szakszervezetében a *forgalmi tagozat* tagja.

Szokványos és átlagos „a vasutas házaspár" életpályája? Az lenne, de a Benczik-házaspár közben *nyolc gyermeket nevelt fel!* Amint megtudtam, ez a munkavégzésükben nem okozott fennakadást. Rájuk mindenhol és mindig lehetett számítani a munkahelyükön. Hogyan oldották meg? Ezt talán maguk is nehezen tudnák megmagyarázni. Egyetlen bánatuk azért van: a gyermekek közül egyik sem lett vasutas...

Sz. Jakab István

A szolidaritás jegyében

Interjú a HÖKOSZ elnökével

Az elmúlt hetek eseményei az egyetemi és főiskolai diákságra irányították a közfigyelmet. A tandíjfizetési kötelezettség ellen szervezett demonstráció végül megegyezéssel zárult, bár ez nem minden egyetemistának nyerte el a tetszését. A diákok és a vasutasok érdekérvényesítési módszerei között nagyok a különbségek, ugyanakkor néhány hasonlóságot is felfedezhetünk. A Magyar Vasutas munkatársa felkereste Szabó Lászlót, a Hallgatói Önkormányzatok Szövetségének (HÖKÖSZ) — október 21-én lemondott — elnökét.

— A történelem folyamán a diákvezérekkel a hatalomnak gyakran sok baja volt. Ehhez képes te megegyeztél Horn Gyulával.

— Igen, én is diákvezetőnek érzem magam, bár azt gondolom, hogy a forradalmak ideje lejárt. Például a 68-as megmozdulások más típusú akciók voltak, mint a miénk, de éppen a mostani demonstráció bizonyította be, hogy jobb megegyezni tárgyalóasztalnál, és ezt jobb ott keresni, mint az utcán.

— Lehet-e párhuzamot vonni közted és a 68-as párizsi diáklázadások vezetője, Chone Bendit között? Törvényszerű-e, hogy ő most Frankfurt alpolgármestere?

— Ez tipikus és törvényszerű. A stabil közigazgatás és politikai viszonyok között partizánkodni csak időlegesen lehet. Valószínű, hogy én is előbb vagy utóbb be fogok állni a sorba. Bár nem szeretnék. A farmert soha nem veszem le, és remélem nem járok úgy, mint a mai politikusok.

— Éppen a hallgatók vádoltak meg azzal, hogy most próbálgatod politikai karrieredet. Egyáltalán, vannak-e ilyen irányú ambícióid?

— Azt gondolom, hogy a HÖKOSZ elnöke már most politikus, de nem kívánkozom olyan szerepre, amelyre az emberek ma gondolnak, ha a politika szóba kerül. Az elmúlt fél évben rá kellett döbbennem, hogy ebben a közegben nincsenek ilyen ambícióim. Majd ha egyszer azok elmennek, akiknek el kell menniük, és az egész rendszer tisztább, szebb lesz, majd talán akkor.

— Optimista vagy?

— Igen, egyszer biztos szebb lesz az egész világ.

— Akár szép lesz, akár nem, egyszer kiöregszel a HÖKOSZ elnöki székéből. Akkor milyen szerepet szánsz magadnak a közéletben?

— Van egy álmom. Nincs ma még Magyarországon olyan intézmény, amely Amerikában évtizedek óta remekül üzemel. Ezek a bizonyos lobby cégek. Már ma is úgy szeretném működtetni a HÖKOSZ-t, mintegy kvázi lobbyt, amelynek vezetői kijárják az eredményeket a politikusoknál. Ma ez még rosszízű, de tisztességesebben is lehetne ezt praktizálni, mint ahogy a jelenlegi lobbyk működnek.

— Át lehet-e plántálni az angolszász módszert a mai viszonyokra?

— Meggyőződésem , hogy igen.

— A kormányfővel kötött megállapodás emlékeztet a Vasutasok Szakszervezete volt elnökének egy korábban megkötött megállapodására, amelybe végül is ő belebukott. Nem félsz attól, hogy ugyanígy jársz?

— Természetesen, én is megbukhatok, de nem azon okok miatt, mint az egykori VSZ-elnök. Nekem a két riválisdiák-szervezettel semmi gondom nincs, ők is belátták, hogy ez egy jó megállapodás. Én most is azt mondom, hogy az utolsó lehetemig védtem azt az alapállást, amellyel engem a közgyűlés tárgyalni küldött. Sajnos, ott a téren alakult ki olyan hangulat, hogy a teljes tandíj eltörléséért tüntessünk, holott erről korábban nem volt szó.

— Ebben a képlékeny politikai helyzetben nem féltél-e attól, hogy beleviszed a diákokat egy olyan veszélyes szituációba, amelyet nem akartál?

— Egészen őszintén válaszolok: nem. Nagyon sok hallgatóval beszéltem a tüntetések előtt. Tudtam előre, hogy ez egy józan és megfontolt demonstráció lesz. Folyamatosan eltávolítottuk azokat a szélsőséges elemeket, akik rá akartak játszani erre.

— Hallottál-e róla, hogy a Vasutasok Szakszervezete szolidáris volt a tüntetésetekkel?

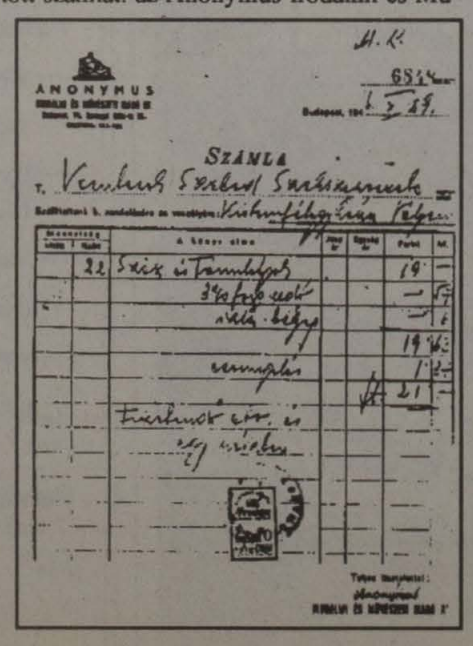
— Igen, bemondtuk a tüntetésen és nagy taps követte. Ugy gondolom, hogy az esetleges vasutas-demonstráció alkalmával mi is szolidárisak leszünk.

T. P.

Egy kis füzet, számlával

A minap egy megsárgult kis füzet került kezembe. Mielőtt automatikusan tenném a többihez, a címlap felkelti kíváncsiságomat. A tartalomjegyzék szerint a lap két tanulmányt tartalmaz. Agárdi Ferenctől *„A munkásság vértanúi"*-t és Wesselényi Miklóstól pedig a *„Kisgazdák és kispolgárok"* című értekezést.

A meglepetés akkor ér, amikor belelapozom a füzetbe. A megrendelő benne felejtette ugyanis a régi, megsárgult, 1946. október 29-én kiállított számlát: az Anonymus Irodalmi és Művészeti Kiadó igazolja, hogy 19 forintért, 3 százalékos forgalmi adó mellett, összesen 22 darabot eladott ebből a könyvből a Vasutasok Szabad Szakszervezete kiskunfélegyházai pályaudvarának. Az alapszervezet 1946-ban rendelte meg ezt a kis füzetet. Volt lehetősége erre, tagságának pedig igénye...



Vajon ma hányan lennének kíváncsiak, mondjuk, a munkásság vértanúira?

V. F.

Elérhetetlen kilincsek

A lányom szeptemberben ment először óvodába és én, mint lelkiismeretes apuka, elkísértem. Amikor beléptünk az ajtón, valami megmagyarázhatatlan rossz érzés kerített a hatalmába. Hosszú folyosó, kicsiny szekrények, apró székek, nagyfenekű szakácsnénik, mind-mind kellemetlen emlékeket ébresztettek bennem. Nikolett odavezetett a szekrényhez, amelynek az ajtajára piros papucsot festettek, ez az ő jele. Az enyém fenyő volt valamikor, s emlékszem, olyan jó érzés volt látni, mintha a nevemen szólítottak volna.

Az óvó néni csinos volt, biztos megfordulnék utána az utcán, de most féltem. Félelem, ez az, amit éreztem az első pillanattól. Eszembe jutott, hogy ugyanilyen volt az a 27 évvel ezelőtti nap is. Rettenetesen sírtam. El is szöktem volna, de a kilincs olyan magasan volt, hogy nem értem el. Néha bevetettem különböző trükköket, hogy menni kell fogászatra, vagy haza szeretném kísérni a bepisilős fiút, mert fél. Persze mindig lebukás volt a vége, mert a dadusnéni éppen a szomszédunkban lakott.

Anyám másnap egy fűzfagallyal kísért egészen az ózdi kastély bejáratáig.

Nikolett megpuszilt, majd egy „Szia apu" után rohant játszani, egy pici szomorúságot láttam a szeme sarkában, mintha érezné, hogy elkezdődött. Óvoda, iskola, munkahely tele elérhetetlen kilincsekkel, festett jelekkel, óvó nénikkel, néha füllenteni is kell, és elvenni mások építőkockáját, vagy a „hátulsó pár előre fussban" szívszakadva rohanni, mert győzni akarsz mindenáron. Aztán egy szép napon 60-62 évesen nem kell többé óvodába menni. És nagyon fognak hiányozni a festett jelek, elérhetetlen kilincsek és az óvó nénik.

TP

VASUTASSPORT

Új vezetőség a SZVSE-nél

A Szegedi Vasutas Sport Egyesület (SZVSE) tagjai szeptember 18-án tisztújító közgyűlés keretében új vezetőséget választottak, mert lejárt a társadalmi elnök és a három elnökségi tag mandátuma, Halász Antal ügyvezető elnök pedig nyugdíjba ment.

A megjelent sportolókat, sportvezetőket és vendégeket az ügyvezető elnök köszöntötte, köztük *Tóth Imrét*, az üzletigazgatóság vezetőjét, *Szabó Miklósnét*, a Vezérigazgatóság szociális ellátási osztályának vezetőjét, a BVSC vezetőit, továbbá a megye és Szeged város sportvezetőit. A korábban megküldött írásos beszámolóhoz *Halász Antal* fűzött szóbeli kiegészítést: sikeres év áll mögöttük mondta, hiszen valamennyi szakosztályuk eredményesebben szerepelt a korábbi éveknél. Sportolóik eredményeikkel öregbítették a vasutas sport, az SZVSE és Szeged jó hírnevét.

Atlétáik folytatták sikersorozatukat: 1994-ben 13, míg idén öt országos bajnoki címet szereztek. Legeredményesebb versenyzőik: *Kiss Ágnes*, *Szentgyörgyi Katalin*, *Dudás Gyula* és *Csobán László*. Nemzetközi versenyeken is helytálltak: *Sipos István* szupermaraton futó a 2945 mérföldes TRANS-AMERIKA futóversenyt fölényesen nyerte, *Szentgyörgyi Katalin* az ifjúsági mezei világbajnokságon, *Dudás Gyula* a felnőtt Európa-bajokságon vett részt. Eredményeikkel az országos szakosztályi rangsorban reményük van az első 10 közé bekerülni. *Birkózóinknál* tapasztalható a legnagyobb fejlődés, hiszen ez évben *10 magyar bajnoki arany* érmet nyertek. Négyen világ- vagy kontinens bajnokságon képviselték a magyar és a SZVSE színeit. Jelenleg öt válogatott kerettagjuk van. A *labdarúgó*csapat az új bajnokságot teljesen átszervezve kezdte, céljuk az *NB III-as tabellán az elsők között* végezni. *Tájékozódási szakosztályuk* fennállása óta a legsikeresebb éveit zárta. Legeredményesebben a felnőtt nők szerepeltek: közülük is kiemelkedik *Oláh Katalin*, aki a közelmúltban a németországi Detmoldban megrendezett 16. tájfutó világbajnokságon a klasszikus távon *világbajnokságot* nyert. Ezzel ő a SZVSE első világbajnoka. A tájfutók egyébként öt magyar bajnokságot nyertek, ebből Oláh Katalin egymaga hármat.

Az egyesület gazdálkodásáról szólva elmondották: a MÁV segítése ellenére *nem kis gondokkal küszködnek*, annak ellenére, hogy az egyesület eredményessége évek óta egyenletesen nő. Ezért jogosnak érzik, hogy az önkormányzati juttatásból nagyobb támogatást kapjanak.

Az ügyvezető elnöki posztra kiírt pályázaton hat jelentkezőből három pályázó felelt meg a követelményeknek. Az ügyvezető elnök *Szabó István*, társadalmi elnök pedig *dr. Árva Pál* lett. Új számvizsgáló és fegyelmi bizottságot is választottak, vezetőik *Nyisztor Gyuláné*, illetve *dr. Sándor Csaba*.

Gellért József

NYUGDÍJAS VILÁG

Találkozó

A Villamos Fenntartási Főnökség Budapest Keleti pályaudvar szakszervezeti bizottsága 1995. szeptember 22-én nyugdíjas találkozót szervezett. Az összejövetelen közel száz nyugdíjas, harminc meghívott hozzátartozó, és jó néhány aktív dolgozó vett részt.

Az elhunytakról történt kegyeletteljes megemlékezés után *Molnár Sándor* szb-titkár köszöntötte a megjelenteket, majd pedig Nagy József szolgálati vezető adott tájékoztatást a főnökség életéről, történelmi visszapillantást nyújtva „a régi szép időkről".

A nyugdíjasok könnyes szemmel köszönték meg a szeretetteljes meghívást, egykori munkahelyük meglátogatásának lehetőségét, a kapott ajándékot, s hogy nem feledkeztek el róluk. A találkozó fehér asztal mellett családi hangulatú összejövetellé alakult át.

M.S.

IDŐSEK VILÁGNAPJA A TÖREKVÉSBEN

Jó lenne az év minden napján ...

Az Idősek Világnapja — egy ENSZ határozata nyomán — minden évben alkalmat kínál arra, hogy fokozott figyelmet fordítsunk az idősek megbecsülésére. Hazánkban is lassan kialakulnak a hagyományai e szép ünnepnek. A Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége Budapesti tagozata és a Törekvés Nyugdíjas Klub összefogásával október 4-én a Törekvés Művelődési Központban köszöntötték az ünnepelteket.

A vasutas és a „civil" nyugdíjasokat György István, Kőbánya polgármestere köszöntötte. Négy budapesti klub öntevékeny, amatőr művészei adtak műsort.

A „Csili" művelődési házat kitűnő versmondója *Illés Katalin* és a táncdalénekes *Garas Elvira* képviselte. Az „Ikarus" klub *Arany Páva* együttese népdalokat adott elő. A budafoki klub tagja *László Emília* magyar nótákat énekelt, *Visegrádi Ilonka* és *Berczky Pál* cigánydalokkal aratott óriási sikert. A műsor *Knoll István*, a klubszövetség elnökének összefoglalójával ért véget.

A megjelenteket az OTP szponzori segítségével, pogácsával és üdítővel láttuk vendégül.

A megjelent 300 idős ember azzal a jó érzéssel távozhatott: megbecsüljük őket, törődünk velük, fontosak a fiatalabb nemzedékek számára is. Jó lenne, ha az év minden napján ilyen szeretet és figyelem venné őket körül. Ezért kötelességünk megtenni mindent, hiszen mindannyiunk fölött múlik az idő!

Szőllősi Ilona



Rudolf biztosító

Az 1875-ben alapított Rudolf Biztosító és Segélyegyesület ez évben 120 esztendős. Hazai viszonylatban ez ritkaságszámba menő esemény. Az egyesület tagja lehet minden magyar állampolgár, de nem zárkóznak el külföldi állampolgárok tagságától sem.

Az egyesület Rudolf Extra néven létrehozott egy új segélyrendszert, amely a fiataloknak és az időseknek egyaránt egy életen keresztül biztonságot nyújt.

Az egyesület Hévízen, a korábbi MÁV EBSE üdülője helyén, egy háromcsillagos, az európai színvonalnak megfelelő szállodát épített fel. Az új létesítmény kettős funkciót lát el, közel száz férőhelyéből harminc az egyesületi tagok kedvezményes pihenését, gyógyüdülését szolgálja, míg a többi kereskedelmi szálláshelyként kerül értékesítésre.

A szállodában 44 kétágyas szoba és három lakosztály várja a vendégeket. A szobák minibárral, telefonnal és színes televízióval vannak felszerelve. Az épület földszintjén étterem terasszal, söröző és drinkbár gondoskodik a vendéglátásról. A parkolást az épület alagsorában 24 személygépkocsi elhelyezésével oldottuk meg.

Az egyesület további pihenési, üdülési lehetőségeket biztosít Parádfürdőn és Hajdúszoboszlón.

(x)

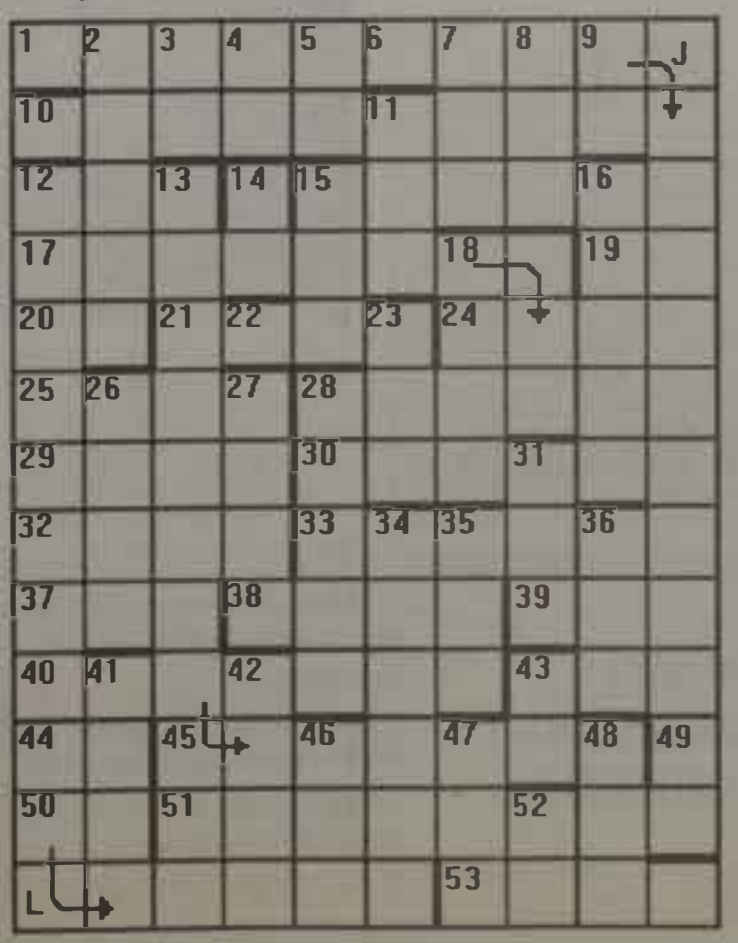
KÉSZENLÉT IDEJÉRE

A MÁV. Rt. KSZ új 85/B. §-a alapján a munkáltatónak és a munkavállalónak lehetősége, hogy ..... (megfejtendő). Található: Vízszintes 1. Függőleges 12. és 13-ban.

Vízszintes: 1. Beküldendő. 10. Nem becsületes. 12. Kereskedelmi TV-adó. 15. Finom sörmárka. 17. Tomboló siker (latin) 19. Országos Választmány 20. Előadó (röv.). 21. Hátvéd a fociban (angolul). 24. Híres finn futó (-R). 25. Munkácsy Mihály születési családi neve. 28. Élet..... (feleségét). 29. Budapesti tudományegyetem (röviden.) 30. Becézett férfinév (vissza). 32. Az üres hordó teszi. 33. Önköltséges (idegen szóval). 37. Kalap, sapka (németül) (BRE). 38. Híres angol gróf. 39. Állatkert (latinul). 40. Pályaudvarok oldala. 43. Balogh Nándor Róbert. 44. Kicsinyítő képző. 49. ABC tagja. 50. A legegyszerűbb gép. 51. Támogatásban részesül. (Valakinek a ..... van.) 53. Lélek tükre!

Függőleges: 1. A MÁV harmada! 2. Szélsőséges (latin). 3. Nagy fele! 4. Azonos mássalhangzók. 5. MAKO egynemű betűi. 6. Süsü felének a fele. 7. Szovjet belső elhárítás szerve volt (keverve) 8. John Lennon özvegye (-K), ... Ono. 9. Férfi családi nevek előtti rövidítés. 11. Vívásban találat (vissza) 12. **Beküldendő. 13. Beküldendő.** 14. -ban, -ben (latin). 15. Kagylós készülék, rövidítve. 16. Keleti szomszéd ország lakója. 18. Feszület felírata. 22. Első a betűk között. 23. Szovjetunió utódja. 26. Fémpénz tekercs (-N, vissza németül) 27. A kiskakasé közismert. 28. Nagy medencébe vizet enged. 31. Termelőszövetkezet. 34. Nemes tulajdonságot. 35. Néma zakós. 36. Elektromos részecske. 41. Egyetem vezetője rövidítve. 42. Földet egyik párja. 43. Brigitte Bardot. 46. Villanykörte. 47. Angol igen (fölös ék.). 48. Azonos betűk. 51. Kicsinyítő képző. 52. Motorkocsi betűjele.

Összeállította: Bánszegi József



A MŰVÉSZET BARÁTAI

PÉCSI TERÜLETI BIZOTTSÁG

Kulturális-művészeti élet

Örömmel számolhatunk be, hogy területünkön igen élénk az érdeklődés az Erkel Színház műsorai iránt. A Vasutasok Szakszervezete már 35. éve folyamatosan szervez bérletet. A bérlettulajdonosok száma megközelíti a százharmincat.

Az operakedvelő kollégák sok élménnyel gazdagodtak az elmúlt évadban is (Carmen, Lombardok stb.). A kiváló szereposztás, rendezés mellett a zene szépségének mindig felemelő hatása van, mely igen sokszor hosszantartó tapsköszönetet vált ki. Külön élményt jelentett, hogy például az olasz nyelvű operát magyar vetített szöveg tolmácsolta. Balettelőadásokon gyönyörködtető az értékes, óramű pontosságú bemutató.

Ugyancsak kedvelik a több műfajt játszó József Attila színházi vasutas bérleti előadásokat is. Jelentősen emelkedtek az új bérletek helyárai, ennek ellenére itt 50 bérletesünk van. Kiváló szereposztás, igényes, nívós rendezés a jellemző. Nagy közönségsikert aratott az elmúlt évadban az *„Én és a kisöcsém"* bemutatója. Nem sajnálják tehát az utazásokkal járó fáradalmakat egy jó kikapcsolódást jelentő programra a színházkedvelők. Kollégáink nevében köszönetünket fejezzük ki a Vasutasok Szakszervezetének a lehetőségek biztosításáért.

Vidéki színházak iránt is jelentős érdeklődés mutatkozik. A *pécsi Nemzeti Színház* az új évadban 100 éves. Szépen *felújított környezet* fogadja az érdeklődőket. Az ünnepségre a köztársasági elnök is hivatalos. Itt közel 60 vasutas rendelkezik bérlettel az idén is, mellette még számottevő jegyigény tapasztalható.

Az elmúlt évadban *három alkalommal csoportos látogatásra* is sor került. A nyugdíjasok és családtagjai számára néhányszor *sikerült jelentős mennyiségű díjmentes jegyet* biztosítani, amit örömmel fogadtak. A *Filharmónia* előadásaira szintén érdeklődés van.

A kaposvári színház iránt ugyancsak jelentős az igény a környékbeli településekről. A *Szegedi Szabadtéri Játékokra* minden évben több szolgálati helyről is csoportos látogatásokat szerveznek. Mindezek mellett meg kell említeni a többszörösen kitüntetett, elismerést és jó hírnevet szerzett *pécsi Vasutas Koncert Fúvószenekart*. Baráti körének minden évben külön hangversenyt ad. A legutóbbinál az érdeklődők alig fértek el a Liszt-teremben, melyen Üzletigazgatóságunk vezetői is részt vettek. Igen forró hangulatú, szinte véget nem érő tapsviharral jutalmazták zenekedvelőink.

Pécsi Vasutas Művelődési Ház is szinvonalas programokkal jelentkezik. Nemzetközi Bridzsverseny volt korábban (Palatinusz, Tenkes), mely több mint 200 résztvevőt vonzott. Pécsi Napok alkalmával más-más tevékenységgel mutatkoztak be. Megrendezésre került *Balatonbogláron a szavaló* verseny 30 fő részvételével. *Rejtvényfejtő csapatbajnokságot* szerveztek, melyen a mester csapat második helyezést ért el. A *„Család Éve"* alkalmával színvonalas műsorral jelentkeztek. Választási fórumok és nyugdíjas rendezvények is emlékezetesek voltak itt.

Összesen 8 alkalommal különféle témájú kiállítás került megrendezésre. Rendezésükben Pécs állomás Kultúr-váró termében festményekből, szobrokból és vasútmodellekből volt kiállítás. A *nagykanizsai Művelődési Ház* igen aktív közművelődési centrum. Többek között 89 ismeretterjesztő előadást rendeztek itt, több mint 3800 résztvevővel. *Koncertekre, színházi jellegű rendezvényekre* és *kiállításokra* került sor többezres érdeklődés mellett. A hagyományos *táncos családi összejöveteleknek* sikere volt. Gyermekeknek játszóházat szerveztek. Kirándulásokat és külföldi utakat.

Dr. Kovács László
területi kulturális szervező

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

MEGRENDELŐ

Megrendelem a Magyar Vasutas című lapot 199..... évre ..... példányban a következő címre:

.....

.....irányítószám .....település

..... utca ..... házszám.

A Magyar Vasutas megjelenik kéthetente. Ára: **20** Ft/lap. Egy évi előfizetés díja: **480 Ft.**

A megrendelőlap szerkesztőségünkbe való beérkezését követően befizetési utalványt megküldjük.

Az Olvasóhoz!

Azt reméljük, hogy a Vasutasok Szakszervezetének lapja, a Magyar Vasutas eljut a VSZ-tagok, a dolgozók többségéhez. Nem ismerjük azonban a lapról kialakult véleményeket. Mennyire tartják elkötelezettnek? Elégedettek-e a tartalmával, megjelenési formájával?

A feleletek segítik a szerkesztőbizottság munkáját abban, hogy a Magyar Vasutas jobban megfeleljen az olvasók igényeinek. Ezért kérjük önt, kedves olvasónk, töltse ki e kérdőívet és küldje vissza postafordultával a címünkre: Magyar Vasutas Szerkesztősége, 1068 Budapest, Benczúr utca 41.

Köszönjük!

Eljut-e önhöz rendszeresen az újság?
❑ Igen ❑Nem

Milyen alapossággal olvassa el a cikkeket?
❑Minden cikket ❑Többségét
❑Csak átfutom a lapot
❑Témától függően olvasom a cikkeket

Milyen témájú cikkeket olvas szívesen a Magyar Vasutasban?
❑Szakszervezeti ❑Közéleti ❑ Sport
❑Gazdasági ❑Kulturális
❑Nyugdíjas ❑Vasúti ❑Munkahelyi
❑ÜT, munkavédelem ❑Portré, szakértői

Milyennek minősíti a lap külalakját?
❑Jó ❑Megfelelő ❑Gyenge

Miből látna szívesebben többet?
❑Interjú ❑Riport ❑Tudósítás
❑Hírek ❑Fotók ❑Humor
❑Karikatúra ❑Grafika ❑Vers

Milyennek találja a cikkek hangnemét?
❑Általában szókimondó
❑Csak esetenként harcos
❑Mérsékelt ❑Bátortalan

Milyen mértékben él bírálattal a lap?
❑Nagyon nagy mértékben ❑Nagy mértékben
❑Megfelelő mértékben ❑Kis mértékben
❑Egyáltalán nem

Erdély legszebb tájain

Utazás: autóbusszal.
Elhelyezés: vendégszerető magyar családoknál, magánházaknál.
Ellátás: teljes ellátás (reggeli + ebéd + vacsora).
Időpont: november 22-26. (5 nap)
Részvételi díj: 13 300,-Ft.

Jelentkezés: PARADISO TRAVEL
1066 Budapest, Teréz krt. 66. (Metro mozi)
Telefon: 153-4523

BESZÉLGETŐPARTNERÜNK: A KRÓNIKÁS, AKI NYOMÁBA EREDT FORTUNÁNAK

(Nem) mese az öttalálatosról

A magyar újságírás nagy öregje, Bajor Nagy Ernő ifjabb riporter korában nyomába eredt, hogy miként alakította a lottómilliomosok életét a váratlanul jött gazdagság.

Tapasztalatairól, emlékeiről szívesen beszél, de neveket nem idéz, mert — mint mondja — annak még most is kellemetlen következményei lehetnek.

— Első öttalálatos ismerősöm egy fiatalasszony volt, aki a Nagyvásártelepen emelgette, hordta a gyümölcsös rekeszeket. Rossz házasságban élt, két gyermeke volt. Titokban lottózott, s másfél milliót nyert. Abban az időben ezért Pesten három öröklakást is lehetett venni. Férjének az mondta, hogy örökölt 100 ezer forintot. Felajánlotta: ha párja hajlandó elválni és a két gyermek további neveléséről gondoskodni, neki adja a 100 ezret. Ebben megegyeztek. Az asszony kilépett munkahelyéről, vett egy 3 szobás összkomfortos lakást, autót és gyümölcsöst Nagytétényben. Járni kezdte a szórakozóhelyeket, seregnyi lovag csapódott hozzá. Két év alatt a vagyon fenekére vert, elúszott mindene — a Garai téri piacon lett kisegítő eladó.

— Másik öttalálatos honfitársunkat egy büfé bejáratánál ismertem meg. Ott ácsorgott toprongyosan borgőzös fejjel. Elmondta, hogy az egyik nyírségi faluban volt szatócsboltja. A helybéli hatóságoknak kapóra jött, hogy az amúgy is ferde szemmel nézett „osztályidegennek" ötöse volt és 2 milliónál is több ütötte a markát. Értésére adták, ha nem akar bajt hozni a fejére, ajánlja föl, hogy nyereményéből lelátót építtet a helyi futballpályához. Beadta a derekát, ám a kétmillió elfogyott, s még félig sem volt kész a tribün. Közben a szatócsbolt tönkrement, gazdája otthagyta a falut. Pesten alkalmi munkákból élt és itallal igyekezett felejteni boltot, nyereményt, lelátót.

— A harmadik telitalálatos éttermi szakácsnő volt. A 3 milliós nyereményből családi házat vásárolt, férjét kivette a munkából. Az egész környék nyakára járt kölcsönökért, még a lelkész is kénytelen volt kiprédikálni, hogy hagyjanak fel zaklatásával. Ekkor már nagyon rossz idegállapotban volt, orvosi kezelésre szorult ő is, férje is — s nyeremény ide vagy oda, sivár öregség lett a részük.

— Ezzel persze nem akarom azt mondani, hogy az ötös mindenkit tönkretesz. De, ha hiszik, ha nem, jómagam sorscsapásnak tekinteném, ha olyan iszonyú summa hullana az ölembe, mint annak a bizonyos kelet-magyarországi házaspárnak.

Kerékpárutak 1996-ban

A Tárcaközi Bizottság döntésével lezárult — az Útalap törvénynek megfelelően — a félévenként esedékes kerékpárút építési pályázat 1995. évi második fordulója.

Most 34 pályázatot részesítettek összességében 214 millió forint támogatásban, s ezzel 60 kilométernél több lesz a magyarországi kerékpárutak hossza.

A döntés alapján *Nagymaroson* és *Vácott*, valamint *Apostag* és *Érsekcsanád* térségében egy-egy szakasz építésével lendületet vehet a Duna balparti kerékpárútjának megvalósítása. A fővárosban, a pesti oldalon *Ferencváros* és *Kőbánya* gyarapodhat kerékpárutakkal. Békés megyében, ahol a magyarországi kerékpárutak több mint egytizede található, és ahol eddig is kiemelt figyelmet fordítottak a kerékpáros forgalomra, most további öt szakasszal *(Békéscsaba, Kardoskút, Nagykamarás, Nagyszénás, Szeghalom)* bővülhet a hálózat. Az utóbbi években indult meg hasonló lendülettel Zala megyében a kerékpárút-építés, ahol a mostani döntés szerint szintén öt település önkormányzata kapott támogatást *(Esztergályhorváti, Lenti, Letenye, Tótszerdahely, Zalakaros).* **(k.)**

Elhunyt Menczer Tibor

Az Élelmezés-ipari Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetségétől kaptuk a szomorú hírt: Menczer Tibor, a szövetség elnöke életének 46. évében váratlan hirtelenséggel elhunyt. Temetésén a nagyszámú gyászoló között képviseltette magát az MSZOSZ és a Vasutasok Szakszervezete is.

Évforduló

A Rákospalotai MÁV Óvoda Mozdonyvezető u. 3-5. szám alatt: fennállásának 20 éves évfordulója alkalmából találkozót hirdet!

Az itt dolgozó munkatársakat és volt óvodásokat szeretettel meghívjuk 1995. november 30-án 14,00 órától tartandó ünnepélyes kiállításra és az azt követő kötetlen beszélgetésre.

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 Ft, félévre 132 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 95-2908
Elnök-vezérigazgató: **dr. Csöndes Zoltán**
ISSN 0460 6000

Lakáscsere

Budapest Déli Pályaudvarhoz 2 percre lévő, 51 négyzetméteres (2 nagyszoba, konyha, wc), 2. emeleti, olcsó bérű, önkormányzati komfortosítható lakásom **elcserélném** 1,5 vagy 2 szobás komfortos lakásra, panel és MÁV-lakás is érdekel, vagy Bp. környéki családi házra.

A következő telefonszámon hagyjon üzenetet, s majd visszahívom.

Üzemi: 04/18-70, 04/18-32, postai: 06/1/858-707.

Elcserélném 75,5 négyzetméteres, cirkófűtéses, galériás, 2,5 szobás MÁV vállalati bérlakásom 2 kisebb lakásra, az egyik tanácsi legyen, vagy 1 kisebbre értékegyeztetéssel.

Üzemi: 12-23/ Bódiné vagy esténként: 113-9171 telefonszámon.

Elcserélném Budapest VI., Teréz krt. 55. szám alatti összkomfortos, 2+2 félszobás (100 négyzetméteres) MÁV szolgálati lakásomat, 55-60 négyzetméteres MÁV bérlakásra.

Kovács Tibor, tel.: 46-01 vagy 46-71/138 mellék.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV- vagy önkormányzati lakásra, Budapest VIII., Kerepesi úti, 2 szoba, komfortos, jó állapotban lévő, I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel.

Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

Igényesnek eladó Göd központjában egy kétszintes, teljesen különálló, kétlakásos, gázfűtéses, alápincézett, garázsos, erkélyes, illetve teraszos, parabolaantennás családi ház, 155 négyszögöles telken. A lakások 150-150 négyzetméteresek, 4 szobásak.

Érdeklődni: Bencze Györgyi 8-14 óráig a 01/49-09-es üzemi telefonon.

Elcserélném Miskolc legszebb részén, a Diósgyőri várnál lévő 2 szoba, ~~nagy konyhás~~ összkomfortos, telefonos parabolaantennás, reluxás, vízórás 51 négyzetméteres saját tulajdonú lakásomat budapesti saját, önkormányzati, vagy MÁV-lakásra. Minden megoldás érdekel. Kérem, a következő telefonszámon hagyjon üzenetet, majd visszahívom: 04/18-32, 06/1-185-8707!

GWK PÉNZÜGYI ÉS IDEGENFORGALMI SZOLGÁLTATÁSOK MÁV TOURS

VASUTAS KOLLÉGÁKNAK AJÁNLJUK
Társas utak, valutaváltás kedvezménnyel, vasúti helybiztosítás, repülőjegy értékesítés.
Várjuk érdeklődésüket. Bővebb információ irodáinkban.
GWK - MÁVTOURS irodái:

1062 Bp. Teréz krt. 62. Tel.: 269-5422 / 269-1602 Fax.: 269-5415 / 269-1603
1122 Bp. Magyar Jakobinusok tere 1. (Déli Pu.) Tel./fax: 201-8365 Tel.: 213-0301
1087 Bp. Baross tér (Keleti pu.) Tel./fax: 322-9011
1062 Bp. Teréz Krt. 57 (Nyugati pu.) Tel.: 132-0597
1051 Bp. Nádor u. 19 Tel.: 111-4025 / 111-2442 Fax: 111-0061
1051 Bp. Kígyó u. 2. Tel. 118-3738/ 266-6814 Fax.. 266-6813
4002 Debrecen, Petőfi tér 12 (Vasútállomás)
9021 Győr, Révai u. 6. Tel./fax: (96) 328-280
3525 Miskolc, Kazinczy u. 3. Tel./fax: (46) 342-718
4400 Nyíregyháza Zrínyi u. 8-10. Tel./fax.: (42) 310-392
6720 Szeged, Jókai u. 11 Tel.: (62) 324-166 Fax: (62) 324-144
9700 Szombathely, Thököly u. 39. Tel./fax: (94) 311-498

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a zárféken ülő kollégáink is tudnak.

HOGY MIBE KERÜL? ELTÖRPÜL

A főbejárat átépül



A Magyar Vasutas fotósa lencsevégre kapott egy vasúti üzemépület homlokzatába vájt bejáratot

A proli-nép göthös, sőt a padlóra köpdös,
Keze feje bütykös, lába nyoma üszkös.
Régi kapun járjon folyton: csak-csak túlfelül,
Melósoktól a főnökség így elkülönül.

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— **Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.**
— **Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése teljes építési szakiparral.**
— **Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.**
— **STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.**

Bemutatkozik a VSZ Szombathelyi Területi Bizottsága

Kedves Olvasó!

A VSZ Szombathelyi Területi Bizottsága nevében köszöntjük Önt. Örülünk, hogy Ön is kezében tartja a Magyar Vasutast és így alkalmunk van arra, hogy bemutatkozzunk.

A MÁV Szombathelyi Üzletigazgatósága területén 6823 munkavállalóból 3856 tagja van a Vasutasok Szakszervezetének. A területünkön működő MÁV tulajdonú kft-k közül öt kft. dolgozói is a mi szakszervezetünk tagjai. A területi bizottság közvetlenül 28 alapszervezet munkáját irányítja, valamint az itt működő, de más középszervezetekhez tartozó alapszervezetek munkáját segíti.

Az alapszervezetek érdekvédelmi tevékenységét a szakmai bizottságokon keresztül látják el, és ezek tárgyalnak a partner gazdasági vezetőkkel. Felismerve a középvezetők szerepének fontosságát 1995. augusztus 9-én megalakult a VSZ állomásfőnöki tagozata, amely jól együttműködik az üzemviteli szakmai bizottsággal.

Területi Bizottságunk hosszú távú célja: olyan érdekvédelmet akarunk megvalósítani, amely nem szakad el a gazdasági és politikai környezet realitásaitól, de biztos munkahelyet, jövedelmet és egzisztenciát nyújt a tagságunk számára. Olyan szervezetet akarunk, amely megfelelő időben és helyen informálja a tagjait. Minden téren nyitottak akarunk maradni, valamint hatékony érdekvédelmi kapcsolatot szeretnénk fenntartani a társszakszervezetekkel. Céljaink megvalósítása érdekében összefogunk és reméljük, továbbra is sokan csatlakoznak hozzánk.

Karádi László
VSZ Szombathelyi Területi Bizottsága titkára

ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 21. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. NOVEMBER 8.

TÉGY A GYŰLÖLET ELLEN!

Kedves Barátaink!

Az utóbbi hónapokban az országban megint érezhetően erősödik az egyre tömegesebb leszakadásból, reménytelenségből fakadó elkeseredett hangulat, ami igen könnyen az egymással szembeni türelmetlenség és az agresszivitás növekedéséhez, illetve a gyűlölködést gerjesztő ideológiák térnyerésével vezethet. Az első jelek már ma tetten érhetők a hétköznapi és a politikai életben is. Ennek a jogos okokból fakadó, de veszélyes irányba mutató tendenciának csak mi, hétköznapi emberek, a közvélemény és a civil társadalom szabhatunk gátat.

Ezért a Tégy a gyűlölet ellen! kezdeményezés 1995. november 5. és december 10. — az Emberi Jogok Nemzetközi Napja — között Tégy a gyűlölet ellen! hónapot szervez. Ennek keretében a reprezentatív vasutas-szakszervezetek — közöttük a Vasutasok Szakszervezete —és a MÁV Rt. segítségével november 5-én egy Tégy a gyűlölet ellen! vonatot indítunk, amely egy hónapon keresztül az országot járja, szomszédainkat is meglátogatja. Lehetőséget nyújt mindenkinek, aki tenni akar azért, hogy életünket ne mérgezze meg a gyűlölet, hogy helyi kezdeményezésekkel, rendezvények, fórumok, koncertek, más események szervezésével támogassa kezdeményezésünket.

A vonat egy mozgássérültek számára is megközelíthető „Beszéljünk Egymással!" fórumkocsit, zene-kocsit, valamint egy gyermekrajz, fotó és festmény kiállítást visz magával. Helyi kérésre a vonat, menetrend keretein belül, mindenütt megáll.

Ezzel egy időjűleg a Tégy a gyűlölet ellen! kezdeményezés gyerekrajz- és „Neked mit jelent az emberi jog?" pályázatot hirdet általános és középiskolások részére. A rajzokat a vonatra kell eljuttatni, a kérdésre adott válaszokat pedig a fórumkocsiban elhelyezett papír „falakra" kérjük felírni. A nyertes pályázatokat a vonat megérkezésekor, december 10-én a Tégy a gyűlölet ellen! hónap záró koncertjén ismertetjük.

Három évvel ezelőtt 300 000-en jelezték aláírásukkal, hogy tenni akarnak azért, hogy a magyar társadalmat ne szakítsa szét a gyűlölet.

Ma arra kérünk mindenkit, gyereket és felnőtteket, a helyi civil szervezeteket és egyházi személyiségeket, hogy november 5-e és december 10-e között saját környezetükben mindenki tegyen valamit azért, hogy életünket ne fertőzhesse meg a gyilkos gyűlölködés!

Kérünk mindenkit, kezdeményezéséről feltétlenül értesítse a „Tégy a gyűlölet ellen!" sajtóközpontját Tel./fax (06-1) 351-77-49. Szeretnénk ugyanis naponta tájékoztatni az országos és a helyi médiát, amelyek támogatását ezúton is kérjük: tegyék lehetővé, hogy a Tégy a gyűlölet ellen! hónap keretében szervezett kezdeményezések mindegyike, a legkisebbtől a legnagyobbakig, megfelelő nyilvánosságot kapjon.

a Tégy a gyűlölet ellen! felhívás kezdeményezői



1995. november 5. 12 óra, Budapest Nyugati pályaudvar: elindul a „Tégy a gyűlölet!" ellen vonat

A vonatvezető: Palotai Árpád

Menetrend

A „Tégy a gyűlölet ellen!" vonat állomásai

november 5.	14.20	*Győr*
november 10.	10.00	*Wulkaprodersdorf* (Ausztria)
	14.10	*Szombathely*
november 11.	12.10	*Sopron*
november 12.	10.00	*Veszprém*
	14.00	*Székesfehérvár*
november 17.	12.00	*Nagykanizsa*
november 18.	10.00	*Koprovnica* (Horvátország)
	14.00	*Kaposvár*
november 19.	10.00	*Pécs*
november 24.	13.40	*Palic* (Jugoszlávia)
november 25.	10.00	*Szeged*
november 26.	10.00	*Békéscsaba*
	15.00	*Curtici*
december 1.	12.00	*Debrecen*
december 2.	10.00	*Nyíregyháza*
	14.50	*Csop*
december 3.	10.00	*Kosice* (Szlovákia)
	14.10	*Miskolc*
december 8.	9.00	*Eger*
	14.00	*Hatvan*
december 9.	9.05	*Püspökhatvan*
december 10.	9.00	*Szolnok*
	14.00	*Budapest Nyugati pályaudvar*

RADIKALIZÁLÓDÓ SZAKSZERVEZETEK

Demonstrációk, sztrájkok

Az események — úgy tűnik — azokat igazolták, akik *„forró őszt"* jósoltak 1995-re. A Horn-kormány hivatalba lépését követő várakozás, a *megelőlegezett türelem elfogyott:* a munkavállalók között egyre nő a társadalmi *elégedetlenség* a csekély mértékű jövő évi béremelésről szóló hírek hallatán.

A munkavállalók a „nyitányt" október 30-án a *Paksi Atomerőműben* „rendezték" meg. A Villamosipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetségének 20-25 százalékos béremelési követelését a *bakonyi*, a *dél-dunántúli*, majd a *tiszántúli áramszolgáltatók* figyelmeztető munkabeszüntetéseivel nyomatékosították. Sztrájkbizottság alakult a *Tiszai Vegyi Kombinátnál*, a jövő héten tüntetnek az *egészségügyiek*, a *pedagógusok*, december elején pedig a *honvédségi* és a *rendőrségi alkalmazottak*. Lapzárta után értesültünk arról, hogy már a köztisztviselők is sztrájkkal fenyegetőznek. Elszántságukat jól jellemzi: nyilvánosság előtt bejelentették azt is, hogy bár *„a köztisztviselők a munkát nem szüntethetik be a törvény értelmében, viszont saját érdekeik védelmében erre is sor kerülhet"*.

Radikalizálódnak a szakszervezetek. Szaporodnak a demonstrációk és a figyelmeztető sztrájkok. A munkabéke fenntartása azonban mindannyiunk elemi érdeke.

k.

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Úgy tűnik, a szakszervezetek és a MÁV vezetése között folyó tárgyalások idejére a propaganda egyre nagyobb teret hódít magának. Az még érthető, hogy minden szereplő természetes érdeke, hogy saját álláspontját minél hatékonyabban tudja közvetíteni az ország közvéleménye felé, s érveik minél meggyőzőbbek legyenek a vasutasok előtt. Az azonban már nem mindegy, hogy a munkavállalókhoz eljutó hírek milyen mértékben közvetítenek hiteles információkat, illetve mennyire manipulálják a közhangulatot.

Sajnos, a MÁV Rt. „MÁS EZ A MÁV" című kiadványaiban, illetve más sajtótermékeiben sokkal inkább felfedezhetők a mindent lehengerlő, propaganda-hadjárat elemei, mint a vitathatlan tények higgadt bemutatása. E jelenség mellett nem mehetünk el szó nélkül.

A szakszervezeti követeléseink megfogalmazásakor mindenekelőtt a vasutasok megélhetési lehetőségeit, a MÁV Rt. gazdasági helyzetének elemzését, az ország költségvetésének realitásait és a várható adótörvények hatásait vettük alapul. Szakszervezeti követeléseink tehát tagságunk megbízásából, a külső körülményekhez igazodva, szakmai érvek alapján fogalmazódtak meg. Ha leegyszerűsítjük a helyzetet, nincs többről szó, mint arról, hogy a munkaerő újrateremtéséhez biztosítani kell a feltételeket. Ennek fedezetét egyedül a bér szolgáltatja.

Tény (és ezt a MÁV vezetése is elismeri!), hogy az utóbbi években a vasútnál átfogó műszaki fejlesztésre nem került sor, ezzel szemben a létszámcsökkentés folyamatos volt. A most tapasztalható teljesítménynövekedés hátterében tehát az „emberi tényezők" játsszák az elsődleges szerepet. A vasutasokra eső terhek folyamatosan nőttek, amit a túlórák és a kiadatlan szabadságok növekedése is alátámaszt. Ebben a helyzetben a munkáltató nem szakmai, hanem érzelmi érveket sorakoztat fel a munkavállalók és a szakszervezetek szembeállítására.

A hangulatkeltés nem a megegyezés irányába vezet — ezt már a korábbi konfliktushelyzetekben is tapasztalhattuk.

A Vasutasok Szakszervezete elutasít minden olyan megnyilvánulást, amely szakmai csoportok, vezetők és vezetettek, munkavállalók és szakszervezetek közt ellentétek szítására alkalmasak, hiszen ezek mindig csak a valós problémákról terelték el a figyelmet. Nem lehet érdeke senkinek — saját, vélt igazát bizonyítandó — olyan eszközöket bevetni, amely a bérmegállapodás megszületését követő időszakra is ráveti az árnyékát. A jövőben is együtt kell majd dolgozniuk azoknak, akiket ma esetleg ma egymással szemben ugrasztanak.

Szakszervezeti tagságunk nevében visszautasítunk tehát minden olyan rágalmazást (mint például ami a Vasutasvilág októberi számának 5. oldalán látott napvilágot), amely a bérekért síkraszálló szakszervezeti vezetőket „felelőtlen követelőzőknek" nevezi. Akiknek minimális intelligenciájuk sincs, „buta — demagógok, s a MÁV szakszervezetébe a múlt rendszert képviselve szivárogtak vissza". Ebben az írásban az állították, hogy „a MÁV szakszervezetei fizetésemelést kérnek azoknak, akik már eleve többet keresnek, mint a magyar munkás általában". Ezzel az utóbbi állítással szemben mi többször elmondtuk már: az átlagbérek alakulására tett megállapítások félreértésre adnak alkalmat, ha figyelmen kívül hagyják a több tízezer vasutas többműszakos foglalkoztatását (műszakpótlék) és a jelentős mértékű rendkívüli munkavégzések (túlóra, készenléti szolgálat) tényeit.

Mi a reálbérek (a munkabér valóságos értéke) jövő évi csökkentésére vonatkozó terveket tartjuk elfogadhatatlannak. A vasutasok reálbére az év végére — s ezt a MÁV Rt. hivatalosan is elismeri — körülbelül 20 százalékkal csökken. Szakszervezetünk ezért tartja reális követelésnek azt, hogy 1996-tól az infláció mértékét meghaladó mértékű bérfejlesztésben részesüljenek a kollégáink.

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ KFT.

Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313

Az MVJ -vel **kedvezőbben:**
— vasúti járműjavítás
— fémmegmunkálás
— acélszerkezet-gyártás

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

Két kongresszus

1995. szeptember 27-29 között tartotta 15. kongresszusát az *Osztrák Vasutas Szakszervezet*. A kongresszuson 18 ország 28 vasutas-szakszervezete vett részt, köztük volt a három magyar reprezentatív vasutas-szakszervezet küldöttsége is, a VSZ-t *Győri István* alelnök képviselte. A kongresszuson megjelent *Vranitzky* szövetségi kancellár is, aki beszédében a *szolidaritás* fontosságával, a szakszervezetekkel való folyamatos *párbeszéd* szükségességével, a *szociális biztonság* kérdésével foglalkozott. Az osztrák közlekedési miniszter hozzászólásában egy *ésszerűen átszervezett új vasút kialakítását* tartotta fontosnak. Véleménye szerint ezt a gondolatot kell, hogy támogassa és képviselje a politika és a szakszervezet egyaránt. *„Egy esetleges vasútvonal megszüntetését háromszor is meg kell gondolni mielőtt döntés születne”* — mondta. A kongresszuson a küldöttek megválasztották a vezető testületeket és tisztségviselőket. Annak ellenére, hogy ez évben *Franz Hums* kollégát szociális miniszternek nevezték ki, ismét bizalmat kapott: újra megválasztották az Osztrák Vasutas Szakszervezet elnökének.

*

1995. október 5-7-én került sor a *Görög Vasutasok Szakszervezetének* 27. kongresszusára, amelyen 13 ország vasutas-szakszervezete képviseltette magát. A Vasutasok Szakszervezetét *dr. Márkus Imre* elnök és *Győri István* alelnök képviselte. A kongresszuson a görög *közlekedési miniszter támogatásáról biztosította a vasútat, a vasutasokat*. Kérte, hogy a szakszervezet is tegyen meg mindent a vasút fejlesztése érdekében. A vasút helyzetéről szólva a vezérigazgató többek között arról beszélt, hogy addig, amíg Európában építették a vasutat, náluk felbontották. Ennek mára az lett az eredménye, hogy igen *elavult* a görög vasút. **k.**

OKTATÁS — TOVÁBBKÉPZÉS

Érdekes tematikák

A VSZ Távközlési-, Erősáramú, és Biztosítóberendezési Intézőbizottság háromnapos kőszegi tanfolyamával néhány hete megkezdődött a Vasutasok Szakszervezete 1995/1996. évi szakszervezeti tisztségviselőinek oktatása.

Az elnökség által elfogadott képzési terv alapján a területi bizottságok elkészítették helyi képzési terveiket, amelynek táblázatos összefoglalóját közreadjuk. Amint azt a képzési terv is tartalmazta érdekes tematikákat állítottunk össze a tisztségét hosszabb ideje ellátó — gyakorlott — szakszervezeti bizottsági titkároknak és a bizalmiaknak, illetve a különböző szakszervezeti tisztségekre alkalmas kollégáink számára. A *titkárok továbbképzése* sokkal inkább a feladatok gyakorlati megoldásához kapcsolódik és szeretne segítséget nyújtani, míg a *leendő tisztségviselők* részére átfogó ismereteket szeretnénk közvetíteni. A zavartalan részvétel lehetőségét a tisztségviselőknek a *Munka törvénykönyvében rögzített munkaidő-kedvezmény felhasználásával* biztosítjuk, de természetesen, a szabadidejében bárki látogathatja rendezvényeinket, mert a tanfolyamaink mindenki előtt *nyitottak*. A programjaink részleteiről a VSZ területi- és intézőbizottságain és a Képzési és Oktatási Bizottság tagjaitól kérhetnek részletes tájékoztatást az érdeklődők.

Újdonság: az alapszervezetek kezdő gazdasági felelőseinek, háromnapos külön alapfokú tanfolyamot tartunk Debrecenben és Budapesten. (Ezúton köszönjük meg *Kiss Tibornak* az előkészítésben végzett munkáját.)

Januárban és februárban hasonló tematikával folytatódik a képzési tevékenység, amelynek pontos időpontjait a Magyar Vasutasban ismét közreadjuk. Ekkor lesz például az az *adó- és pénzügyi szabályok változásait* ismertető felkészítő, amelyet elsősorban az alapszervezeti gazdasági felelősök részére szervezünk.

A VSZ *Országos Nyugdíjas Szervezete* idén is megrendezi Balatonbogláron a kétnapos tanfolyamát. A rendezvényen szakszervezeti, nyugdíjas és egészségügyi témákban jeles előadók fogják tájékoztatni a közel százhúsz nyugdíjas alapszervezet és csoport vezetőit. **K. SZ.**

A Vasutasok Szakszervezete 1995. őszi oktatásainak ütemezése

Rendező szervezet	Időpont	Témák
Szombathely TB	1995. november 14-16.	*Munkajog, Tárgyalástechnika, Munkaügyi kapcsolatok, Tagdíjfelhasználás, Munkaharc-akciók*
Pécs TB	1995. november 28.	*A Kongresszus tapasztalatai, Érdekvédelmi és közösségépítési ismeretek, Tagdíjfelhasználás, Munkaharc-akciók*
Debrecen TB	1995. november 29-30.	*Aktuális érdekvédelmi információk, Munkajog, Munkaügyi kapcsolatok, Munkaharc-akciók*
Záhony TB	1995. nov. 30-dec. 1.	*Aktuáli érdekvédelmi információk, Munkajog, Munkaügyi kapcsolatok, Munkaharc-akciók*
Budapest TB	1995. december 4-5.	*Aktuális érdekvédelmi információk, A Kongresszus tapasztalatai, Munkaharc-akciók, Tagdíjfelhasználás*
Miskolc TB	1995. december 6-7.	*Aktuális érdekvédelmi információk, Tárgyalástechnika, Érdekvédelmi és közösségépítési ismeretek, Munkaharc-akciók*
Szeged TB	1995. november 2.	*Csomóponti oktatások keretében: Munkaharc-akciók, VÉT-tárgyalások eredményei*
Anyagellátási IB	1995. november 20-22.	*Aktuális érdekvédelmi információk, Tagdíjfelhasználás, Munkajog*
Országos Nyugdíjas Szervezet	1995. november 6-7.	*Szakszervezetpolitika, Nyugdíjigazgatóság, Vasútegészségügy*

Aktualitások és új ismeretek

A Vasutasok Szakszervezete Távközlési-, Erősáramú és Biztosítóberendezési (TEB) Intézőbizottság október 17-20-ig Kőszegen a MÁV Gyermeknevelő Intézetben tartotta az évenként megrendezésre kerülő, oktatással egybekötött továbbképzését.

Az első napon Molnár Ákos ismertette a TEB-főosztályon megtartott, a szakszervezet által kezdeményezett, egyeztető tárgyalás eredményét. Ezek közül érdemes kiemelni, hogy a kollektív szerződés 60. paragrafusában foglaltak milyen formában vonatkoznak a TEB-szakszolgálat munkavállalóira. A témáról elvi megállapodás született, amelyet a szakági érdekegyeztető tanácsnak kell majd megállapodás formájában elfogadni. Több szolgálati helyen előfordult, hogy a szolgálati főnökök bérmegtakarítás címén rábeszéléssel a *„törvényes út betartásával”* illetmény nélküli szabadságra küldték a dolgozókat. A tárgyaláson nemtetszésünket fejeztük ki az ilyen módszerek ellen. Ezzel szemben a főosztály vezetése nyomatékkal azt hangsúlyozta, hogy „a főosztály nem kezdeményezte, sőt ellene volt az illetmény nélküli szabadságok elrendelésének”. Végezetül ismertették az október 16-án megtartott érdekegyeztető bizottsági ülésen elfogadott állásfoglalásokat. A jelenlévők továbbra sem tudták elfogadni a MÁV Rt. által felajánlott 15 százalékos béremelési javaslatot. Kérték a VÉT-en tárgyaló szakszervezeti delegációt, hogy a VSZ által benyújtott követelések mellett álljon ki. Az ÉB-ülés határozatának megfelelően összeállítottuk azoknak a munkaköröknek a listáját, amelyeket a jelenlegi bértarifarendszerben föltétlen módosítani szeretnénk. Megállapodás született arról, hogy szükség van egy olyan *új bértarifarendszerre*, amely hűen tükrözi a szakszolgálatok munkavállalóinak *értékrendjét* és megfelelő anyagi elismerést *biztosít* minden vasutas munkavállaló számára.

A második napon *szakmai látogatásra* mentek az ausztriai Grazba. Az osztrák vasút helyi szakági képviselői bemutatták tevékenységi helyeiket, megismerhettük munkavégzési körülményeiket és a munkafeltételeket. A szakági bemutató után bepillanthattak az állomás munkájába. A hivatalos programok után rövid városnézésen vettek részt.

A harmadik napon pénzügyi tájékoztatót hallgattak meg *Kiss Tibor* pénzügyi revizortól. Ezután a MÁV Központi Üzemi Tanács (KÜT) ülésén elhangzott témakörökről és határozatokról adott számot *Kotter József*, a szakszolgálattól delegált KÜT-tag.

Dr. Szunyogh János a Munka törvénykönyve módosítása után bekövetkezett változásokról és aktuális munkajogi témákról tartott előadást.

A negyedik napon *Győri István*, a VSZ alelnöke tartott fórumot. Tájékoztatást adott az MSZOSZ szövetségi tanácsülésén elhangzottakról, a 96. évi bérfejlesztési tárgyalásokról, az ár-bér megállapodásról, a nyugdíjkorhatár és tb-járulék tervezett változtatásairól, valamint a MÁV-egészségügy helyzetéről.

Molnár Ákos
TEB IB-titkár

NYUGDÍJAS VILÁG

50 ÉVES TALÁLKOZÓ

A régieket megbecsülték



Dr. Susla János

Ötven év az ötven év. 1945-ben, a háború befejezésével szinte egyidőben végzett hallgatókat köszöntötték a MÁV Vezérigazgatóságán. Az arcokon ugyan nyomot hagyott a történelem, de a szemek még mindig a régi fényükben csillogtak, mint azokban a szép időkben, amikor még „az arccal a vasút felé” volt a divatos szlogen.

Rigó Zoltán vezérigazgató ünnepi beszédében hangsúlyozta, hogy a tisztképzés jelenlegi rendszerét korszerűsíteni kell, mert a leépítés *„olyan jól sikerült”*, hogy pillanatnyilag képzett szakemberek hiányával küzd a MÁV.

Dr. Susla János volt hallgató a megemlékező beszédében elmondta, hogy az ő idejükben olyan nehéz volt bekerülni a MÁV-hoz, hogy legalább minisztériumi tanácsosi protekció kellett a munkavállaláshoz. Az a szerencsés fiatal vasutas, aki elvégezhette a tisztképzőt, olyan jó anyagi megbecsülést kapott, amit a mai forgalmisták, tisztviselők el sem tudnának képzelni. Akkor, amikor a nóta arról szólt, hogy „havi 200 pengő fixszel, az ember könnyen viccel”, akkor egy kezdő forgalmista 500-600 pengő fizetést kapott. Egy fiatal tiszt, ha vidékre került, nem sokáig maradt legénysorban, mert a helyi jobb módú lányok hamar kivetették rájuk a hálójukat. A háború alatt a tisztképzőn már nem volt minden ilyen rózsás, mert sokáig bab és borsó volt a menű, amelyet két naponta váltogattak. Végezetül dr. Susla János a MÁV Rt. jelenlegi vezetésének figyelmébe ajánlotta, hogy mielőtt átszervezésbe kezdenek, gondolják azt végig, hogy a régi szervezeti formát sem a buta emberek találták ki.

Az ünnepséget a békéscsabai majorette csoport bemutatója zárta, majd a MÁV Rt-től minden volt hallgató emléklapot vett át.

TP

TISZTELET ÉS SZÁMVETÉS

Az Idősek Világnapján

A különböző „Világnapok” életünk megszokott eseményévé váltak. De az ilyen megemlékezések hosszú sorából mégis kiemelkedik október elseje, az Idősek Világnapja, amit szerte a világon az ENSZ közgyűlése határozata alapján 1990-től kezdtek megünnepelni.

Nálunk az Országos Nyugdíjas Kamara kezdeményezte ennek a világnapnak szélesebb körű megismertetését és első alkalommal a köztársasági elnök úr, valamint a népjóléti miniszter ünnepi beszéde emelte ezt a napot a hivatalos elismertség ragjára. Az akkor New York-ban tartózkodó miniszterelnök sem felejtkezett meg az idősebb állampolgárokról és meleg hangú, tartalmas táviratban köszöntötte a Vigadó nagytermében ünneplő meghívottakat és rajtuk keresztül az ország lakosságának közel 30 százalékát.

Az öt évvel ezelőtti szép szavakat és ígéreteket, a távirat sokat sejtető gondolatait még éveken át idéztük, mert jó magyar szokás szerint, a megemlékezés hivatalos és kormányszintű megünneplése bizony *szalmalángnak* minősült. Négy éven át az idős emberek csak magukat ünnepelhették és ha vidéken számos helyen a polgármesterek személyes ügyüknek is tekintették a nyugdíjasok méltó köszöntését, a budapesti központi ünnepségek nélkülözték az elsőszámú vezetők jelenlétét, illetve a megemlékezés hivatalos rangját.

Ezért volt különös öröm kézbe venni azt a meghívót, amely 1995. szeptember 30-ra *„A Magyar Köztársaság kormánya és a Nyugdíjasok Országos Képviselete”* nevében az idősek világnapja alkalmából tartandó ünnepi megemlékezésre szólította a különböző nyugdíjas szervezetek, egyesületek, klubok képviselőit — közöttük *tíz vasutas nyugdíjast* is — a Belügyminisztérium Duna-palotába.

Horn Gyula miniszterelnök ünnepi beszéde avatta ezt a világnapot *belpolitikai jelentőségű eseménnyé*. A megemlékezés azt tükrözte, hogy a kormány tisztában van az idős állampolgárok nyomasztó gondjaival, de ugyanakkor továbbra is számít a sok nehéz történelmi eseményt átvészelt nyugdíjas társadalmi réteg *megértő türelmére*. Szó szerint így fogalmazott: *„Bízom abban, hogy az idősebb generáció, azok, akik annak idején kihozták az országot a háborús pusztításból és újjáépítették azt, akik munkájukkal lehetővé tették a nemzet boldogulását, segítségünkre lesznek abban, hogy megteremtsük az európai színvonalú jóléti Magyarországot”.*

Miután miniszterelnök úr ezt az alkalmat arra is felhasználta, hogy az akkor éppen központi kérdésként tárgyalt koalíciós vitákról is szóljon, a jelenlévő újságírók, TV-s riporterek viszont beszédének szinte kizárólag ezt a részét emelték ki. Talán szerencsésebb lett volna a médiumokban azokról a gondokról és ígéretekről is szólni, ami az ünnepi beszédben az idős emberek iránti tisztelet és elismerés szellemében fogant. Arról, hogy az átlagnyugdíj a szeptemberi emelés után is csak 16 ezer forint. Mindenesetre az a tény, hogy a kormányfő személyes jelenlétével tisztelte meg ezt a központi ünnepséget — vállalva a megrendezés anyagi költségeit is — visszaadta ennek a világnapnak az őt megillető rangját. De nem szabad arra gondolnunk, hogy ezen az ünnepségen csak szép szavak és moralizáló gondolatok hangzottak el.

Knoll István, a Nyugdíjasok Országos Képviselete elnöke a „számvetés” keretében felhívta a kormányfő és a jelenlévő állami és társadalmi vezetők figyelmét arra a *tűrhetetlen helyzetre* is, amit a nyugdíjasok százezreinél a *gyógyszeráremelések*, a *háztartási tüzelő- és energiaáremelések* kiváltanak, a teljes *anyagi kilátástalanság*, az *éhezés* állapotába sodorták őket. A nyugdíjasok elismerik a miniszterelnök jó szándékú törekvéseit, de azt is látni kell, hogy az idősekről való gondoskodás nem maradhat az erkölcsi megbecsülés szintjén akkor, amikor a társadalom a kormány intézkedései nyomán lassan *kettészakad* azokra, akik anyagilag tudják fedezni megélhetésük és egészségük fenntartásának költségeit és azokra, akik kívül kerülnek az alkotmányban biztosított jogok sáncain, mert *képtelenek megfizetni* az egészségügyi ellátást, akiknek gondot jelent a napi fél kiló kenyér, illetve 1 liter tej megvásárlása, nem is szólva a közelgő tél fűtési költségeiről.

Az ünnepi beszédek elhangzása után az Erkel Ferenc Általános Iskola énekkarától kezdve a különböző nyugdíjas klubok énekes és színjátszó csoportjain át, a Pest megyei szimfonikus zenekarig sokan felléptek.

Az ünnepséget követő fogadáson *dr. Kökény Mihály*, a Népjóléti Minisztérium államtitkára vette át a házigazda szerepét, mert miniszterelnök úr külföldi útja miatt távozni kényszerült.

Pohárköszöntője eltért a szokásostól, mert *pontokba szedve* tételesen sorolta fel azokat az intézkedéseket, amelyeket a közeljövőben a minisztérium az idősek helyzetének javítása érdekében a kormány, illetve az országgyűlés elé kíván terjeszteni. Azzal fejezte be örömmel nyugtázott gondolatait, hogy egy év múlva a jelenlévők számon kérhetik tőle az elhangzottakat.

Reméljük, hogy erre még lesz lehetőségünk.

Szerte az országban ezekben a napokban sok helyen történt hasonló megemlékezés az Idősek Világnapja jegyében. A központi ünnepségről azért érdemes mégis külön is hírt adni, mert a kormány példamutatása talán *vasúti vezetőink, a szolgálati főnökök, az aktív érdekvédelmi tisztségviselők figyelmét is felhívja a vasutas nyugdíjasok megbecsülésére*, illetve arra az egyszerű következtetésre, hogy a tényleges és nyugdíjas vasutasok érdekeit az egységes vasúti és vasutas érdekek szintjén kell képviselni.

Az Idősek Világnapján elhangzottak, a tisztelet és számvetés jegyében megfogalmazott gondolatok akkor válnak valóra, ha az idősekről való gondoskodás, mind a családi, mind a vállalati és állami keretek között, *nem a „jótékonykodás”* szintjén valósul meg, hanem *a mindennapok természetes és tisztességes követelményévé válik.*

dr. Kun Dezső

BEMUTATJUK

MÁV Rt. Vagyonvédelmi Igazgatóság

Terveink szerint a Magyar Vasutas hasábjain rendszeresen hírt adunk a vasút vagyonvédelmi helyzetéről. Írunk majd olyan bűncselekményekről, amit a vasút ellen követtek el, amely megkárosítja, a vasútat és megrövidíti valamennyiünk pénztárcáját. A vasúti üzem rendes működésébe nem illeszthető bele a rongálás, a szándékos károkozás és a lopás. Mindenkinek feladata megvédeni a reábízott vagyont, hogy munkahelye biztonságban legyen, amire a szolgálati eskű is kötelezi. Félévvel ezelőtt új vagyonvédelmi szervezet alakult a MÁV Rt.-n belül. Írásunk a Vagyonvédelmi Igazgatóság céljáról, feladatairól szeretné tájékoztatni olvasóinkat.

A MÁV Rt. összevont vezetői értekezlete 1995. év elején tárgyalta meg a „Javaslat a MÁV Rt. Vagyonvédelmi Igazgatóság megalakítására" című előterjesztését. Ekkor döntöttek arról, hogy 1995. április 1-ével létre kell hozni ezt a szervezetet. Gábor Béla igazgatót arra kértük: mutassa be az igazgatóság felépítését.

— A Vagyonvédelmi Igazgatóság felügyeletét *az üzemeltetési vezérigazgató-helyettes látja* el. Az igazgatóság élén, a MÁV Rt. központi intézményeihez hasonlóan, az *igazgató* áll. Az igazgató munkáját a *vagyonvédelmi és a gazdasági igazgatóhelyettes* segíti. A vagyonvédelmi igazgatóhelyettes irányítása, felügyelete alá tartozik a *Stratégiai és Operatív* osztály, melynek élén egy-egy osztályvezető áll. A *Controlling* osztály irányítását a gazdasági igazgatóhelyettes végzi. Az igazgató közvetlen irányítása alá tartozik a törzs, mely igazgatási, belső ellenőrzési, különféle operatív munkát stb. végez. A Vagyonvédelmi Igazgatóság területi központjai általában az *üzlet (üzem) igazgatóságok székhelyein* helyezkednek el, ezek a régi üzembiztonsági és védelmi főnökségek, kivétel a déldunántúli körzet, mert itt a központ Dombóváron működik. A területi központok vezetőinek irányítása alapján végzik feladatukat a rendészek és a fegyveres biztonsági őrök.

— Az 1960-as évek elején egyszer már megszüntették a vasúti rendőrséget, 1989-ben vissza akarták állítani, most mi a helyzet?

— A hálózat *nyolc csomóponti állomásán már megalakult egy-egy vasúti rendőrőrs*, amely együttműködő külső szervként a végrehajtás szintjén közvetlenül kapcsolódik a vagyonvédelmi rendszerhez. Természetesen mindkét fél (MÁV és ORFK) egyetért abban, hogy további rendőri szervezetek létesítésére lenne szükség, de jelenleg — elsősorban az anyagiak hiánya miatt — ennyire futotta.

— Térjünk rá a feladatokra milyen céllal hozták létre a vagyonvédelmi szervezetet?

— Szervezetünk *áruvédelmi* és *kármegelőzési*, *rendészeti* alaptevékenységet ellátó, valamint *fegyveres biztonsági egységekre* bontható. Feladatunk egyrészt a vasúton elkövethető *bűncselekmények megakadályozása*, beleértve a szándékos rongálások, lopások megelőzését is. Másrészt a *MÁV vagyonának védelme*, őrzése. Természetesen ezt ez a szervezet hatékonyan csak úgy tudja ellátni, ha valamennyi vasutas dolgozó együttműködik ebben velünk és támogatja a munkánkat.

— A vasút bevételének nagy része fuvardíjból ered, mit tesznek annak érdekében hogy megnyerjék a fuvaroztatók bizalmát?

— A fuvarozásra felvett küldeményeket — alapszolgáltatás keretén belül — rendszeresen figyelemmel kísérjük. Természetesen, hogy mit és *milyen vonatokat figyelünk*, az maradjon titok, de azoknak meglepetés lesz, akiket dézsmálás alkalmával tetten érünk...

— Megalakulás óta vannak-e eredmények?

— Nehéz fába vágtuk a fejszénket. Először is *saját szervezeten belül* kellett végrehajtani olyan intézkedéseket, amelyek elkerülhetetlenek voltak. Elküldtünk olyan dolgozókat, akik nem feleltek meg a szolgálati követelményeknek (például nem kaphatták meg a hatósági erkölcsi bizonyítványt). Fény derült olyan lopássorozatokra is, amiket sajnos azok követtek el, akik őrzésére volt bízva a küldemény, ezek ellen természetesen büntetőeljárást is kezdeményeztünk.

— Úgy érti, hogy saját belső öntisztulás folyik?

— Nem engedhetjük meg, hogy egy-két munkatársunk veszélyeztesse a többi dolgozó jó hírnevét, és a vasút amúgy is megtépázott becsületét.

— A privatizálás érinti-e az igazgatóságot?

— Voltak, vannak erre kísérletek, de ezt kérdést a vasút vezetőinek kell megválaszolni. Az igazgatóság megalakítása sok pénzbe került. A „fizetésünket is ki kell termelnünk" legalább azzal, hogy csökkennek a vasút területén a kárkifizetések. Így talán megőrizhetjük másfélezer ember munkahelyét.

— Külső vagyonvédelmi cégek rendkívül nagy érdeklődést tanúsítottak a MÁV Rt. iránt, nem tart attól, hogy beteszik a lábukat?

— Az öreg vasutasok azt mondták, a vasút állam az államban. Ide nehéz bejutni, hiszen speciális orvosi vizsgálat, oktatás, szakmai vizsga szükséges, ahhoz, hogy valakire azt mondják, hogy vasutas. A jelenlegi rendészeti és fegyveres létszám is egyrészt a vasút más területeiről átirányított dolgozókból verbuválódott. Igaz ugyan, hogy a fizetés nem sok, de legalább van munkahelyük, és nem kerültek utcára. Ezt a *létszámot csak bővíteni lehet*, leépíteni nem, természetesen, ha más vasúti szakterületen felszabadulnak emberek és az elvárásoknak megfelelnek, nálunk lesz munka bőven. *Külső cégeknek nem engedünk teret*, minden állománygyűlésen elmondom munkatársaimnak, úgy végezzék feladatukat, hogy ne lehessen elmarasztalni senkit, hiszen a munkahelyüket is védik ezzel. Tevékenységünket tehát a továbbiakban is úgy kívánjuk végezni, hogy a *vasút vagyonvédelmét a mi szervezetünk oldja meg*, alapvetően a vasutas társadalom hatékony közreműködésével.

— Végezetül, hol található az igazgatóság központja?

— Az igazgatóság központja *Budapest 1087 Kerepesi út 14.* szám alatt, a Budapest Keleti pályaudvar mellett, *telefon 25-41, 25-51.* Bármilyen bejelentést megköszönünk. Természetesen *minden információt bizalmasan kezelünk.*

— Köszönjük a beszélgetést!

Szász Ottó

Krimi

Konténerdarabolás

A a MÁV Rt. Vagyonvédelmi Igazgatósága a *Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Rendőrfőkapitányság* gazdaságvédelmi osztályával — együttműködve — nagy értékben elkövetett, *rendhagyó csalás* ügyében folytat nyomozást. A vizsgálat eddigi megállapításai szerint az előzetes letartóztatásban lévő Sz. István gyanúsított idén augusztusban szerződést kötött a MÁV-val konténerek bérbevételére. A MÁV *288 darab alumíniumból készült nagyméretű tároló eszközt* adott át a gyanúsítottnak napi 200 forint bérleti díj ellenében. A konténereket az ország különböző részeiből juttatták el a szolnoki teherpályaudvarra, ahonnan azokat teherautókkal Abonyba fuvarozták. Ott Sz. István a konténereket *feldaraboltatta*, és az így nyert alumínium hulladékot az ország különböző színesfém-felvevő telepein *értékesítette*. A rendőrség lakossági bejelentés nyomán figyelt fel e tevékenységre, de a 288 konténerből már csupán tízet sikerült épen lefoglalnia. Az előzetes becslések szerint a vasutat *30 és 100 millió forint körüli kár érte*. Amennyiben új konténerekkel akarják pótolni a feldarabolt ládákat, úgy a valós kár akár az egymilliárd forintot is megközelítheti.

BÉRTÁRGYALÁSOK

Továbbra sincs megállapodás

Szerkesztőségünktől egyre többen érdeklődnek az 1996. évre szóló bértárgyalások állásáról. A Magyar Vasutasban már megírtuk: szeptember 18-án megkezdődtek a bértárgyalások a MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek között. Az eltelt időszak alatt azonban, a munkavállalók legnagyobb sajnálatára, érdemi előrelépés nem történt. Úgy gondoltuk, hogy az alábbi összefoglaló közreadásával megpróbáljuk bemutatni a tárgyalófelek álláspontját, ha már eredményről nem tudunk beszámolni.

1995. október 24.

A vasutasok bértárgyalása továbbra is sikertelen. A MÁV keddi részmegállapodás-tervezetét visszalépésnek minősítették: a tervezetben ugyanis a MÁV a vasutas nyugdíjpénztár támogatásához korábban megígért *munkaadói hozzájárulást* a keresetfejlesztésre vonatkozó végleges megállapodás létrejöttéhez kötötte.

1995. október 24.

A MÁV számára teljesíthetetlen a szakszervezetek 30 százalékos vagy ennél is nagyobb arányú béremelési igénye — mondta *Rigó Zoltán* Szombathelyen, a helyi vasútigazgatóság fórumán. A MÁV vezérigazgatója reméli, hogy a tárgyaló felek kölcsönös kompromisszumkészsége miatt az idén nem lesz vasutassztrájk. Szerinte a szakszervezetekkel folytatott bértárgyalások most először lényegesen eltérnek a korábbiaktól: most ugyanis nem csupán alkufolyamatról van szó, hanem arról, hogy a fizetések emelése csakis a MÁV üzleti terveinek megvalósításából fakadhat. Ez pedig az eredményességet feltételezi: a kérdés tehát az, melyek az üzleti tervnek azon elemei, amelyeket mindenképpen szerepeltetni kellene, és melyek azok, amelyeknek megvalósulása megalapozhatja a nagyobb béremelést.

1995. október 26.

A vasutas bértárgyalások is *eredménytelenül* értek véget. A megállapodás azért nem jött létre, mivel a MÁV kínálta új 15 százalékos alapbér-emelést a szakszervezetek nem tartják elfogadhatónak. A MÁV sajtóirodájának közleményéből kiderült: a MÁV jövő évi átlagos alapbérfejlesztési ajánlata 15 százalék, amely több részletből tevődik össze. A minimálbér 15 ezer forintra emelkedne, módosulna a *besorolási alapbérrendszer, a bértarifa-tábla induló értéke 12 ezer 430 forintra nőne,* s a vasúttársaság végrehajtaná a háromévente esedékes soros előléptetéseket.

1995. október 31.

Továbbra sem született megállapodás a MÁV és a vasutasszakszervezetek közötti bértárgyaláson. A munkáltató csak annyiban változtatta korábbi javaslatát, hogy ígéretet tett: hajlandó *meghosszabbítani a kollektív szerződés hatályát* 1996. december 31-éig. *Szabó Tivadar,* a MÁV személyügyi igazgatója hangsúlyozta: a hosszabbításra csak abban az esetben kerülhet sor, ha a munkáltatónak és a szakszervezeteknek sikerül megegyezniük a *végkielégítés, a 13. havi fizetés, a motivációs rendszer és a távoléti díj* alkalmazásának kérdéskörében.

A MÁV és a szakszervezetek viszont megállapodtak abban, hogy a tárgyalást november 7-én folytatják.

November 2.

A Vasutasok Szakszervezete székházában a vasutas *reprezentatív szakszervezetek* egyeztették álláspontjukat a MÁV-val szemben támasztott követelésekről. A szakszervezeti oldal reméli, hogy a bérfejlesztés mértékére a VÉT 1995. november 7-i tárgyalási napján a MÁV Rt. vezetése *újabb javaslatot* terjeszt elő. A MOSZ, a VDSZSZ és a VSZ egységesen ragaszkodnak ahhoz, hogy a decemberben esedékes *4 százalékos teljesítményjutalom* kifizetését a júliusban alkalmazott elvek alapján számfejtsék. A reprezentatív szakszervezetek nem zárkóznak el attól, hogy amennyiben a munkavállalókra egységesen érvényes 4 százalék kifizetésén túl *további jutalomkeret* képződik, annak felhasználására más — egyeztetett —elvek alapján kerüljön sor.

113 éve írták

Kommentár nélkül

A pénzügyi bizottság ma terjesztette be jelentését a képviselőházhoz a vaggonszükségletek költségei tárgyában, mely czimen 200 000 forintot kér utólag a költségvetésben fölvétetni. A mint a pénzügyi bizottságban ez évben minden tárgy, úgy ez is gyorsan leőröltetett, s a bizottság megszavazta a kért összeget. Meg fogja szavazni a ház is, nincs benne kétségünk, de kivánatosnak tartanók, ha ez alkalomból azok, a kik a bizottságban a kormánynyal ellentétes állást foglaltak el, nézeteiket a házban is elmondanák. Ez tán majd változtat valamit azokon a visszásságokon, a melyek e téren sajnosan észlelhetők.

A magyar állam közel háromszáz millió forintot ölt már be vasutaiba, nem szólván a kamatgaranciákról, a melyek ma 15,8 millióról 10 millióra szállottak ugyan le, de az 5 milliónyi különbözet ellenében ott állanak az évenkint fizetendő törlesztési és vételárhátralék összegek a keleti és a vágvölgyi vasutakért. És ennek a tömérdek áldozatnak daczára, és daczára az évek óta fennálló, s a magyar kormánynak szintén milliókba kerülő vagon-gyárnak, a magyar államvasutaknak nincsen kellő számú teherszállító kocsija.

Ez évben a szokottnál jobb termésünk volt. Külföldre kellett menni vaggonokat bérleni és naponkint 2500 forintot fizetett az állam csak csupán bérletért. De meg kellett tenni, mert a gazdaközönség érdekeit veszélyeztetni nem volt szabad ilyen megtakarításokkal.

Most aztán rájött a kormány, hogy kocsibeszerzéseket kell tennie az államvasutaknál, de e magában véve nagyon helyes és szükséges beruházásnál is tulságokba esik. Mert a mi pénzügyi politikánkban a végletek mindig érintkeznek. Vagy gyufán gazdálkodó szükmarkuság, vagy oktalan pénzpocsékolás jellemzi kormányunk gazdálkodását.

Egy fél évvel ezelőtt ezrekre menő kára volt a gazdának vaggonhiány miatt. Most, egy fél év multán meg annyi vaggont rendelnek egyszerre, hogy az állásban fog a sok kocsi elromlani. Ott, a hol az ország lakosainak nagy többsége földműveléssel foglalkozik, elsőrendű fontossággal biró kérdés, hogy a vasutak kellő mennyiségű szállitási eszközökkel el vannak-e látva; de a hol a földműveléssel foglalkozók már is aránytalanul nagy adóval terhelvék, hasonló fontosságú kérdés a megtakarítások kérdése is. Szerezzük be a nélkülözhetetlent, mert nagy kár háramlik a közlekedési eszközök hiányosságából, de ne költekezzünk tulságosan, mert ennek is nagyok a közgazdasági hátrányai.

(Függetlenség, politikai, közgazgasági és társadalmi napilap, 1882. december 10.)

Tóth Mihály esztergályos mester

I. telep
6769 Pusztaszer, Felszabadulás u. 17.
Tel./fax: 62-375-279

II. telep
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48.
Tel.: 62-364-555 Fax: 62-364-774

Ön is vegye igénybe a hazai és az export piacon több évtizedes tapasztalatokkal rendelkező gépipari vállalkozásom szolgálatatásait!

Vállaljuk:
- haszongépjárnnűvek, mezőgazdasági gépek, mozdonyok és vasúti járművek alkatrészeinek gyártását,
- fémszerkezetek, fémtömegcikkek és
- hajtóművek készítését.

Fogaskerékgyártás felsőfokon:
- egyedi és sorozatgyártás,
- teljes típus- és méretválaszték (m=1-16 mm, d=20-1200 mm) mart és köszörült kivitelben.

A minőséget a magyarországi élvonalba tartozó gépparkunk biztosítja az Önök számára.

További részletes információval az alábbi címen állunk rendelkezésükre:
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48. Telefon: 62/364-555 Tel/Fax: 62/364-774

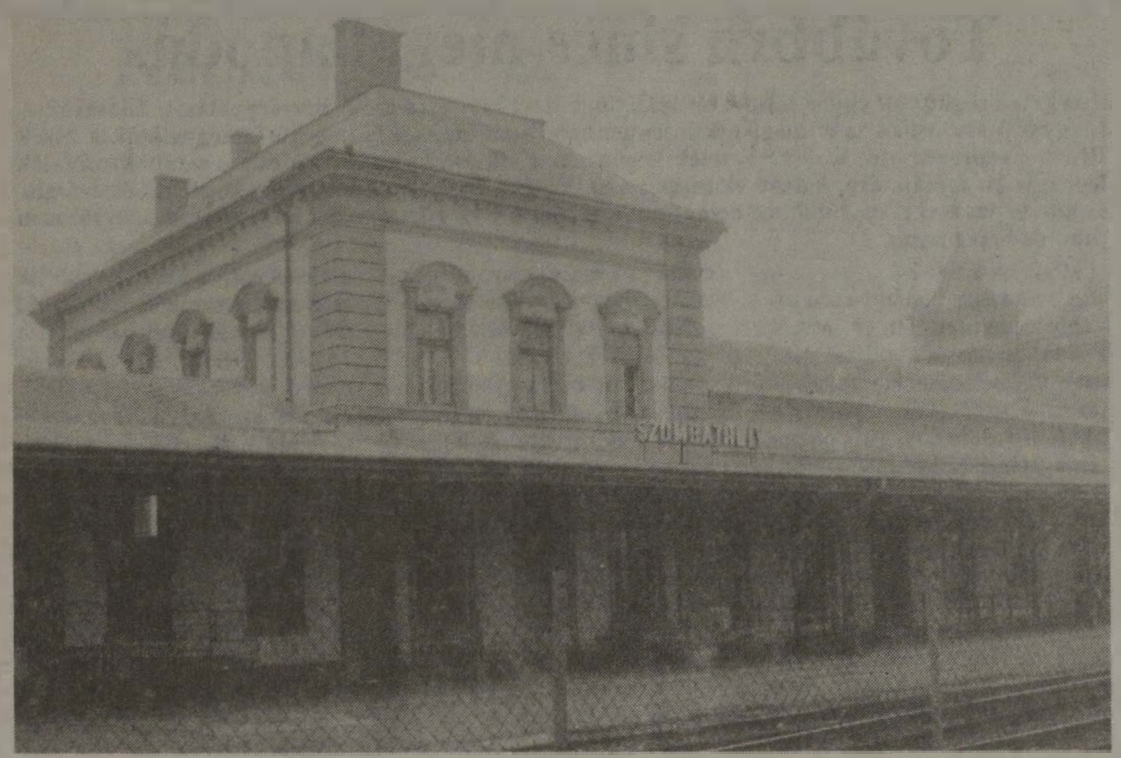
Tóth Mihály
forgácsoló vállalkozó

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:
- **vasúti tartálykocsik bérbeadására**
- **vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára**
- **nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik, tartálytest gyártására**
- **vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)**
- **vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására**
- **daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.**

Felvilágosítás:
Vállalkozási osztály
Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725
Vasúti telefon: 03-29-86

BEMUTATKOZIK A VSZ SZOMBATHELYI TERÜLETI BIZOTTSÁGA



Szombathelyi centenárium

A MÁV Szombathelyi Üzletigazgatósága novemberben ünnepli fennállásának centenáriumát. Az elmúlt évtizedek történéseit áttekintve kibontakozik az a robbanásszerű fejlődési folyamat, amelyet a regionális hivatal letelepülése indított el szűkebb környezete, a vasi megyeszékhely valamint polgárainak életében.

A XIX. század utolsó évtizedében az államvasutak vonalhálózata már oly mértékben átszőtte az országot, hogy a debreceni, szegedi és budapesti üzleti vezetőségek után, a közlekedési tárca vezetői egy dunántúli központ alapításáról határoztak. A telepítés helyszínének kiválasztása kapcsán Győr és Szombathely városok között versengés bontakozott ki. Baross Gábor az intézményt Győrben kívánta létrehozni, de Széll Kálmán hathatós közbenjárásának eredményeként a küzdelemből a vasiak kerültek ki győztesen.

Szombathely városa az új hivatal részére egy *reprezentatív palotát* építtetett, amelyet előnyös feltételek biztosítása mellett adott *bérbe* az államvasutaknak. Továbbá kötelezettséget vállalt arra is, hogy a vasúti tisztviselők számára városi *bérlakásokat* utal ki. A hajdani városatyák bölcsessége és előrelátó politikája nyomán fellendült a térség gazdasági és kereskedelmi élete, s terebélyesedett a megyeszékhely.

A Magyar Királyi Államvasutak Szombathelyi Üzletvezetősége *1895. november 1-jén*, az Aradról áthelyezett csáfordi *Pottyondy Gusztáv* (1842-1907) irányításával kezdte meg működését, — aki az emlékezetes nagy vasúti sztrájkig, 1904. június 15-ig, nagy agilitással és kitűnő szervezőkészséggel biztos alapokra fektette az intézményt, majd nyugállományba vonult.

Az akkori időkben kényes helyzetet teremtett, hogy *Szombathely kis vasútállomása* — mely a várostól egy kilométer távolságra helyezkedett el — a *Császári és Királyi Szabad Déli Vaspálya Társasághoz* tartozott. Az államvasutak csupán a *Győr-Kiscell-Gyanefalvi* vonal megállóhelyeként használta. Az üzletigazgatóság, valamint a *MÁV Járműjavító Üzem Szombathelyre* telepítése következtében kialakult közlekedési gócpont kinőtte állomásépületét. Az új — *szecessziós és eklektikus* építészeti elemek ötvözetét magán viselő — *historizáló architektúrájú* 174,2 méter hosszú és 14,15 méter széles, 5610 négyzetméter alapterületű létesítményt *1901-ben avatták fel*, s azóta is a város egyik ékessége.

A vasúti csomópont léte nagy hatással volt a polgárok életére. Kitárult a világ, Szombathelyről a fővárosba öt, Bécsbe, valamint Grazba három óra alatt lehetett eljutni. A fővonalakon kívül *helyi érdekeltségű vasutak* sora épült. Az első világháború kitöréséig a megyeszékhelyen 33 gyár és ipartelep létesült. Ebből a 21 nagyüzem 10 millió korona befektetéssel üzemelt és 285 munkást foglalkoztatott.

A kibontakozó utazási kedvet a statisztikai adatok híven tükrözik. A szombathelyi állomás *személyforgalma* országosan a harmadik helyen, az *elszállított tonnasúlyok* viszonylatában pedig a vidéki városok között az élen állt az 1908. évben. A 31 ezres lélekszámú város lakosságának *14 százaléka közlekedésből*, 50 százaléka a nyomában felélénkült iparból és kereskedelemből élt. Így minden túlzás nélkül elmondható, hogy az üzletvezetőség száz esztendővel ezelőtti megnyitása a *térség életének sorsdöntő* dátuma. Épülete pedig olyan fejlődési periódust jelképez, mely kitörölhetetlenül beíródott a város történetébe.

„Akkortájt az intézmény elhelyezkedése nem volt ilyen féloldalas, mint napjainkban. Nyugati irányban közel száz kilométerrel távol, míg északon Pozsonyig, délen Zágrábig tartott a szakaszhatár" — mondta *Németh István*, az üzletigazgatóság titkárságának vezetője. Az eredetileg kétszintes palota *Sonczi Szakáll Ferenc* 1919-től 1924-ig tartó igazgatási idején egy emelettel bővült. A Kisfaludy Sándor utcai szárnya pedig a hatvanas évek elején készült.

A II. világháború előtti időkben közel *140 tisztviselő és 380 irodaszolga* dolgozott az igazgatási központban.

Az intézmény a közelmúltban több névváltozáson esett át. A cégtáblamódosítások azonban a falak közt zajló tevékenység lényegét nem érintették. A napjainkban átalakulás alatt álló *üzletigazgatóság november 15-i centenáriumi ünnepségeit* megelőzően, október végén, *a száz esztendő történéseit felelevenítő háromkötetes, 1800 oldalas művet jelentetnek meg, a KTE Vas megyei szervezetével közös kiadásban.* Németh István szólt arról is, hogy a *könyvben 19 szerző* munkája kapott helyet. Az első kötet a *szakszolgálatok* történetét dolgozza fel. A második rész a *vasútvonalak múltját* öleli fel. Az almanach befejező része pedig a szolgálati helyek vezető tisztségviselőinek emlékét örökíti meg.

A centenáriumi kiadvány remélhetőleg nem csupán hasznos dokumentumként marad majd fenn az utókor számára, hanem sorai élettel telítődnek s a század évtizedeinek légkörét, hangulatát is felidézik, s közvetítik a mindenkori olvasók felé.

ódri

KÖVETENDŐ OSZTRÁK PÉLDA

Átalakulás európai módon

Szeptember elején tizenkét titkár kollégámmal együtt nagy érdeklődéssel hallgattuk Grazban osztrák vendéglátóink tájékoztatóját az osztrák vasút átalakításáról. A tájékoztatót az ÖBB képviseletében az üzletvezető és két helyettese, a szakszervezet részéről pedig az osztrák Vasutas Szakszervezet központi vezetőségének szakreferense, illetve a tartományi vezetője tartotta.

A szakvonali és az érdekvédelmi oldal *más-más oldalról* világította meg az átalakítást, de mindkét oldal *azonos célt* látott maga előtt. Az itt kapott információt okulásképpen, vagy gondolatébresztésnek szeretném megosztani a Magyar Vasutas olvasóival.

Az ÖBB *hasonló szervezeti felépítésben* működött, mint a MÁV (szolgálati főnökségek, üzletigazgatóságok, vezérigazgatóság), legfeljebb *nagyobb arányú hozzájárulást* kapott az államtól, *több árut és személyt szállított* és *fejlettebb technikával* rendelkezett. Akkor miért kell átalakítani és hogyan? Ezekre a kérdésekre várták a választ az ÖBB munkavállalói és érdekképviseleti szervezetének képviselői. Ausztriát az Európai Unió tagsága kötelezi a 440/1991. évi Európai Közösség határozat végrehajtására, mely szerint az állam csak a vasúti infrastruktúrát finanszírozhatja, ezért *külön kell választani* a vasúti infrastruktúrát és a kereskedő vasútat kereszt-finanszírozás kiküszöbölésével. Autonómiát kell biztosítani a *szállítási vállalkozóknak*, a gazdaság átalakulásának következtében országokat átölelő üzletláncok jönnek létre, megszűnik a raktárra való termelés, közlekedési vállalkozások szövetségeket kötnek, melyekkel szemben nagy állami vállalatoknak nehéz felvenni a versenyt.

A vasútak között is komoly konkurenciaharc alakul ki.

A vasútnak csak akkor van esélye a piacon maradni, ha sokkal *attraktívabb*, és *szélesebb szolgáltatást* tud nyújtani. Az ÖBB vezetése a miértre 1993. januárban megadta a választ, és ezután leült a szakszervezettel és az üzemi tanáccsal a hogyanról tárgyalni. Egyetértettek a reform szükségességében és a megvalósítás alábbi feltételeiben: külső céget bíznak meg az ÖBB munkahelyeinek *átvilágításával*, majd a cél meghatározása után az *átalakítás kidolgozásával* és *lebonyolításával* (ezzel mentesül az átszervezés a szakmai vakság következményeitől), a reform nem járhat elbocsátással, a *kereskedő- és infravasút szétválásával* a vasutasok jogállása változatlan marad (1994. december 31-én már ÖBB-alkalmazottra a régi szabályok, 1995. január 1. után ÖBB-hez kerülő alkalmazottra új szabályok érvényesek). A *kereskedő vasútat* úgy kell működtetni, hogy *nyereséges legyen*, ami 150 százalékos teljesítményt igényel. Ezután megbízták a *Mc Kinzley* céget az *átvilágítással* és az átalakítással. Ez a cég elejétől fogva *bevonja* a *szakszervezetet* és az üzemi tanácsot. Tevékenysége minden fázisát *egyezteti*, mert tudja, hogy a megvalósítás során eredményt csak akkor várhat, ha a megvalósítók a produktumot elfogadják. Az átvilágítás után megállapították: a cél eléréséhez szükséges, hogy *közelebb kerüljön* a vasút a piachoz, a *felelősség*, illetékesség (döntési pont) azonos helyen legyen, lapos *hierarchia* (2 lépcsős irányítási rendszer) és az eredményorientáció jellemezze a szervezetet.

Ehhez párosulni kell: a *megfelelő motivációs* rendszernek és a vállalkozás-*mobilizálásnak*. Kidolgozásra került a szervezet reformja (nem titkos!), mely szerint a kétlépcsős irányítás szintjei: a végrehajtási szint, stratégiai szint: — vezérigazgatóság, és tartományi vezetés. Az *üzletigazgatóságok megszűnnek*, jog és hatáskörük felosztásra kerül a *stratégiai és végrehajtási* szint között. A szervezetátalakítást nem szakaszosan, hanem *egy lépésben* valósítják meg, ha lesz egy kipróbált, bejáratott rendszer. Ehhez létrehoztak két próbaegységet (pilot projekt), melyből az egyik Grazban van.

A próbaegységeknél a próbaüzem 1995. május 18-án beindult és 1995. december 31-én fejeződik be. A próba három szakaszból áll: állapotfelmérés (május 18-tól 9 hét), optimizálják az állomások működését (9 hét), az átalakítás utáni kifutási idő (december 31-ig).

Az új szervezetben milyen elvárásoknak kell megfelelni a menedzsereknek? Dupla teljesítményt kell produkálni, team munkával kell az eredményt elérni, lapos hierarchiával kedvezőbb költséget kell elérni, az embert produkciója szerint kell kiválasztani, eddig az iskola számított, ezután az attraktivitás, fantáziadúság lesznek a mérvadók. *A munkavállalóknak újat kell tanulni, állandóan képezni kell magukat, rugalmasnak kell lenniük.* A szakszervezetnek pedig a gazdasági realitásokat kell figyelembe venni, az eddigi vívmányokat pedig meg kell őrizni.

Olvasóink tehát láthatták, hogy milyen vonalak mentén folyik az átalakítás az ÖBB-nél *a szakszervezet és az üzemi tanácsok bevonásával.* Mi sem bizonyítja jobban, — hogy ezt mennyire komolyan veszik —, mint az a megállapodás, mely szerint: *minden átalakításról gazdasági számítást kell készíteni.* Ha gazdaságos az átalakítás, a számítás, a megtakarítás 25 százalékát a szakszervezet javaslata alapján bér jellegű juttatásként a dolgozóknak ki kell fizetni. Ha viszont nem gazdaságos, nem kell kifizetni és nem szabad bevezetni.

Valahogy így néz ki az ÖBB, de „MÁS EZ A MÁV" (sajnos).

Karádi László
TB-titkár

Területi ifjúsági szervezet alakult

A helyi területi bizottság meghívására Szombathelyre látogatott a Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozatának elnöke, Csáki Zsigmond, valamint négy tagszervező kollégája: Csákvári Tünde (Záhony), Hajnal Ildikó (Budapest), Pocsai Sándorné, (Püspökladány), Fekete Lajos (Szeged).

Látogatásuk célja az volt, hogy felmérjék egy helyi szakszervezeti területi ifjúsági szervezet megalakításának lehetőségét. Október 24-én az alapszervezetek által küldött fiatalok jelenlétében ismertették elképzeléseiket a tagszervezésről. Elmondták ötleteiket és javaslataikat az érdekvédelmi munka javításáról. Ennek nyomán felettébb tanulságos vita bontakozott ki, amelyből aktívan kivették részüket a jelenlévők. A hangulatot legjobban a fiatalos lendület és hevesség jellemezte, melynek köszönhetően megalakult a szombathelyi területi ifjúsági szervezet.

A szombathelyi szervezet alapító tagjai: *Szabó Zoltán* (Szombathely Vontatási Főnökség), *Oláh Gábor* (Szombathely Vontatási Főnökség), *Czuczay László* (Veszprém Pályafenntartási Főnökség), *Rosta András* (Szombathely Állomásfőnökség), *Simon Attila* (Körmend Állomásfőnökség), *Fekete István* (Zalaegerszeg Vontatási Főnökség), *Takács Roland* (Zalaszentiván Állomásfőnökség), *Kozma András* (Zalaegerszeg Állomásfőnökség).

Jó munkát kívánva kérjük, hogy munkájukkal, magatartásukkal járuljanak hozzá a Vasutasok Szakszervezete munkájának jobb megítéléséhez, váljanak a jövő letéteményeseivé.

Horváth Csaba
TB-titkárhelyettes

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

Tevékenységi körünk:

— *Bz motorvonat fővizsga, Bz motorkocsi korszerűsítése, komfortosítása, Bzx átalakítása motorkocsivá, Bzx komfortosítása*

— *4 tengelyes személykocsi fővizsga, személykocsi forgóváz javítás, személykocsik, teherkocsik és dízelmozdonyok kerékpárjainak fővizsgája, fődarabjainak és alkatrészeinek javítása és felújítása (PRÁGA 2M70 típ. hajtómű, irányváltók, légtartályok, klf. motorok...)*

— *teherkocsi részlegvizsga, futójavítás, fővizsga az alábbi típusoknál: Gbgs, Gbs, Es, Tcs, Gags, Lgs, Eas főjavítás*

— *vasúti nosztalgia járműjavítás*

— *emelőgépek, kötöző elemek vizsgálata, javítása és minősítése*

— *láng és plazmavágás, szemcseszórás*

— *acél- és alumíniumszerkezet-gyártás, szerelés*

— *nagypontosságú fémmegmunkálás forgácsolással.*

Minket válasszon, velünk csak nyerhet!

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

VESZÉLYES ÜZEM

MUNKAVÉDELMI TANULSÁGOK

Gázolások

Ez év szeptember és október hónapban két kocsirendező szenvedett súlyos balesetet. A sérültek lábait amputálni kellett. A munkabalesetek vizsgálata még nem zárult le, de a balesetek tanulságul szolgálhatnak mindazok számára, akik nap mint nap a vágányok között végzik veszélyes munkájukat.

*

Cs. J. kocsirendező szeptember 6-án kipihent állapotban jelentkezett szolgálatra a forgalmi irodában. Tolatásvezetője irányításával végezte munkáját. Utasítására hat kocsit kellett leakasztania a negyedik vágányon álló elegyből. A kocsirendező nem tudta végrehajtani ezt a műveletet, amit közölt a tolatásvezetővel. A tolatásvezető tudomásul vette a közlést és azt mondta, hogy ő elvégzi a kocsik leakasztását, de Cs.J. a mozdonyt akassza rá és nyomassza össze a kocsikat.

Ezt a műveletet elvégezte, a mozdony és a kocsik közül kibújt. A III sz. vágányhoz közelebb, annak vágánytengelyébe behajolva állt és figyelte a tolatásvezetőt. Eközben a tartalék tolva-húzva közeledett a forgalmi iroda felé a III. vágányon és a tolt teherkocsi jobboldali kapaszkodóvasa az űrszelvénybe behajoló kocsirendező hátának ütközött, állva maga előtt tolta. A szerencsétlen kocsirendező pár méter után egyensúlyát veszítve elesett. Ennek következtében előbb a bal lábfején ment át a kerék, majd a jobb lába került a sinkoronára. Sérülése



olyan súlyos volt, hogy mindkét lábát amputálni kellett.

*

J. J. kocsirendező szalasztásos tolatással rendezett szét kocsikat a gurítódombon. A IX. vágányra szalasztott első kocsi kézifékjét kezelte. Tolatásvezetőjétől ezt a feladatot kapta. Több szalasztásos műveletet végzett. Eddigi megállapítások szerint a további tolatások során a VII., a XVI. és a VI. vágányra szalasztottak. Majd a IX. vágányra guruló 5 kocsi a kocsirendezőt elgázolta. Ez sajnos, annak ellenére bekövetkezett, hogy ott nem volt dolga a kocsirendezőnek.

A gázolás következtében a sérült mindkét lába csonkolódott, bal keze is megsérült. A balesetnek szemtanúja nem volt.

Mementó: a vasút veszélyes üzem. A vasúti vágányok között dolgozók munkájuk során körültekintően, figyelmesen, a kiadott utasításokat megtartva tevékenykedjenek, csak így kerülhetők el a az ilyen súlyos balesetek.

Pásku Jenő

Halálos balesetek

A 25 kilovoltos vezetékek veszélyes megközelítéséből *1994-ben 6, az idén pedig már 13 súlyos vagy halálos kimenetelű baleset történt.* Az idei balesetek közül *7 esetben fiatalok*, illetve gyermekkorúak másztak fel a vasúti kocsik tetejére, ahol áramütést szenvedtek. További 6 alkalommal pedig a *vasúti területen munkát végzők* szegték meg a munkavédelmi szabályokat. A gyermekbalesetek megelőzése érdekében a vasút illetékesei a szülők és a pedagógusok segítségét kérték. **k.**

Intercity-kocsik légkondícionálása

A MÁV 1993-ban indított korszerűsítési programjának alapján üzemünk, a MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft., az eltelt időszakban 75 darab kiöregedett, forgalomra alkalmatlan vasúti kocsi felújítását végezte el.

Az igény az volt, hogy a kocsik részt tudjanak venni az induló városközi forgalomban és a mai igényeknek megfelelő utazást biztosítsanak.

A tervezésnél törekedtünk arra, hogy a belső kialakítás esztétikus legyen, és az utazóközönségnek kellemes komfortos utazást tegyen lehetővé.

A kocsi megjelenése azt sugallta, hogy klimaberendezéssel van ellátva, ezért a nyári utazásnál az utasok hiányolták a kocsik klimatizálását.

Az utasok és az üzemeltetők igényére kifejlesztettünk egy klimaberendezést, amely a nyári utazásnál jelentkező reklamációkat megszüntetheti. Ezzel a berendezéssel 1995-ben 5 darab első osztályú és 1 darab bisztrókocsit szereltünk fel, amelyeknek július és augusztus hónapban volt a próbaüzemük. Az üzemelés során szerzett kedvező tapasztalatok alapján a MÁV-vezérigazgatóság az összes átépített INTERCITY-kocsinál igényli a klímaberendezés beépítését.

A megrendelés alapján az 1996-os menetrend változásig üzemünk a forgalomban lévő összes INTERCITY-kocsinál beépíti a klímaberendezést, biztosítva ezzel az utasok minél kulturáltabb, komfortosabb és kényelmesebb utazását.

(x)



KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

A Magyar Vasutas tudósítása

Október 31-ei döntések

A humán stratégia tervezéséről

Dr. Jánosi Imre MÁV Rt. személyügyi főosztályvezető tájékoztatta a Központi Üzemi Tanácsot (KÜT) a vasút *humánstratégiai tervezetéről* 1996-1998. időszakra. A főosztályvezető hangsúlyozta, hogy az emberi erőforrással összefüggő gazdálkodásról Magyarországon eddig kizárólag csak a MÁV-nál készítettek tervezetet. A főosztály elképzelései szerint a Magyar Államvasutaknál *1998-ig kötnének kollektív szerződést*, amely tartalmazná az egész időszakra vonatkozó *béremelési* javaslatokat. A humán-stratégiában szerepel a *létszámleépítés* mellett *pályakezdők felvétele*, illetve a *szakemberek minőségi cseréje.*

Montvainé Pápai Jolán főosztályvezető-helyettes felvetése szerint ne csak munkaerő és bérgazdálkodás legyen a humánpolitika tárgya, hanem az embert, mint legfőbb termelési tényezőt valóban humánumként kezeljék. Minden humán koncepció csak akkor ér valamint, ha készítői ismerik a társaság *üzleti tervét* is. A főosztályvezető-helyettes a továbbiakban elmondta, hogy a MÁV-nál az *iskolázottság szintje nem megfelelő*. Még mindig több mint ezer alkalmazottnak nincs meg a 8 általános iskolai végzettsége. Az egyetemi, főiskolai diplomával rendelkezők aránya mintegy 4 százalék, viszont nyugaton — ez az arány - egy hasonló vállalatnál általában 10 százalék fölött van.

Horváth István KÜT-tag véleménye szerint el kellene dönteni a MÁV-nál, hogy ésszerűen vagy érzelmi alapon kezelik a humán ügyeket. Amennyiben a racionalitás érvényesül, akkor minden év kemény bérharccal végződik majd. Montvainé válaszában leszögezte: a munkabéke két folyamatában kell megőrizni az egész hároméves időszak alatt. Ha megegyezés születik a MÁV Rt. és az érdekképviseletek között három évre, akkor a lehetőségek között szerepel egy szerény mértékű reálbér-növekedés 1998-ban.

Sipos József KÜT-tag szerint a munkatársi kapcsolatokra kell helyezni a hangsúlyt s nem erőforrás-gazdálkodásról kell beszélni. Még mindig nagy problémát jelent a MÁV Rt. vezetése és a külszolgálati dolgozók között az óriási távolság. Véleménye szerint nem lehet megegyezni három évre, mert még nem tudjuk az elkövetkező időszakra vonatkozó inflációs előrejelzést. **A KÜT végül is határozatot hozott a humán-stratégia tervezéséről. Az alapgondolattal egyetért, de nagy hiányosságnak tartja, hogy a jóléti szociális vívmányokkal a tervezet érdemben nem foglalkozik.** TP

Bemutatjuk a KÜT tagjait

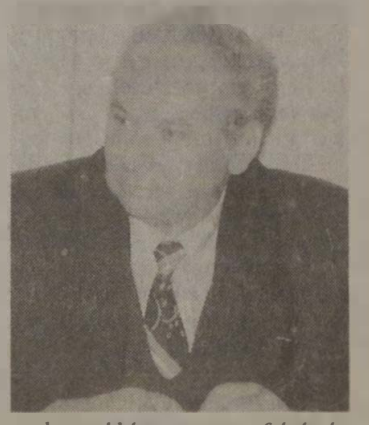
Kovács Jánosné munkaügyi vezető



Vasutas családból származom. Férjem szintén a MÁV Rt. alkalmazottja, gépészüzemmérnök. Két fiúgyermekünk van. 1970-ben, a gimnáziumi tanulmányaim befejezése után kerültem a MÁV-hoz. Raktárkezelőként kezdtem a pályafutásomat a szertárfőnökségen, 1983-tól pedig munkaügyi vezetőként dolgozom. Munkába lépésem óta tagja vagyok a Vasutasok Szakszervezetének. Alapszervezeti titkárként tevékenykedtem több mint tíz éven át, mint társadalmi tisztségviselő.

A Vasutasok Szakszervezete anyaggazdálkodási intéző bizottsága megalakulásától Záhony terület ügyvivője vagyok. Immáron második alkalommal választottak meg a főnökségen működő üzemi tanács elnökének. A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsban a központi hivatalok és intézmények, az igazgatósági központok, a védelmi igazgatóság, az informatikai igazgatóság, a házgondnokság, valamint az anyaggazdálkodási szakszolgálat munkavállalóinak érdekképviseletét szeretném ellátni. A KÜT tagjaként szeretnék úgy tevékenykedni, hogy megőrizhető legyen a „munkabéke". Azon leszek: a MÁV Rt. átalakítási folyamata valamennyi munkavállaló számára megnyugtató módon fejeződjön be.

Illés János főmozdonyvezető



Nyíregyháza Vontatási Főnökség mozdonyvezetője vagyok. 1964. augusztus 1-jén az egészségügyi alkalmassági vizsgálat után mozdonyvezető-gyakornokként nyertem felvételt. A műhelyi és utazói gyakorlati idő letöltése után 1966-ban Budapest Uzsoki úton gőzmozdony-vezetői tanfolyamot, majd a korszerűsítéssel haladva villamos-mozdonyvezetői tanfolyamot is elvégeztem. Jelenleg, mint mozdonyvezető végzem napi munkámat. A Mozdonyvezetők Szakszervezete tagozódásakor munkahelyi tagcsoportvezető lettem. Az 1993-as Üzemi Tanács választás alkalmával a Mozdonyvezetők Szakszervezete Debreceni Igazgatósága területi ügyvivőjeként végeztem tevékenységem, mint választott tisztségviselő. A Mozdonyvezetők Szakszervezete delegáltjaként az 1995-ös választások után a Központi Üzemi Tanács tagja lettem. Házas ember vagyok, két gyermekem és két unokám van.

MSZOSZ

Lesz megállapodás?

Jövőre 20 százalékos béremelést javasol az MSZOSZ, figyelembe véve a fogyasztói árak várhatóan ugyancsak 20 százalékos emelkedését. A szakszervezeti szövetség ezt kívánja rögzíteni a kormánnyal és a munkaadókkal az árakról és a bérekről kötendő egyezmény keretében.

Amennyiben az *Érdekegyeztető Tanácsban* a szakszervezetek részéről nem kap megfelelő *támogatást* az ár-bér megállapodásra kidolgozott javaslatához, akkor egy ilyen dokumentumot egyedül nem kíván aláírni. Az MSZOSZ-nek tehát nem célja, hogy *minden áron* megkösse a megállapodást

A megállapodás aláírásának másik kizáró oka, ha a kormány nem ad *jogszabályi garanciát* a munkavállalók társadalombiztosítási járulékának emelésével együtt megvalósítandó úgynevezett *bérbruttósításra*. (Ez ugyanis azt jelenti, hogy a munkavállalók társadalombiztosítási járulékát a bérbruttósítással együtt úgy emeljék fel, hogy a nettó keresetek ne változzanak. A személyi jövedelemadó-törvénynél is módosításra van szükség, hogy a bruttósítással megemelt bérek miatt ne fizessenek több adót a dolgozók.) Az MSZOSZ szerint a költségvetési és versenyszférában egyaránt el kellene érni jövőre az *átlagosan 20 százalékos nominálbér-növelést.* Az általuk még elfogadható 20 százalékból 10 százalékot eleve leköt az idei évről *áthúzódó* áremelés, 6 százalékot pedig a már *előre meghatározott áremelések* hatása. A fennmaradó 4 százalék az, amit érvényesíteni lehet.

A megállapodásnak *garanciális elemeit* is meg kell határozni. A kormány a megállapodásban foglaltakat a *jövő évi költségvetésben*, illetve más *jogszabályokban* érvényesítené. A szakszervezetek szintén *garanciát vállalnának*, hogy a megállapodásban leírtakhoz tartják magukat. A munkaadók pedig arra vállalhatnának kötelezettséget, hogy *nem zárkóznak el az ágazati és munkahelyi bértárgyalásoktól*, illetve nem élnek vissza az áremelési lehetőségekkel. **-k-**

Az MSZOSZ a sztrájkról

***Határozott fellépéssel kell a kormányt a munkavállalói teherviseléssel kapcsolatos álláspontjának felülvizsgálatára kényszeríteni* — nyilatkozták október végén az MSZOSZ nevében. Az MSZOSZ elnökségében egyértelmű álláspont alakult ki arról, hogy *nem fogadják el a reálbérek csökkentését.* Az MSZOSZ, mint a legnagyobb szakszervezeti konföderáció *demonstrációkkal,* szükség szerint a *sztrájk fegyverét is alkalmazva* egységesen áll ki az általa képviseltek érdekeiért.**

Miután kormány által meghirdetett arányos teherviseléstől évről évre egyre jobban eltávolodunk, mára a munkavállalók fizetik a központi adóbevételek 90 százalékát. Ha ugyanis nincs a munkavállalóknak garanciákat is nyújtó árbérmegállapodás, akkor *sokfrontos harcra kell berendezkednie a kormánynak és a munkaadóknak* — jelentették ki az MSZOSZ vezetői. k-

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

Szabadság és demokrácia

Beszélgetés Nyers Rezsővel

Neve az idősebb, a fiatalabb generáció körében egyformán közismert. Van, aki úgy ismeri, mint nyomdász ifit a régi időkből, mások a szociáldemokrata politikust tisztelik benne. Ő az „új gazdasági mechanizmus" atyja, aki évtizedek óta állítja a tervezés és a piac szerves összekapcsolásának fontosságát, amit a hatvanas-hetvenes években csak elkezdett az ország, de gyakorlati modellként nem jött létre, és elméletileg máig is kidolgozatlan.

— A szociáldemokraták „gazdaságfilozófiáját" hogyan lehetne legtömörebben összefoglalni?

— Végül is a szociáldemokrata gazdaság felfogás kiindulópontja az, hogy a piac tökéletlen, de nélkülözhetetlen alapja a fejlett gazdaságnak, amely állami törvénykezéssel és kormányzati gazdaságpolitikával kombinálva képes igazolni a gazdaság társadalmi hasznosságát. A szociáldemokraták felismerve a gazdasági szerkezet változásának szükségszerűségét, keresik annak lehetőségét, hogy mindezt az *érintett rétegek számára elviselhetővé tegyék*. Nem fogadják el tényként a nagyfokú *munkanélküliséget*, a szociális kérdések kezelésében a *társadalmi partnerség elvének* gyakorlati intézményesítését elengedhetetlennek tartják. Sajnos, ezen a téren a szociálliberális koalíció nem volt képes saját programjának a megvalósítására, emiatt a gazdasági stabilizáció gyenge hatékonysággal, *társadalmi egyetértés és összefogás nélkül* folyik, pontosabban bonyolódik.

— A baloldalnak tehát át kellett értékelni gazdaságpolitikáját?

— A szociáldemokráciának a fő ereje, hogy *szociális*. A fejlett kapitalizmusban jött létre olyan szociáldemokrácia, amely nem szűk osztályérdekben, hanem *ország-érdekben* gondolkodik. A szociáldemokrata gondolkodás — miközben *nem mond le a társadalom átalakításáról* — elfogadja: a kapitalizmust nem lehet politikai úton megdönteni. A szociáldemokrata gondolkodás nem tekinti öröknek sem a születési előjogokat, sem a pénz hatalmát, sem a szellemi arisztokráciát. Elismeri, mint értéket, de nem veti alá saját értékeit. Szabadnak érzi magát, ezért volt nagy tévedése a baloldalnak a bolsevizmus.

— Napjainkban sokan gondolnak vissza a Kádár-korszakra nosztalgiával.

— Az egészében negatív rendszer produkált pozitív dolgokat is. Gondoljunk, a *foglalkoztatottságra*, a majdnem *ingyenes orvosi ellátásra*! Ma fizetjük annak az árát, hogy mindez nem egy hatékony gazdaság eredményeire épült, hanem egy mesterségesen fenntartott, *adósságokból finanszírozott rendszer* volt. A bolsevik korszak nemcsak a gazdaság útjában tért el a szociáldemokratától, hanem például a kommunista elit szerepének túlhangsúlyozásával kifejezetten *konzervatív arisztokratizmus* jellemezte. A mai baloldali gondolkodásban leszakadóban van a bolsevik magatartás. A szabadság, a demokrácia tartalma is megkülönbözteti a baloldali gondolkodásban a szociáldemokrata eszmeiséget. Eszerint a *közösség szabadsága* nem rendelődhet az *egyén szabadsága* fölé. Az emberi szabadság pedig csak a társadalom szüntelen jobbítása közben valósul meg. A piacgazdaság szociális változatában is a munkavállaló alárendelt, ezért ellensúlyra van szüksége a tőke érvényesülésével szemben mindaddig, amíg az nem szünteti meg a tőke hatékonyságát. Az elmúlt év legnagyobb kudarcának ezért a *társadalmi, gazdasági megállapodás* (TGM) *elmaradását* érzem. Elfogadom a stabilizációs célt, de erősen *vitatom a módszereket*. A *fogyasztás* erőltetett lecsökkentése téves elképzelés, *fenntartható növekedés kell*, hogy elviselhető legyen a társadalom többsége számára az átalakulás. Mélységes tévedés, hogy nem szociáldemokrataként gondolkodnak a kapitalizmusról néhányan, s elfelejtik, hogy az *Európai Unióhoz való csatlakozás a Szociális Charta elfogadását is jelenti*. Demokratikusabb, szociálisabb közeg kell, mert különben eltávolodunk Európától.

— Milyen eszmék vezérlik a szociáldemokráciát?

— Vannak olyan emberi célok, melyeknek más és más a kiindulási pontjuk. Nem a racionalizmus az egyetlen út. A hit, az erkölcs alapján való gondolkodás, ma már jól megfér egymással. A baloldal eljuthat odáig, hogy a *modern vallásos hitet* egy nélkülözhetetlen erkölcsi közvetítő erőnek tekinti. A magyarországi *baloldali gondolkodás sokszínűségét* jelzi az is, hogy a nemzeti jelleg a szociáldemokrácia megjelenésekor már igen erőteljesen megfogalmazódott. Jóllehet hazafiatlannak bélyegezték, de határozott törekvései a Kárpát-medence nemzetiségi problémáinak megoldása terén az ellenkezőt bizonyították. Ugyanakkor nem ragadt le a „csak" nemzeti gondolatnál, mert egy *nemzetközi közösségnek* része.

Lux Judit

Tolerancia-díj és a Fradi

A Népszabadság ugyanazon számában jelent meg két különböző, figyelmet keltő közlemény. Egy hirdetés és egy sporthír. Az előző egy Tolerancia-díjról szól, az utóbbi pedig a Ferencváros labdarúgó csapatának megbüntetéséről.

A hirdetésből megtudhatjuk, hogy az Autonómia Alapítvány Tolerancia-díjat alapított. Az újságírói pályázat az előítéletek feloldását szolgálja, az türelmetlenség ellen szót emelő munkákat jutalmazza. A felhívás meghirdetői kifejezték meggyőződésüket, hogy *„a generációk óta tapasztalható türelmetlenség legfőbb oka a másikra vonatkozó ismeretek hiánya, kultúrájának, szokásainak, érzékenységének lebecsülése és semmibevétele, és az a hajlandóság, amely egyedül saját értékeit kívánja egyetemessé tenni. Meg kell tehát ismernünk, ember közelbe kell hoznunk a másikat, hogy megszabadulhassunk előítéleteinktől és félelmeinktől."*

A másik közlemény, a sporthír tudatja velünk, hogy az *Európai Labdarúgó Szövetség* fegyelmi bizottsága 75 ezer svájci frank befizetésére kötelezte a Fradit, mert a zöld-fehér klub szurkolói Zürichben, a svájci Grasshoppers elleni Bajnoki Liga-mérkőzésen *rasszista* magatartást tanúsítottak. Az UEFA szóvivője elmondta: ezenkívül vizsgálják még az FTC-Ajax mérkőzést is, mert a holland klub szintén panaszt nyújtott be a ferencvárosi drukkerek Budapesten tanúsított *fajgyűlölő* magatartása miatt.

Ezek után biztosan állíthatjuk, hogy az FTC szurkolóinak — főleg a „kemény magnak" — semmi esélye nincs a „tolerancia-díj" elnyerésére. (Cikkünk sem azzal a céllal íródik, hogy induljon az Autonómia Alapítvány pályázatán.) Csupán *figyelmeztetés* szeretne lenni arra, hogy a rasszizmus elfogadhatatlan magatartás. A fajgyűlölet szítói megérdemlik, hogy elnyerjék méltó büntetésüket, és határozott visszautasításban részesüljenek.

Az intolerancia ilyen megnyilvánulásai — amelyekkel már korábban is találkoztunk —, nem csupán a mi „belügyünk". Súlyos *károkat okoz* az országnak a határainkon túl is. Ugyanúgy, ahogy a hírhedt angol szurkolók is bajt hoztak a szigetországnak. Ám amiként Albionban megtalálták a vandál szurkolók megfékezésének módját, nálunk is gondoskodni kellene arról, hogy ne ismétlődjenek meg a zürichi atrocitások. Ez a Ferencvárosiaknak anyagi és erkölcsi kötelessége, de az országnak is elemi, politikai érdeke.

Lehet, hogy kockázatos és népszerűtlen dolog most erről beszélni, amikor a Fradi gazdag történetének legszebb lapjait írja, és mindannyiunkat megörvendeztet a Bajnokok Ligájában való szereplésével. Helytelennek tűnhet ecetet csöpögtetni a mézbe akkor, amikor focisták felé árad a szeretet, az elismerés, s fényben ragyog a budapesti Üllői úti sportpálya. Bocsánatos bűnnek minősülhet az ilyen „apróság", amikor a szurkolók ki vannak éhezve a focisikerekre, hiszen évtizedek óta várnak arra, hogy végre önfeledten örülhessenek magyar csapat teljesítményének. De szóvá kell tenni a negatív jelenségeket. Éppen a játékosok, a csapatok, a jövő érdekében. Hogy a zöld sarok rajongói is megtanuljanak okosan szeretni és botrányok nélkül lelkesedni.

Megvallom — feleségem derültsége közben — magam is felugrottan a fotelből, amikor Kuntics 1:0-ra alakította az Anderlecht elleni brüsszeli találkozót, és Nyilas Elek berúgta a tizenegyest az Ajaxnak. Elszorult a torkom, amikor a bíró lefújta a győztes meccset a svájci éjszakában. Mégis — másokkal együtt — azt mondom: a labdarúgók európai elitklubjában másként kell viselkedni. Kulturáltabban, toleránsabban. Meg kell tanulnunk úgy örülni s a vereséget elviselni, hogy az ne sértsen másokat. Így a győzelem íze is jobb és tartósabb lesz, s a vereség sem jelent majd nemzeti tragédiát és világvége hangulatot.

Kárpáti Sándor

Hogy is van ez?

A közkedvelt TV-sztár megint kitalált valami jót a játékos kedvű, és nyereményekben is reménykedő tévézők számára. Találós kérdései egy része naiv szótaghiány-keresést igényel és ha a megtalált mindegyikhez illő közös szótag odaillik, máris megvan a kétezer forint. A kérdések másik része logikai jellegű, figurák üres kockából hiányzó tagjának megtalálása útján hozza az újabb kétezret.

Miután ez nem a reklám helye, nem a játék népszerűsítése a célom. A játék címe az, ami megkapott, helyesebben bennem is megfogalmazódott újra meg újra ugyanez a kérdés. Hogy is van ez? Vagyis az, hogy is van ez, hogy rövidesen 62 évre emelik a nyugdíjkorhatárt. Először majd a nőknél, hogy behozhassák a lemaradást, majd a férfiaknál, hogy egyszerre szakítsák át a hatvankettesnél kifeszített célszalagot. Ha megélik...

Hosszú évtizedeken át azzal „hencegtünk", hogy a mi nyugdíjrendszerünk a leghumánusabb, ami az életkori kritériumot illeti. Erről vagy erre emlékezni, úgy tűnik, a nosztalgiák lomtárába kerülhet, pedig ez nem szocialista vívmány volt. Ha az lett volna, azt sem lehetne a kidobandók közé sorolni.

Mi indokolja a nyugdíjkorhatár hét évvel, de akár két évvel történő felemelését? Szóval „Hogy is van ez" ? Talán az elmúlt évtizedekben, években a tízszer vagy annál is többször drágább élettől erősebbek, egészségesebbek, jobban megkíméltebbek lettek az emberek és éppen az idősek? Kérdezik ezt velem együtt a nyugdíjazás előtt állók. Sokan önmaguk adnak választ ezekre a kérdésekre, de azt elhinni sem akarják „minél tovább dolgozol, annál rövidebb ideig kell rólad gondoskodni".

Hallottam egy hivatalosnak hangzó választ is, de azt nem akarom elfogadni. E szerint „ha hatvanévesek nem mennek el nyugdíjba, több marad az eltartó, ami most kevés a feladathoz" ugyanis lassan több a nyugdíjas, mint amennyit el tud tartani az aktívak tábora. Lehet, hogy többen örömmel maradnának tovább munkaviszonyban annak reményében, hogy emelkedik majd ezzel a nyugdíjalapjuk, ehhez azonban nem kellene felemelni minden dolgozó nyugdíjkorhatárát.

A többség azonban egyértelműen ragaszkodik a jelenlegi gyakorlathoz mint „szerzett jogához", és nem alacsonyabban megállapított nyugdíjért akar 55, illetve 60 évesen nyugállományba vonulni, harminchét vagy negyvenkét év után.

Hegedűs Károly

Többet kapok, mint adok

Frau Berty Weber egész életét a másokkal való törődés töltötte ki. Nővérként dolgozott évtizedekig Svájcban. Tizenegy éve járt először Bükön, ahol beteg ízületeit gyógyíttatta. Elhatározta: ha már eddig annyit foglalkozott a felnőttekkel és a saját gyermekeit is felnevelte, ideje lenne mások csemetéin is szívesen segíteni.

Kiss Jánossal a kőszegi vasutas diákotthon igazgatójával tavaly találkozott először. A direktor szerint Frau Weber első mondata így hangzott Kőszegen: „Ezt kerestem!". És tavaly húsvétkor megérkezett az első szállítmány, amelyben húsvéti nyuszi, csokoládétojás és minden más egyéb földi jó volt található a gyerekek nagy-nagy örömére. Azóta további ajándékok is érkeztek, fénymásoló, írásvetítő, ruhaneműk, cipők, kamionnyi mennyiségben.

— Szegény családban nőttem fel. A háború előtt Svájcban sem volt akkora jólét, mint azt ma gondolnák — kezdi mondandóját Frau Weber.

— Most sem dúskálok a javakban, inkább „összehozom" a segíteni szándékozó svájci emberek pénzét egy önsegélyező egyesületbe, ahonnan a kőszegi MÁV diákotthont is támogatjuk. Most indul a svájci program, diavetítővel járom az alpesi országot, hogy támogatókat keressek...

Kiss János, az intézmény igazgatója elmondta: az így összegyűlt pénzből az első emeleti hálótermeket újítják fel svájci mintára. Erre egyébként képtelenek lettek volna „Berty" segítsége nélkül.

Frau Weber mosolyogva hallgatja beszélgetésünket, mintha minden szót értene. Kérdésemre, hogy a mai pénzsóvár világban miért tölti az ember idejét jótékonysággal? A válasz helyett az asszony értetlenül néz rám.

— Amikor bemegyek az óvodások közé, nagy zsivaj fogad. A nagyobbak odajönnek hozzám egy-egy ölelésre. „Én a boldog gyerek-tekinteteket viszem magammal Svájcba és az sokkal többet jelent, mint amit egy kamion ide tud hozni" — mondta búcsúzóul a jótékony svájci asszony.

TP

Menj, ha mondom ... nyugdíjba!

Nyugdíjas búcsúztatóra voltam hivatalos. Az elmúlt időben nem volt ritka az ilyen meghívás, most mégis elgondolkodtam, tapasztalataim, gondolataimat pedig megosztom a Magyar Vasutas népes olvasótáborával is.

Angyal János több mint 30 évet „húzott" le Záhonyban. Végigjárva a „szamárlétrát". Nehéz, embert próbáló időszakban szolgálta a vasútat. Korához képest még maradhatna. Tudása nem kopott meg, sőt az évtizedek alatt felhalmozott tapasztalatai idővel hiányozni fognak a vasútnak.

Vele egy napon azonban további négy „öreg" körözött le. Valamennyien korengedményes nyugdíjba mentek. A Magyar Államvasutak Rt.-nél manapság így is nevezik a létszámleépítést.

Koruknál fogva pedig valamennyien még jó ideje közöttünk maradhatnának. A MÁV Rt. jelenlegi koncepciója értelmében azonban „finoman" rábeszélték őket, jobb, ha elmennek.

Egyikük sem örül a nyugdíjnak. Kivétel nélkül arról beszéltek, hogy szívesen dolgoznának még és nem csak a pénzért...

A „kedélyes, jó hangulatú" nyugdíjasbúcsúztató délután nem tudja feledtetni velem a felháborodásomat.

Ha valóban azt akarjuk, hogy a MÁV fennmaradjon, ha valóban azt akarjuk, hogy a szállítási teljesítmények növekedjenek, ha valóban azt akarjuk, hogy a megrendelőket megfelelő színvonalon kiszolgáljuk, vajon milyen áron engedhetjük meg magunknak azt a luxust, hogy nagy tapasztalattal rendelkező — a szó valódi értelmében — vasutasokat idő előtt nyugdíjba „kényszerítünk"?

Minden tiszteletem és elismerésem a mai fiatalságnak, akiknek elméleti felkészültsége (kevés kivétellel) kifogástalan. Emlékszem olyan időkre, amikor az elméleti tudás értékét a gyakorlatban eltöltött idő adta meg és ez nem az „átkos" elmúlt rendszer érdeme, hiszen az oly sokszor követendő példaként felhozott vasútaknál is tudják, ahhoz, hogy az almát letéphessék a fáról előbb el kell érni azt.

Magam is olyan időkben kezdtem dolgozni a vasútnál, amikor egy egyetemről kikerült agilis fiatalember még kocsirendezőként kezdte a pályát és ma akár az Andrássy úti irodaépület egyik elismert, ha nem a legjobban elismert vasutas szakembere.

Ilyen indíttatás után könnyen megtanulható, hogy „mi az a vasút". Mikor, mit kell érte tenni. A vasutas mentalitás tehát semmi mással nem helyettesíthető. Most ezt a mentalitást akarják „kilökni" belőlünk. Az illetékeseknek pedig tudniuk kéne, ha egy város ég, mindegy, hogy a polgármester, vagy az utcabolond kiabál, hogy „tűz van"!

Tisztában vagyok azzal a ténnyel: pótolhatatlan ember nincs. Mégis motoszkál bennem az, hogy nagy árat fogunk azért fizetni, mert nem tudtuk és nem is akartuk megtartani „öreg", nagy tapasztalattal és vasút iránti ragaszkodással megáldott kollégáinkat.

Kérem nézzék el, hogy egy „egyszerű nyugdíjas búcsúztató kapcsán felmerülő gondolataimat leírtam a „Magyar Vasutas"-ban, de úgy éreztem, hogy 45 éves fejjel ezeket meg kell osztanom az olvasóval, hisz lehet, hogy holnapután a mi korosztályunkat ebbe az állapotba kényszerítik.

Falkenheim József
szb-titkár

Adományokat várnak

Karácsonyi élelmiszerosztó akció

A Gyermekétkeztetési Alapítvány karácsonyi élelmiszerosztó akciót szervez 4000 rászoruló gyermek javára. Várjuk mindazon magánszemélyek, cégek, munkahelyi közösségek adományát, akik bármilyen nem romlandó élelmiszerrel tudják segíteni akciónkat, legyen az akár 1 kiló cukor, vagy 1 vagon krumpli!

Az élelmiszercsomagokat, adományokat a következő címre kérjük küldeni: Budapest V., Molnár u. 20. Gyermekétkeztetési Alapítvány, telefon: 06/1/1187-964.

MÁV HÍDÉPÍTŐ KFT.

Jó minőség, rövid határidő

A MÁV Hídépítő Kft. 1992. augusztus elsejével alakult meg a MÁV Hídépítési Főnökség jogutódjaként, 500 millió forint alaptőkével. Az éves árbevétele: 700 millió forint volt. A több évtizedes múltra visszatekintő mélyépítési és szerkezetgyártási munkákban nagy tapasztalatot szerzett társaság képzett szakembergárdával, valamint szigorú minőségellenőrzési rendszerrel biztosítja a gyártási, illetve építési munkák jó minőségét és rövid határidejét.

Tevékenységi kör

— Hegesztett és szegecselt hídszerkezetek gyártása, szerelése.
— Ipari acélszerkezetek (darupályák, daruk, csarnokszerkezetek stb.) gyártása, szerelése.
— Magasépítési acélszerkezetek gyártása, szerelése.
— Előregyártott vasbeton szerkezetek (kerethidak, lemez- és rúdszerkezetek) készítése.
— Monolit hídszerkezetek építése.
— Mélyépítési beton- és vasbeton műtárgyak építése.
— Acél- és betonszerkezetek korrózióvédelme.
— Betontorkrétozás.
— Közművezetékek, ivóvíz-hálózat, szennyvízcsatorna építése.
— Talajvízszint-süllyesztés, talajinjektálás.
— Acél- és vasbeton szerkezetek vizsgálata diagnosztikai műszerekkel.
— Hidak és műtárgyak tervezése.
— Szakértői tevékenység. (X)

RÉGMÚLT DOLGOK

Szilvásváradi kisvasút-nap

A Magyar Vasutas vasutasnapi számában beszámoltunk arról, hogy a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány kezdeményezésére a kisvasutak vezető programot készítettek és meghatározták: mikor és hová terveznek szakmai kirándulást egy-egy keskeny nyomközű vasút megismertetésére. Legutóbbi lapszámunkban pedig a balatonfenyvesi kisvasúti-nap eseményeiről tudósítottunk.

A *Szilvásváradi Állami Erdei Vasút* és a *Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány* szervezésében októberben tanulmányi kirándulást szerveztek a vasútbarátok. A MÁV-állomáson honvédzenekar fogadta a vendégeket, akik a fúvósok mögött — élénk feltűnést keltve — érkeztek az erdei vasút *Szalajka-Fatelep* megállóhoz. Az erdészet vezetői, a polgármester és *Gáspár János*, az alapítvány ügyvezető igazgatója köszöntötték a 260 főnyi érdeklődőt a 16. hasonló célú összejövetel alkalmával.

1908-ban a nagy fatömeg gyors és olcsó elfuvarozására létesítették ezt a vonalat. (A hálózat egykor 27 km volt.) Úticélunk a *Fátyol-vízesés* megálló volt, ahol ismét a katonazenekar várt ránk. Kellemes Szalajka-völgyi kirándulásunk során megnéztük a *szabadtéri múzeumot*, a *pisztrángtenyésztő telepet* és az *Erdészeti Múzeum* gazdag gyűjteményét.

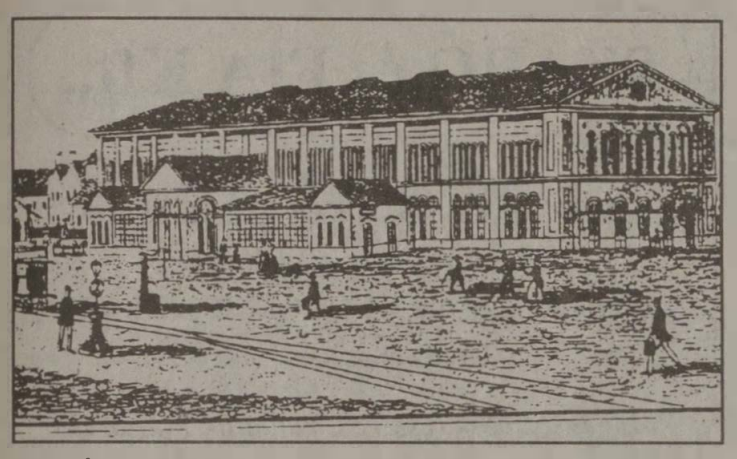
Visszafelé az erdei vasúttal az alsó végállomásig, *Szalajka-völgy-Lovaspályáig* mentünk. A lovardában örömmel tekintettük meg az *Állami Ménesgazdaság* világhírű lipicai lovainak és rajtuk a lóra termett lovasok, hajtók impozáns bemutatóját.

A még meglevő keskeny nyomtávú vasutak jövőjéért aggódó vasútbarátok a kisvasutak ittleni vezetőivel, az önkormányzattal együtt változatlanul bíznak abban, hogy sikeres lesz a *„Mentsük meg a kisvasutakat"* akció és érdemes még rendezni kisvasúti napot.

Horváth Károly

SZÁZÖTVEN ÉVES

Ganz Ábrahám műve



Ganz Ábrahám a híres vasöntő, a gyáralapító 1814-ben született Svájcban. Édesapja, a sokgyermekes tanító, inasnak adta egy zürichi gépműhelybe. Megtanulta a homokformázást, a magkészítést, a mintaasztalosságot, a különböző szerszámgépeken való munkát. A frissen végzett segéd bejárta Európát, megismerte a különböző réz- és bronzöntési módszereket, a kemencék építésének fogásait. 1841 augusztusában Ganz Ábrahám a menetrendszerű postakocsival megérkezett Pestre. Talán nem is sejtette akkor még, hogy ez lesz további életének és sikereinek színhelye.

A Széchenyi István kezdeményezésére megalakult *Pesti Hengermalom Társaság* vadonatúj épületében éppen ez idő tájt kezdték meg az *erőgép* és a *malomgépek* felszerelését. Ganz úgy látta, itt neki való munka folyik. Jelentkezett *Fehr Vilmos* igazgatónál, aki történetesen ugyancsak Svájcból került szakemberként Magyarországra. Fehr örömmel fogadta Ganzot, és *megbízta a szerelési munkálatok irányításával.*

A következő évben, 1842-ben, a Hengermalom és a gépműhely az *Iparegyesület kiállításán ezüstérmet* kapott, Kossuth pedig lelkes hangú, nagy cikket írt, melyben a malmot és a műhelyt Pest díszének nevezte

Az ifjú műhelyfőnök nemcsak felügyelte a munkát, hanem maga is részt vett a munkafolyamatban. Az *őrlőhengerek* felületének előállítására úgynevezett *„kétszeres öntést"* vezetett be. Áldozatkészségére jellemző, hogy amikor az öntőműhelyben szétfröccsenő vas kiégette egyik szemét, a baleset után azt mondta: *„Nem baj: fontos, hogy az öntés sikerült"*. Amikor az igazgatóság fizetésén kívül az öntőde tiszta nyereségéből való részesedéssel emelte illetményét, *önállósodásra* gondolt

Ganz Ábrahám 1845. január 24-i kelettel kapta meg a *Vasöntési Intézet* elnevezésű műhely működési engedélyét. Néhány munkással *saját kezűleg* építette fel az *első kemencét*, üllőt, szerszámokat vásárolt, fújtatóját szabadnapos katonák taposták néhány garasért. Később *lójárgányt*, majd kisebb, részben *saját kezűleg készített gőzgépet* állított üzembe a fújtatók működtetésére. Mivel a telek egy vízimolnáré volt, a Duna megoldotta a szállítást, szenet, vasat és készárut aránylag kis költséggel szállíthatták nagy távolságra. A *költségkímélés* nagyon fontos szempont volt a tőkeszegény üzemtulajdonosnál, aki csak *jelentős kölcsönök* felvételével kezdhette meg a munkát.

Kossuth, majd Széchenyi közbenjárására a gondok elhárultak, a megrendelések megszaporodtak. A környék lakói követelték a tűzveszélyes üzem leállítását. Kérésükhöz a helyőrség parancsnoksága is csatlakozott, mondván, a közelben lévő utászszertár könnyen kigyulladhat a kéményekből kirepülő izzó szikráktól. Ennek ellenére Ganz *öntvényeket* készített az épülő *Lánchídhoz* és 1848-ban már 60 fős üzem gyárt *ágyút* és *lövedéket* a honvédségnek. Ágyúira a svájci születésű mester Zrínyi mondását íratta! *„Ne bántsd a magyart!"*

1850-től gyára fokozta termelését, *vagonalkatrészeket*, felszerelési tárgyakat készített. 1852-ben már az egész országot ő látta el ezekkel és 1854-ben birodalmi *szabadalmat kapott a vasúti kerekekre*. A vasúti kocsik kerekeinek gyártása szédületesen nagy üzlet volt a világot magával ragadó vasútépítési láz korszakában Ganz *sajátos eljárással olyan kereket állított elő, amely 20 évig is futhatott lényeges kopás nélkül.*

Hamarosan Ganz-féle *kéregöntésű kerekek* futottak Európa szinte összes sínein. A hatalmas bevételt Ganz *új gépek beszerzésére, épületek emelésére* fordította, miközben ő maga és családja továbbra is a legszerényebb körülmények között élt budai lakásában. A sok probléma és küzdelem azonban tovább rontotta eredetileg is gyenge idegállapotát. Rosszindulatú, szűkagyú hivatalnokok, nem fizető adósok, *uzsorakamatot* szedő hitelezők, *akadozó nyersanyagellátás* zavarták az üzem munkáját. Pedig ekkorra már az eredetileg csupán öntésre berendezett gyárban gépműhelyeket is szereltek fel, megkezdték a *tűzoltófecskendők, szivattyúk* gyártását, vasúti és egyéb *hidakhoz alkatrészeket* szállítottak. A *szegedi Tisza*-hídhoz 1857-ben háromtonnás öntvényeket készítettek. Jó segítőtársa lett *Mechwart András*, aki a *malomgépek* gyártását tökéletesítette a gyárban. 1867-ben már *hét nagy kemence*, 150 gép volt a gyárban, amelyben *700 munkás* 100 ezer kereket gyártott évente.

Az alapító nem örülhetett tartósan sikerének, az év végén öngyilkos lett. Gyára Mechwart András vezetésével *világcéggé* vált. 1869-ben felvette a Ganz és Társa *Vasöntő Gépgyár Részvénytársaság* nevet, 1878-tól pedig *elektromos cikkeket* is gyártott.

Ganz Ábrahám fáradozása nem volt hiábavaló!

Dr. Róbert Péter

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

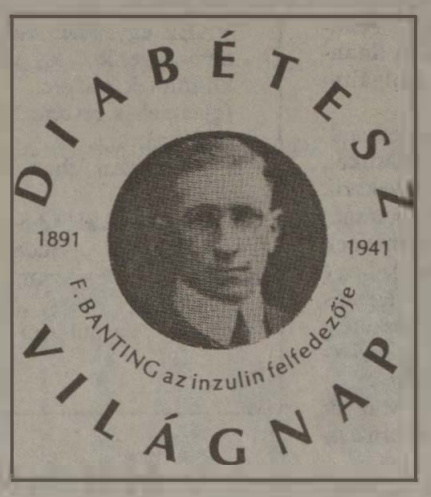
— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében", Záhonyban (ukrán–magyar határ).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

VASUTAS EGYESÜLETEK

A IV. Diabétesz világnap



A *Budapesti Cukorbetegek Egyesülete* és a *Vasutas Cukorbetegek Egyesülete* közösen rendezték meg az idei negyedik *Diabétesz világnapot*. Az ünnepséget a *Magyar Diabétesz Társaság* támogatta, valamint több bel- és külföldi gyógyszert, gyógyászati segédeszközöket gyártó cég és diabéteszes terméket forgalmazó vállalat szponzorálta. Neves diabetológus orvosok tartottak előadásokat a cukorbetegek és környezetének *egészséges életmódra való neveléséről* és a betegség kezelésével együtt járó tudnivalók elsajátításáról. Cukorbetegek pedig arról nyilatkoztak, hogy hol tart ma a fiatalok és az idősebb korosztály *gondozása*, hogyan látják saját tapasztalatuk alapján azt, hogy az utóbbi években folyamatosan kialakult új partneri alapon nyugvó kölcsönös *beteg-orvos kapcsolatot* mennyiben segítette elő a környezetük, a család és a társadalom.

k.

Tisztújítás a VKDSBE-ben

Rendkívüli közgyűlést tartott október 21-én a Vasutas és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete (VKDSBE) a MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóság konferencia termében.

A levezető elnöki tisztet *Ábrahám Lajos*, a MÁV Rt. Szegedi Üzletigazgatóság helyettes vezetője töltötte be. Megnyitója, illetve a napirend ismertetése, majd elfogadása után *Márton András* ügyvezető elnök számolt be a közgyűlésnek az elmúlt évek *gazdálkodásáról*. Az írásos tájékoztatóból és az ügyvezető elnök szóbeli kiegészítőjéből világosan kirajzolódott, hogy a választmány és az ügyvezetés hogyan gazdálkodott az egyesület vagyonával. Szemléltetésül álljon itt két példa: közel 60 milliós ráfordítással *korszerűsítették* az egyesület *balatonfüredi üdülőjét*, *készpénzsegélyként* pedig — 1992-1994 között — *117 445 tagnak 135 millió 713 ezer forintot fizettek ki.*

Az ügyvezető elnök és a számvizsgáló bizottság elnökének *beszámolóját*, valamint az *alapszabály módosítására* előterjesztett javaslatot, illetve a módosított alapszabály-tervezetet a közgyűlés *elfogadta*. Ezután következett a *vezetőség újjáválasztása*. A jelölő bizottság javaslatára az egyesület elnökének *dr. Kiss Lászlót*, a MÁV Rt. stratégiai igazgatóját választották. *Márton Andrást* pedig megerősítették ügyvezető elnöki tisztében. A választmányban 13 rendes és 5 póttagot, a számvizsgáló bizottságba 3 rendes és 2 póttagot választott a közgyűlés. A választmány rendes tagja lett *Győri István*, a VSZ alelnöke és *Pallos György*, a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetének az ügyvezető elnöke.

(vf)

GWC

JUTÁNYOS ÁRON

Klubtagsági kártya

Az MSI-GWC Kft. -vel történő együttműködés felbontása után az UNIÓ-ÁSZ Kft. nemzetközi jelenlét márkanév megtartásával szervezi tovább a szakszervezeti tagság körében a jelentős kedvezményekre jogosító klubtagsági kártyák értékesítését.

A vásárlói kártyák érvényességi idejét az UNIÓ-ÁSZ örökös jogúvá nyilvánította, sőt a *nyugdíjas szakszervezeti tagok számára 50 százalékos* áron értékesíti. Ez tehát azt jelenti, hogy az MSZOSZ szakszervezeti tagsága 1 000 forintért, a nyugdíjasok 500 forintért juthatnak egy életre szóló takarékossági lehetőséghez. Az aktív tagok számára a klubtagsági kártya 3800 forint., a nyugdíjasok számára a kártya 1900 forint. Jelenleg Dél-dunántúl három megyéjében a GWC-kártyával (az összes kártyatípus) kb. *21 000 ember* (család) rendelkezik . Ez a szám egy tekintélyes számú piacot képvisel, melyet az UNIÓ-ÁSZ partnerei felé irányít. A cég másik fontos feladata, hogy a folyamatos kártyakibocsátás mellett *szervezze* az *elfogadóhelyeket* csatlakoztassa a *vállalkozókat*, akiknek a kártyahasználat során kimutathatóan nő a forgalmuk, a vevők figyelme a kedvezményt adók felé irányul. *Jelenleg a három megyében kb. 800 elfogadóhely működik.* A cél, hogy kb. 2 éven belül minden szakszervezeti tag rendelkezzen vásárlói kártyával és a vállalkozók kb. 10 százalékát partnereink között tudjuk. Az UNIÓ-ÁSZ Kft. (mely 75 százalékban az MSZOSZ tulajdona) egyrészt *a szolgáltató szakszervezetet* jeleníti meg, megindítja a belső kereskedelmet, ugyanakkor új munkahelyek megteremtését is felvállalja. Ez nehéz, összetett feladat, de az „ÁSZ" a kártyában is a legerősebb lap, tehát meg fog felelni a kihívásnak.

Szakszervezetünk tagjai között is *jelentős számú kártya talált eddig gazdára*, ennek fejlesztése, felhasználási lehetőségek ismertetése szervezet-politikai feladat is. *Közelebbi információ szakszervezetünkön belül a 05 16-16 telefonon lehet kérni.*

LZL

Pályázati felhívás

A Magyar Államvasutak Budapesti Üzletigazgatóság Forgalmi Osztályának vezetője pályázatot hirdet Budapest — Keleti állomás

állomásfőnöki munkakörének betöltésére.

A főnökség főbb jellemzői:

Az állomásfőnökség a MÁV Budapesti Üzletigazgatóság Forgalmi Osztályának szakági irányítása alatt álló, végrehajtó szintű, önálló munkáltatói -, létszám-, bérgazdálkodási és elszámolási jogkörrel rendelkező külszolgálati egysége.

1. (első) csoportba sorolt szolgálati hely.
— Az ország egyik legnagyobb nemzetközi és belföldi forgalmat lebonyolító fejpályaudvara.
– Személyszállítási tevékenysége a MÁV szempontjából hálózati jelentőségű.
— A Budapestről kiinduló fővonalakra, illetve fővonalakról vonatokat indít és fogad.
— Az állomás D. 70. típusú biztosítóberendezéssel felszerelt, 13 indító, illetve fogadóvágánnyal rendelkezik.
— A pályaudvarhoz kocsijavító műhely, illetve gépi kocsimosó berendezés tartozik.
— Vonatkísérő telepállomás.

A főnökség főbb feladatai

— A szakági gazdálkodás keretén belül kiemelt feladata a racionális anyag, eszköz-, munkaerő-, bér és költséggazdálkodás megteremtése, a balesetmentes munkavégzés biztosítása.
– Az állomási technológia kidolgozása, betartása, a menetrendszerűség, a személyszállítás kulturáltságának biztosítása.
— A jelentkező személyszállítási feladatok megoldása érdekében kapcsolattartás és együttműködés a társszolgálati ágakkal.

A munkakör betöltéséhez szükséges feltételek:
– Egyetemi vagy főiskolai végzettség, vagy a Széchenyi István Főiskola „Műszaki menedzser szak vasúti szakirány" képzésen tanulmányokat folytat.
— Felsőfokú vasúti szakképzettség és forgalmi önállósító szakvizsga.
— 9 év szakmai, ezen belül 3 év vezetői gyakorlat.
— Vezetői alkalmasság.
— Orvosi alkalmasság.

A munkakör betöltésének időpontja 1996. január 1.

A pályázat benyújtásának határideje és helye: 1995. november 30.,
a MÁV Budapesti Üzletigazgatóság Forgalmi Osztály, osztályvezető címére.

cím: 1087 Budapest, Kerepesi út 3.

A pályázat elbírálásának határideje: 1995. december 15.
Bérezés a 16/1992. (MÁV Ért. 1993. évi különszáma) MHF számú módosított utasítás szerint.
Felvilágosítás kérhető:
Harmatos János mb. osztályvezető,
telefon 01/15-03, 01/16-03;
Dr. Szabóné Grasseli Judit ügyintéző,
telefon 01/10-01.

A pályázat tartalmazza: a pályázó
— jelenlegi munkahelyét, beosztását, havi alapbérét és egyéb jövedelmét,
— részletes szakmai önéletrajzát,
— iskolai végzettségét, szakképzettségét — ha van idegen nyelvismeretét — tanúsító okiratokat, vagy hiteles másolatait,
— hatósági erkölcsi bizonyítványt,
— terveit, elgondolásait a megpályázott munkakörrel kapcsolatban,
— orvosi alkalmasságra vonatkozó igazolást.

Szükség esetén a munkakör ellátásának idejére munkaköri szolgálati lakás biztosítható.

A MAGYAR VASUTAS
ÚJ MUNKALEHETŐSÉGEKET KÍNÁL!

A gazdasági társaságok figyelmébe!

A Magyar Vasutas új szolgáltatással igyekszik segíteni a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságok tevékenységét. A Magyar Exporthitel Biztosító Részvénytársaság (MEHIB Rt.) felajánlásának köszönhetően — terveink szerint — a jövőben rendszeresen közlünk a Világbank, az EDA és az EBRD által finanszírozott vasúti jellegű beruházásra, áruszállításra és szolgáltatásokra kiírt nemzetközi pályázatokat.

A MEHIB Rt., amely elsősorban export tevékenység *kereskedelmi* és *politikai* kockázatának csökkentésére kínál biztosításokat, Világbankinform néven számítógépes szolgáltatással is igyekszik segíteni a magyar vállalkozások export megrendelésekhez jutását.

A Világbankinform rendszer az egyes országok hitelkérelmeinek minden fázisát végigkíséri. Mivel viszonylag korán kiderül, hogy az adott ország a hitelt milyen célra kéri, az információk jelentős segítséget nyújthatnak a kiírt versenytárgyalásra való felkészülésben. A Világbankinform információt ad az egyes országok *hitelkérelmeiről*, a *hitelek odaítéléséről*, az *előzetes szállítási felhívásokról, prekvalifikációs felhívásokról, tenderfelhívásokról*, a Magyar Kereskedelmi Kirendeltségek beruházással kapcsolatos információiról és a lehetséges kooperációs partnerekről.

A Világbankinform által kínált információnak csak töredékét tudjuk majd közölni, ezért felhívjuk a figyelmet arra, hogy a teljes információhalmazhoz előfizetés útján lehet hozzájutni.

MAGYAR EXPORTHITEL BIZTOSÍTÓ RT. (MEHIB RT.)
1065 Budapest Nagymező u. 44.
Tel: 269-4232 Fax: 269-1197

Romania

RAILWAY RESTRUCTURING PROJECT

A projekthez a következő javak és szolgáltatások beszerzését tervezik:

— Gépek és berendezések a pálya karbantartásához
— Egy felsővezeték-feszítő berendezés
— Elzáró, reteszelő berendezések pótlása Ploiesti, Brasov és Timisoara állomásokon
— A távközlési hálózat felújítása egy Integrált Vasúti Információs Rendszer (IRIS) támogatására, 1800 km száloptikai kábel alkalmazásával.
— Berendezések a mozdonyjavító műhely részére, beleértve két kerékesztergát és vezérlő egységeket
— Nagyjavítással korszerűsítenı 5100 kW-os villamos mozdonyokat, 2100 LE-s dízel-elektromos mozdonyokat, 1,20 LE-s dízel-hidraulikus mozdonyokat és a tehervagonok néhány típusát
— Személykocsik rekonstrukciója, beleértve műhelyberendezések beszerzését
— Nyomdai berendezések
— Szakmai segítségnyújtás és szakmai oktatás, különösen a vasút újjászervezésének eljárásaihoz.

A fenti szerződésekre a versenytárgyalások 1996 első negyedében kezdődnek.

Kína

GUANGZHOU CITY CENTER TRANSPORT PROJECT

Nemzetközi versenytárgyalásokat fog kiírni a Guangzhou önkormányzat a városközpont közlekedését megjavító projekt alábbi fő összetevőire:

— A városközpont 100 kereszteződését magába foglaló közlekedésirányitási terve, beleértve a meglevő közlekedési jelzőrendszer feljavítását és bővítését.
— A belső körút 23,9 km-es, főleg 4- vagy 6-sávú viaduktjának építése, valamint a kapcsolódó, közlekedést irányító és ellenőrző berendezések beszerzése és felszerelése.
— A tömegközlekedési rendszer feljavítása, beleértve a végállomásokat és raktárakat, az építési munkák és berendezések beszerzésével.
— 1000 db autóbusz beszerzése.
— Gépjárművek szennyezését ellenőrző berendezések és útkarbantartó berendezések beszerzése.

Az ajánlati dokumentációkat és specifikációkat előreláthatólag 1996 második felében adják ki az építési munkákra, és 1997-ben a berendezésekre.

Csehország

PROJECT TO FINANCE THE UPGRADING AND MODERNIZATION OF THE RAILWAY CORRIDOR

Vasúti folyosó finanszírozási és korszerűsítési projekt. 1995 és 1998 között (1995 november végétől kezdve), Világbanki feltételek mellett, tender keretében kívánnak beszerezni vasúti jelző- és távközlési berendezéseket a Bécs-Prága-Berlin vasúti összekötő vonal korszerűsítéséhez.

Pályázati felhívás

A Vasutasok Szakszervezete pályázatot hirdet egy fő **szakértői** állás betöltésére. A szakértő feladata a MÁV Rt. által alapított gazdasági társaságok a *privatizáció* és a *vagyonhasznosítás* során felmerülő érdekvédelmi ügyeinek intézése.

Az alkalmazás feltétele: Közgazdaságtudományi egyetemi vagy pénzügyi-számviteli főiskolai végzettség, max. 40 éves életkor, az alkalmazásnál előnyt jelent a vasúti munkaviszony, vagy vasúti érdekeltségű gazdasági társaságnál töltött idő.

Bérezés megegyezés szerint.

Részletes felvilágosítást ad *dr.Simon József*, a VSZ Közgazdasági és Jogi Osztály vezetője a 19-77/170 melléken.

VASUTAS BIZTOSÍTÓ EGYESÜLET

Szilveszteri program

Hévízi Gyógyüdülő

1995. december 28-tól 1996. január 3-ig terjedő időre, teljes ellátással, kiemelt ünnepi étrenddel, élőzenés, táncos esttel, tombolával, várjuk a pihenni, szórakozni vágyókat első osztályú gyógyüdülőnkben.

Részvételi díj:
VABE egyesületi tag részére: 2.200,- Ft/fő/nap
nem egyesületi tag részére: 3.600,- Ft/fő/nap
külföldiek részére: 5.500,- Ft/fő/nap
(gyermekek részére 14 éves korig a mindenkori felnőtt ár 50 százaléka)

Jelentkezni lehet: 1995. november 30-ig személyesen vagy telefonon
VASUTAS BIZTOSÍTÓ EGYESÜLET
Budapest VII., István u. 6.
telefonon a 342-5108/21 melléken,
vagy a 342-5109/21 melléken.
Vasútüzemi telefon: 01/22-80/21 mellék
TÁTRAINÉ
üdülőfelelősnél

Rudolf Biztosító

Az 1875-ben alapított Rudolf Biztosító és Segélyegyesület (korábban MÁV EBSE) arculata az utóbbi években jelentős változáson ment keresztül. Tevékenységét új segélyezési rendszerrel és szolgáltatásokkal bővítette.

Módosított alapszabálya lehetővé tette, hogy „ ... *az egyesület tagja lehet minden természetes személy, aki betöltötte 14. életévét.*"

Az 1994. július 1-től bevezetésre került új segélyezési rendszerünket a **Rudolf Extrát** és az R.30 balesetbiztosítást régi és új tagjainknak egyaránt ajánljuk. A segélyrendszer: családcentrikus, előtakarékosságra ösztönöz (pl.: lakásvásárlás, nyugdíjjáradék).

SZOLGÁLTATÁSAINK:

R.30. **Balesetbiztosítás**

„*... baleseti halál, vagy balesetből származó állandó, teljes (100 százalékos) rokkantság esetén 240 000,-forint...*"

Üdülés

Az egyesület tagjai *kedvezményes üdülést* vehetnek igénybe *parádfürdői, hajdúszoboszlói* üdülőinkben és az 1995. II. negyedév végén elkészült háromcsillagos hévízi hotelünkben. A két- és többgyermekes családoknak, iskolai csoportoknak, sportegyesületeknek *speciális kedvezményeket* biztosítunk.

Az egyesület üdülőiben vállalkozunk *karácsonyi, szilveszteri, farsangi* programok, *esküvők, bankettek, baráti találkozók* szervezésére és lebonyolítására.

Az egyesületi tagsággal, a szolgáltatásokkal kapcsolatosan felvilágosítást adnak munkatársaink.

Ügyfélfogadás: hétfőtől–csütörtökig: 8,00–13,00 óráig, pénteken: 8,00–12,00 óráig

Telefonjaink az egyesület központjában: üzemi: 01/11-32
városi: 342-5795, vagy 342-3165, fax: 351-1856
Címünk: **1077 Budapest** *VII., Baross tér 15.*

(x)

FIASKÓ

KOMMENTÁR NÉLKÜL

Értelmetlen döntés

Értelmetlen döntés az Állami Számvevőszék (ÁSZ) szerint, hogy a vasúti mellékvonalak megszüntetése fiaskó volt.

A közelmúltban MÁV Rt. gazdálkodását a számvevőszék ellenőrizte. A vizsgálat befejezte után az ÁSZ vállalat ellenőrzésl osztályvezetője tájékoztatta az újságírókat. A Magyar Vasutas kommentár nélkül tallózott a megszüntetett mellékvonalak gazdaságosságáról szóló megállapításokból.

„Jelentős összegbe kerül a megszüntetett mellékvonalak környezeti rekultivációja, amire törvény kötelezi a MÁV-ot. De erre épp úgy nincs fedezet, mint a forgalommegszüntetés esetében előírt állagmegőrzésre. Következésképpen e megoldásokat nem lehet költségvetési megtakarításnak tekmteni" — szögezte le az Állami Számvevőszék.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK
SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczur u. 41.
Felelős kiadó, **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 Ft, félévre 132 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 95-2909
Vezérigazgató: **dr. Csöndes Zoltán**
ISSN 0460 6000

Lakáscsere

Elcserélném Budapest VI., Teréz krt. 55. szám alatti összkomfortos, 2+2 félszobás (100 négyzetméteres) MÁV szolgálati lakásomat, 55-60 négyzetméteres MÁV bérlakásra.

Kovács Tibor, tel.: 46-01 vagy 46-71/138 mellék.

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV- vagy önkormányzati lakásra, Budapest VIII., Kerepesi úti, 2 szoba, komfortos, jó állapotban lévő, I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel.

Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

Igényesnek eladó Göd központjában egy kétszintes, teljesen különálló, kétlakásos, gázfűtéses, alápincézett, garázsos, erkélyes, illetve teraszos, parabolaantennás családi ház, 155 négyszögöles telken. A lakások 150-150 négyzetméteresek, 4 szobásak.

Érdeklődni: Bencze Györgyi 8-14 óráig a 01/49-09-es üzemi telefonon.

Elcserélném Miskolc legszebb részén, a Diósgyőri várnál lévő 2 szoba, nagy konyhás, összkomfortos, telefonos, parabolaantennás, reluxás, vízórás, 51 négyzetméteres, saját tulajdonú lakásomat budapesti saját, önkormányzati vagy MÁV-lakásra. Minden megoldás érdekel. Kérem, a következő telefonszámon hagyjon üzenetet, majd visszahívom: 04/18-32, 06/1-185-8707!

Elcserélném 3 szobás, kertes, telefonos MÁV-lakásunkat 2 szobás önkormányzatira MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Telefon: 57/421-076.

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR-gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a zárféken ülő kollégáink is tudnak.

Hogyan jutunk el Európába?



Zárféken ülő kollégánk, ahogy azt nap mint nap hallotta, elindult Európába. Vasutas lévén, természetesen vonattal. Hosszú az út — gondolta —, ezért mielőtt felült volna a Bécs felé közlekedő szerelvény egyik kocsijába, vett egy üveg sört. Az új, német gyártmányú kocsi valóban európai színvonalúnak mutatkozott mindaddig, amíg meg nem szomjazott. Elővette sörösüvegét és jobb híján az ablak alatti kisasztal *sörnyitó* jelzéssel ellátott réséhez illesztette. És láss csodát! A szabványméretű üveget a kuka miatt nem lehet annyira elfordítani, hogy a kupak beakadjon a nyitó résébe. Ő már tudja, hogyan jutunk el Európába: szomjasan!

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.

1945-1995.

Fél évszázad emlékére

50

Ötven évvel ezelőtt — 1945. november 24-én — tartotta alakuló kongresszusát a Magyar Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete. Az évforduló alkalmából a Vasutasok Szakszervezete, mint jogfolytonos szervezet, november 23-án ünnepséget rendez a VSZ Benczúr utcai székházában. Szakszervezetünk Országos Nyugdíjas Szervezetének választmánya és a VSZ választmánya együttes ülésen emlékezik meg a korszakváltó eseményről. Az ünnepségen több kitüntetés átadására is sor kerül. Elismerésben részesül például Gyócsi Jenő és Visi Ferenc, akiknek a Vasutasok Szakszervezete elnöksége, szakszervezeti életművük elismeréseként, Aranyjelvényt adományoz.

Gyócsi Jenő a félévszázaddal ezelőtt újjáalakult vasutas-szakszervezet főtitkára volt. Nyugállományba vonulásáig aktívan tevékenykedett a szervezet érdekében.

Visi Ferenc közel négy évtizeden keresztül írta és szerkesztette a Magyar Vasutast.

Gratulálunk valamennyi kitüntetettnek.

(A vasutasok intézményes összetartozásának történetét lapunk 3. oldalán olvashatják.)

ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 22. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. NOVEMBER 22.

Aktuális

Rovatunkban dr. Márkus Imre, a Vasutasok Szakszervezete elnöke, rendszeresen közreadja az elmúlt hetek egy-egy olyan eseményét, amely aktuálisan érinti a szakszervezeti tagság érdekeit.

Köszöntő

Ezekben a napokban fejet hajtva idézzük fel az ötven esztendővel ezelőtti időket, amikor is — ebben az évszázadban immáron harmadszor — újjáalakult a vasutasok önkéntes érdekvédelmi, érdekképviseleti szervezete: a Magyar Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete.

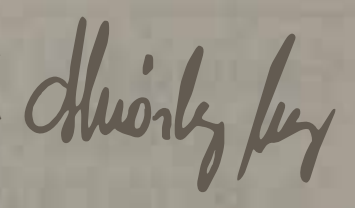
Eleinkre tisztelettel emlékezünk, mert hittek az összefogásban! Bíztak a vasutasok egységes fellépésének erejében! Kollégáink abban az időben önerőből, a maguk emberi tartásából alapították meg saját szakszervezetüket. Felismerték: egymásrautaltak, támaszt csak saját szervezetüktől nyerhetnek...

Vállaljuk a közös múltunkat. Vállaljuk ezt akkor is — ha a mindenkori hatalom erőszakossága miatt — az eltelt évtizedekben nem mindig úgy alakult a szakszervezeti tagság sorsa, ahogy kellett volna.

A vasutat és a vasutasokat a közelmúlt — talán nem is mindig indokoltan — komoly erőpróbák elé állította. A magunk teremtette megosztottság közepette mégis megálltuk a helyünket. Megvédtünk több ezer munkahelyet és több száz kilométer vasútvonalat. A nehézségek sora valószínűleg még nem ért véget. Ezek az akadályok viszont csak közösen, egységes fellépéssel küzdhetők le.

Tisztelt Kollégák!

Köszöntöm tagságunkat e jeles évforduló alkalmából. Köszönöm, hogy minden bomlasztó körülmény ellenére a vasutas társadalom többsége megőrizte az összefogásba vetett hitét és a vasút iránti elkötelezettségét.



Jelentés a MÁV gazdálkodásáról

16 milliárd veszteség

A Magyar Vasutas legutóbbi lapszámában megírtuk, hogy a közelmúltban a MÁV Rt. gazdálkodását a számvevőszék ellenőrizte. A megszüntetendő mellékvonalak gazdaságosságáról szóló megállapítások közül akkor felidéztük: „Jelentős összegbe kerül a megszüntetett mellékvonalak környezeti rekultivációja, amire törvény kötelezi a MÁV-ot. De erre épp úgy nincs fedezet, mint a forgalommegszüntetés esetében előírt állagmegőrzésre. Következésképpen e megoldásokat nem lehet költségvetési megtakarításnak tekinteni." Most a számvevőszéki jelentésből a MÁV gazdálkodásáról szóló megállapítások közül idézünk fel néhány közérdeklődésre tartó részletet:

Az Állami Számvevőszék (ÁSZ) a MÁV Rt. részvénytársasággá alakulását és a cég 1992-1994 közötti gazdálkodását vizsgálta. Mivel az ÁSZ csak 1994-ig elemezte a gazdasági folyamatokat, így az idén bekövetkezett kedvező változások a jelentésében még nem tükröződnek.

A vizsgálat megállapította: fokozatosan *csökkenő állami támogatások nem biztosították a vasút működési költségeit*, így a MÁV Rt. az *„önfinanszírozó vasút"* követelményének nem tudott megfelelni. A vállalat romló anyagi helyzetének egyik oka a *nemzetközi árufuvarozásban bekövetkezett változás* volt: a Jugoszláviával szembeni ENSZ-embargó például a vizsgált időszakban mintegy 17,7 milliárd forint bevételkiesést jelentett. Jelentősen csökken a *belföldi áruszállítás* is. Az 1994. évi teljesítmény csak 42,2 százaléka az 1989-esnek. *Csökkent a személyszállítás* mértéke is: az öt évvel ezelőtti adatokhoz képest tavaly mintegy 60 millió fővel kevesebb utast szállított a MÁV.

Az Állami Számvevőszék (ÁSZ) vizsgálata kifogásolta, hogy a *Pénzügyminisztériumnak (PM) nem volt átfogó javaslata a MÁV finanszírozására*. Így a cégnek állandóan *növekvő összegű hitel felvételére* volt szüksége, mert fedezeti összege a folyó közvetlen kiadásokat nem bírta el, a törlesztést újabb hitelfelvételekkel fedezte. Az utóbbi három évben ez a *finanszírozási módszer 16 milliárd forint veszteséget* okozott. Tavaly a 20 milliárd forintos, kormánygaranciával felvett hitel kamata meghaladta a PM által pályázati feltételként meghirdetett jegybanki kamatlábat, így az *drágább volt, mint az egyéb hitelek.*

A MÁV helyzetét nehezítette az is, hogy a mintegy nyolcezer adósától nem tudta behajtani *kinnlévőségét*. A vasút peresítette követeléseit, és a kinnlévőségek további növekedésének megakadályozására számítógépes rendszeren tartja nyilván az adósait. A MÁV befektetéseinek összege rendkívül szerény és nem mindig szerencsés — állapítja meg az ÁSZ-jelentés. A készpénzből vásárolt *értékpapírok 400 millió forinttal kevesebb bevételt hoztak*, mintha ezt az összeget *bankba fektették* volna. A MÁV a teljes háttéripart mintegy 100, többségében saját tulajdonú kft.-be vitte át, így több mint 20 ezer ember került ki a vállalattól. 1980-ban 130 ezer főt foglalkoztatott a vasút, a létszám 1994-re 73 ezer főre csökkent.

BEMUTATKOZIK A VSZ BUDAPESTI TERÜLETI BIZOTTSÁGA



Szajol: a tavaly decemberi szörnyű tragédia még elevenen él az emberek emlékezetében. *Félnek, hogy holnap velük történik* meg a baj.

Kedves Olvasó!

A magam és a VSZ Budapesti Területi Bizottsága nevében tisztelettel köszöntöm Önt és egyben kérem, szabadidejéből szánjon ránk egy percet, hogy bemutatkozhassunk.

A Budapesti Üzletigazgatóság területén 21 876 fő munkavállaló dolgozik, a Vasutasok Szakszervezetének területünkön 11 560 fő tagja van. Az Üzletigazgatóság Hegyeshalom és Szajol között elbelyezkedő 176 szolgálati főnökségén és 5 MÁV-tulajdonú kft.-nél foglalkoztatott tagjainkat összesen 75 alapszervezet tömöríti.

Az elmúlt két évben szervezettségünk, tisztségviselőink áldozatos munkájának eredményeként stabil maradt. Tagjaink, tisztségviselőink munkahelyi elismertségét bizonyítják, az ÜT-választásokon elért eredményeink. A területünkön leadott 119 182 db érvényes szavazatból jelöltjeink 67 082 db szavazatot kaptak, a 620 fő megválasztott ÜT-tisztségviselő közül 406 fő volt a VSZ jelöltje volt.

A Területi Bizottság az alapszervezetek önálló szervezeti, érdekvédelmi tevékenységéhez a tisztségviselők továbbképzése, információval való ellátása, felsőbb szintű képviselet biztosítása, jogsegélyszolgálat és a területi szintű testületek működtetésével nyújt segítséget. Területi szintű testületeink — Titkári Testület (77 fő), Szakmai Bizottságok, Területi Bizottság (14 fő) — rendszeresen üléseznek, mely üléseket a nyíltság és a nyilvánosság jellemez. A Vasutasok Szakszervezete heti és soron kívüli információs jelentéseit tisztségviselőink felelősségteljes munkájának segítése, tagjaink tájékoztatása érdekében a szolgálati belyre küldjük meg.

Munkánk középpontjában tagjaink, a munkavállalók állnak, célunk mindenekelőtt a biztos munkahely és a tisztességes megélhetésbez szükséges körülmények megteremtése. Céljaink elérése érdekében nem csak tagjaink cselekvő közreműködésére kívánunk támaszkodni, számítunk a szervezetlen dolgozók megértő támogatására és a társszakszervezetekkel való együttműködésre is.

Simon Dezső
VSZ Budapesti Területi Bizottság titkára

Szolidaritás

Miközben mi is tagságunk jövő évi megélhetéséért küzdünk, folyamatosan figyelemmel kísérjük a közalkalmazottaknál, az állami vállalatoknál és a magángazdaságban foglalkoztatottak elkeseredett küzdelmét.

Saját tapasztalatunkból ismerjük a legkülönbözőbb módon megnyilvánuló szolidaritás rendkívüli jelentőségét, ezért együttérzésünkről biztosítjuk mi is a munkahelyi akciókban, demonstrációkban résztvevő munkavállalókat, akik kénytelenek nyomatékot adni saját és társaik gazdasági és szociális érdekeik érvényesítésének.

A Vasutasok Szakszervezete — mint a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének tagszervezete — kiáll a reálbérek értékének jövő évi megőrzéséért. Törvényes keretek közt tevőleg is készek vagyunk összefogni a szakszervezeti tagok életkörülményeinek stabilizálását célul tűző társadalmi szervezetekkel.

Vasutasok Szakszervezete

MVJ

MÁV VASJÁRMŰ KFT.

Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313

Az MVJ-vel kedvezőbben:

— vasúti járműjavítás
— fémmegmunkálás
— acélszerkezet-gyártás

NYUGDÍJAS VILÁG

Tanulni sohasem késő

Régi hagyománya a szakszervezeti mozgalomnak a választott tisztségviselők évenkénti továbbképzése, a munkájukhoz szükséges információk átadása. A korábbi, hosszabb időszakot felölelő tanfolyamok idők folyamán háromnapos összejövetelekre szűkültek. Ebben az évben a nyugdíjas alapszervezeti elnökök részére megtartott tanácskozás azonban még ennél is rövidebb idejű volt.

Az érdemi munka lényegében *november 6-án déltől másnap délig* tartott. Nem azért volt ilyen rövid időtartamú, mert a közel 100 fős hallgatóságnak, szakszervezetünk vezetőinek, illetve a meghívott előadóknak nem lett volna több mondanivalójuk. A szakszervezet rendkívül nehéz gazdasági helyzete, a soron kívüli kongresszuson ismertetett vagyonmegosztási kötelezettségünk, közvetlenül érintik az oktatásra szánt pénzügyi forrásokat is.

Jó időbeosztással, lényegre törő előadásokkal, a hozzászólások és kérdések rövidítésével egy nap alatt is sokat lehetett tanulni. Ez a továbbképző megbeszélés ilyen szempontból elérte célját. Az időjárás ugyan megtréfált bennünket, hiszen a november eleji hófúvásokkal, közlekedési nehézségekkel előre senki sem számolt. Ennek ellenére mintegy *tíz százaléka hiányzott* a meghívottaknak, elsősorban a szegedi és debreceni igazgatóság területéről.

Az első napon *Győri István* szakszervezetünk alelnöke adott tartalmas tájékoztatást a *VSZ időszerű feladatairól*, a soron kívüli kongresszus határozatairól, a tb. nyugdíjas önkormányzat munkájáról. Ismertette a *nyugdíjas alapítvány* továbbfejlesztésére vonatkozó elképzeléseit.

A kérdéseket és hozzászólásokat a szakszervezeti munka jövőjéért érzett aggodalom és segíteni akarás jellemezte.

A felszólaló nyugdíjas elnökök nem tartották kielégítőnek a szakszervezeti alapszervezeteknél a jelenlegi tagnyilvántartást, *a nyugdíjba menőkkel való céltudatos törődést* és nyugdíjas alapszervezetekbe történő *átigazolásukat.*

Valószínű, ez is egyik oka annak, miszerint a nyugdíjba vonuló szakszervezeti tagok fele hátat fordít a mozgalomnak. A nyugdíjas alapszervezetek és csatolt csoportok működése, szervezettsége ugyan a legtöbb helyen jónak mondható, de nem lehetünk megelégedve azzal, hogy a közel 140 ezer fős vasutas nyugdíjas létszámán belül mindössze 40 ezer fő tartozik a VSZ kötelékébe és elenyésző a társszervezetekhez tartozó nyugdíjasok száma.

Pallos György, országos nyugdíjas szervezetünk ügyvezető elnöke, részletesen beszámolt az idei év *szakszervezeti eseményeiről*, a *nyugdíjas választmány és az elnökség munkájáról.* Ehhez a témához is *sokan szóltak hozzá,* a jubileumi oklevelek átadásától kezdve a nyugdíjas klubok kulturális tevékenységéig. Általában jónak tartják az alapszervezetek tájékoztatását és örömmel nyugtázták azokat az intézkedéseket, amelyek a nyugdíjasok fokozottabb érdekvédelmét erősítik. Felvetődött a *vasúti menetkedvezmények* tervezett korlátozása és az üzemi *étkeztetési lehetőségek* sajnálatos lecsökkenése.

Várszegi Károlyné, az ONYSZ gazdasági vezetője, az alapszervezetek *pénzügyi gazdálkodásáról*, a megváltozott adó és egyéb pénzügyi jogszabályokról tartott közel egyórás tájékoztatót. Ezután az igazgatósági szervezők még külön megbeszélést is tartottak területük küldötteivel.

Az intenzív időkihasználásra azért sem lehetett panasz, mert az üdülő vezetősége, a jó ellátáson felül, a késő esti órákban *ismerkedési estet* is szervezett, ahol a fehér asztalok mellett baráti beszélgetéssel egybekötött „tapasztalatcserére" is sor került.

A második nap programját szintén az erőteljes aktivitás és a program menetrendszerű betartása jellemezte. *Dr. Kurucsai László,* a MÁV Nyugdíj Igazgatóság vezetője nemcsak a nyugdíjemelések várható alakulásáról, az át nem gondolt és adminisztrációs szempontból elő nem készített politikai bejelentések kedvezőtlen hatásairól beszélt, hanem ismertette a vasút hatáskörébe visszaadott *kivételes ellátás* (méltányossági nyugdíjemelés) helyzetét, folyó évi alakulását és adatait is.

A jelenlévők egyöntetűen kifejtették: a vasutasnyugdíjasok elégedettek az igazgatóság munkájával és azt szeretnék, ha ügyei intézését továbbra is a 125 éves hivatal látná el.

A legnagyobb várakozás *dr. Tari Endre* igazgató-főorvos előadását előzte meg, hiszen a *vasútegészségügy válságos helyzete, tisztázatlan tulajdoni és finanszírozási viszonyai* nyugdíjasainkat a legközelebbről érintik. Az előadó *nem tudta megnyugtatni hallgatóságát* a jövőt illetően.

Az egészségügyi reform hatásai a vasút területén is *alapos káoszt* teremtettek. A nyugdíjasok félve nézegetik az új egészségügyi kártyájukat, amelyről *lemaradt a szárnyas kerék*, nem tudják *mi lesz a házi orvosuknak választott üzemorvosukkal*, legtöbbjük számára *megfizethetetlenné vált a „kedvezményes" fogászati ellátás*, nem tudják igénybe venni az egészségi állapotuk konzerválásához nélkülözhetetlen *gyógyfürdőket, nem tudják kiváltani gyógyszereiket* és így tovább. A nyugdíjasok számára teljesen érthetetlen, hogy miért akarják a *zalakarosi MÁV Gyógyszanatóriumot megszüntetni* vagy „privatizálni", ahol mind az aktív, mind a nyugdíjas vasutasok százai nyerik vissza évente egészségüket, vagy ahol enyhíteni tudják *reumatikus* fájdalmaikat.

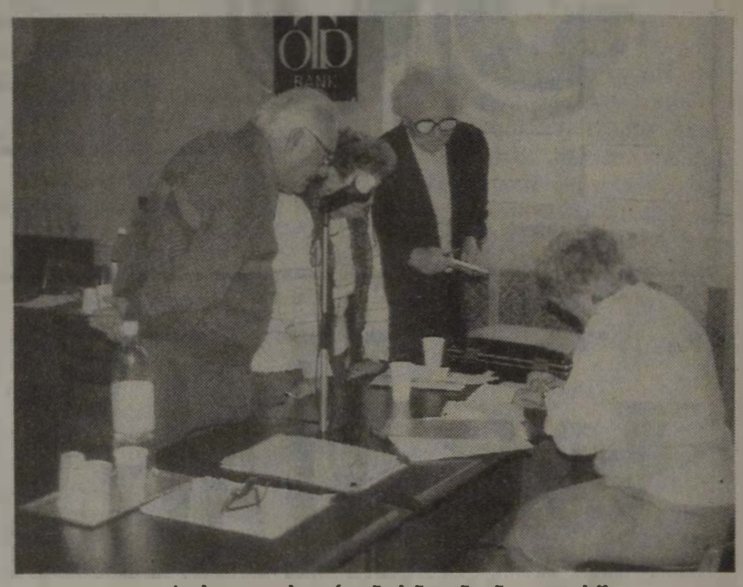
Mindezekre a gondokra értelemszerűen az igazgató-főorvos úr nem adhatott egyértelmű és „díjmentesen" kiváltható receptet. De ez a tanácskozás is arra hívta fel a vasutasnyugdíjasok figyelmét: csak a *140 ezer vasutasnyugdíjas egységes fellépése*, a követelések területén az *egységes szakszervezeti álláspont* kialakítása segíthet megvédeni a vasútegészségügy területén szerzett *évszázados jogainkat* és a vasutasnemzedékek anyagi áldozatvállalásával létrehozott intézményeinket.

Az előadások, a viták *új ismereteket, hasznos útravalót* adtak a szakszervezeti mozgalom nyugdíjas vezetőinek. Sokat lehetett tanulni ezalatt a rövid két nap alatt is azoknak, akik mások sorsáért is felelősnek érzik magukat. Tanulni sohasem késő...

K.D.

Küldöttgyűlést tartott a nyugdíjas klubszövetség

A Vasutas Nyugdíjasklub Országos Szövetsége megállapodást kötött az „Életet az éveknek" nyugdíjas klubszövetséggel, melynek keretében a további együttműködés mellett 10 000 forinttal támogatják a vasutasnyugdíjasok szerveződését. Az „Életet az éveknek" klubszövetség 654 tagszervezetet tömörít, és az országban a legnagyobb ilyen szervezet. Az együttműködési megállapodást a küldöttgyűlés egyhangúlag elfogadta.



... „minden rendezvényünkön tömött sorok" ...

Feleky Pál, a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezetének elnöke, felszólalásában arról beszélt, hogy a nyugdíjasoknak az ad erőt, hogy *minden rendezvényükön tömött sorokban ülnek* a tagok. A klubok teremtik meg azt a közeget, ahol az idős ember nem érzi magányosnak magát.

— „Minket nem tudtak megosztani" — mondta —, mint ahogyan az már megesett az aktív dolgozók érdekvédelmi szervezetével. Szerencsére a VSZ-ből sem dobtak ki minket, de ezt úgysem lehetne megtenni, hiszen ezt a szervezetet mi alapítottuk — fejezte be mondandóját Feleky Pál.

Krizsán Sándorné közművelődési felelős elmondta: a vasutas klubszövetség arra hivatott, hogy a különböző módon működő klubokat *egységre késztesse* az önállóságuk megtartása mellett. A szövetség a következő évre *kulturális gála* megszervezését tűzte ki célul, illetve *néptművészeti-, képzőművészeti kiállítást* szervez.

Délután három terület (*Záhony, Székesfehérvár, Karcag*) nyugdíjas klubjai számoltak be tevékenységükről. Több felszólaló hangsúlyozta, hogy a közös gondok mellett a szervezetek sikereket is érnek el.

TP

Klubok találkozója

Régi tervünk vált valóra, amikor október 25-én, meghívásunkra a karcagi-szolnoki és törökszentmiklósi vasutasnyugdíjasklub tagjaival a Törekvés Művelődési Központban közös baráti találkozót tartottunk. Mindhárom klubbal régi kapcsolataink voltak, de ilyen közös összejövetelt csak most sikerült „összehozni". A vendéglátó a Törekvés klub „Barátság" köre volt, mely — régi hagyományt követve — most ünnepelte azokat, akik a névnapjukat az év második felében tartják.

A vendégek klubonként 10 nyugdíjassal érkeztek. A kölcsönös üdvözlések és névnapi köszöntők után a klubok vezetőinek emléklapot adtunk át. Velünk együtt 75-en vettünk részt ezen az emlékezetes rendezvényen. A jelenlévőket uzsonnával vendégeltük meg (ami az OTP anyagi támogatásának köszönhető). Az uzsonna miatti szünetet felhasználva klubvezetői értekezletet tartottunk, ahol kiértékeltük klubjaink tevékenységét és megbeszéltük a további együttműködés formáit és lehetőségeit. Uzsonna után versmondás, majd a klubok részéről szólóénekesek „vezették fel" dalaikkal a hangulatos közös nótázást. Fellejthetetlen élményt jelentett ez minden részvevőnek. A jó hangulatnak csak az idő múlása vetett véget. Tudomásul kellett venni, hogy a vasúti menetrendhez még ilyen esetben is alkalmazkodni kell.

Be kellett fejezni e kellemes hangulatú délutánt. Kedves szavakkal vettünk búcsút egymástól.

Abban a reményben váltunk el egymástól, hogy máskor is lesz módunk ilyen találkozókat szervezni.

Kapitány István
klubvezető

Szentesi nyugdíjas-találkozó

A Vasutas Szakszervezet szentesi önálló nyugdíjas szervezetének tagsága minden év vége felé megtartja társasági összejövetelét. Az idén is, november 10-én, zsúfolásig megtöltötte a vasutasok szentesi kultúrházát. Ott volt Mári Gábor, a Vasutasok Szakszervezetének területi titkára és Gulyás Ferenc, a nyugdíjas választmány tagja, Makra Zoltán Szentes Vontatási Főnökség vezetője és Posztós János állomásfőnök.

Megfosztják a vasutat saját egészségügyi szervezetétől?

Mári Gábor azokról a problémákról beszélt, amelyek a vasutasnyugdíjasok életterének fókuszában vannak.

— Körömszakadtáig harcolunk a vasútegészségügy megtartásáért. A sokmilliárdos vagyont több mint 100 év alatt a vasutastársadalom teremtette meg. Ez az egészségügyi szervezet családtagokkal együtt 400 ezer aktív és nyugdíjas vasutas szolgálatában áll. A fő koncepció az, hogy a vasútegészségügy szervezete továbbra is a vasút keretében maradjon. A Vasutasok Szakszervezete teljes egészében e mellett áll ki és harcol érte minden fórumon.

(A szentesi nyugdíjas találkozó keretében is tiltakozó aláírásgyűjtés folyt a szerzett jogok és saját értékek megtartásáért.)

A vasút szerkezetátalakításáról

A MÁV drasztikus leépítésének koncepciója módosult, de a racionális változások elkerülhetetlenek 1996-ban. Erről Posztos János állomásfőnök beszélt:

— Valamennyien aggódtunk, hogy mi lesz a lezárandó vasútvonalakkal és az érintett munkatársakkal. A vasút a mellékvonalakon olyan egységeket kíván kialakítani, amelyekről később fog kiderülni, hogy gazdaságosak-e, vagy ráfizetéssel az eddigieknél sokkal keményebb helyzet fog bekövetkezni. Korábban az állam kiegyenlítette a vasút ráfizetéseit. Ezentúl, ha bebizonyosodik egy-egy mellékvonal deficites működése, január elsejétől az önkormányzatoknak, vagy esetleg magánvállalkozóknak kell a finanszírozásról gondoskodni, ha fenn akarják tartani az érintett vonalszakasz működését.

Nyugdíjasok vergődése a „szociális hálóban"

Gulyás Ferenc, a nyugdíjas választmány tagja, az idős vasutasok helyzetéről szólt. A vasutasnyugdíjasok átlagos havi nyugdíja 15-16 ezer forint, de sokan vannak ez alatt is. A kisnyugdíjasok a Bokros-csomag és hozadékának a hatását fokozottabban megszenvedik. A saját bőrükön érzik a napi fogyasztási cikkeknek és a gyógyszereknek a magas árát. A választások előtt szociálisan érzékeny kormányprogramot ígértek s ezzel szemben éppen a legalacsonyabb rétegeket hagyták cserben. „Lyukas a szociális háló" a 130 ezer nyugdíjas vasutas alatt.

A nyugdíjasok taggyűlésén szó volt az üzemi tanácsi választásokról, amelyen a Vasutasok Szakszervezete igen jó eredményt ért el.

Ezek után Rácz Sándor szakszervezeti titkár 48 nyugdíjasnak adott át elismerő oklevelet 50 éves tagságuk elismeréseként. Közülük többen 90. évük küszöbén járnak.

Azután zsibongóvá vált a szentesi vasutas nyugdíjasok taggyűlése. Egykori piros, kék és zöld parolinosok együtt ünnepeltek 1995 novemberében is.

Fogas Pál

Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Segélyező és Biztosító Egyesülete (VKSE)

Egyesületünk 1995. október 21-i közgyűlésén és az azt követő választmányi ülésen úgy határozott, hogy 1996. január 1-jétől a segélyek és szolgáltatások összegét, feltételeit a tagok javára megváltoztatja.

A megnövelt segélyek és szolgáltatások anyagi fedezetét az ugyanezen időponttól a havi 60 forinttal megemelt tagsági díjak teszik lehetővé.

A szociális segélyek változásai — a teljes felsorolás igénye nélkül — 1996. január 1-jétől az alábbiak szerint módosulnak:

Árvasegély, évi	19 200 Ft
Munkanélküliek szociális segélye havi	3 000—7 000 Ft-ig
Gyermekszületési segély, tagsági időtől függően	900—1 500 Ft-ig
Temetési segély	4 000 Ft
Házastárs elhalálozásakor	2 500 Ft
Özvegyi jogon	2 500 Ft

1995. december 29-től január 1-jéig kedvezményes szilveszteri pihenést ajánlunk teljes ellátással, élőzenés-táncos szilveszteri vacsorával:

tagok részére	6 900 Ft
nem tagok részére	11 000 Ft

Gyermekkedvezmény 14 éves korig:

tag gyermeke	3 500 Ft
nem tag gyermeke	6 000 Ft

A fent jelzett időponton kívül a karácsonyi ünnepekre is szeretettel várjuk vendégeinket:

teljes ellátással tag ár, napi	1 600 Ft
nem tag ár, napi	2 800 Ft

Kímélje meg magát a bevásárlástól és a házimunkától. Ünnepeljen nálunk családjával együtt.

Érdeklődni, jelentkezni lehet az egyesület központjában a 43-42 üzemi, vagy a 153-26-11 postai telefonszámon, vagy közvetlenül a Balatonfüred, Erkel Ferenc u. 1. sz. alatti üdülőben 07/81-73 üzemi, illetve a 06/87/342-674 postai telefonszámon.

Ügyfélszolgálat: hétfőtől—csütörtökig 8,00–15,00
Címünk: 1064 Budapest, Podmaniczky u. 75.

Tiltakozó akciót fontolgatnak

A Nyugdíjasok Országos Képviseletének (Kamara) ügyvivő testülete november 22-én dönt arról, hogy tartanak-e tiltakozó nagygyűlést a tűrőképességük küszöbéhez érkezett nyugdíjasok. A határozat nagymértékben függ attól, hogy addig sikerül-e találkozniuk a népjóléti miniszterrel és a kormányfővel, illetve hogy a megbeszélések milyen eredményre vezetnek — nyilatkozta a Magyar Vasutas munkatársának Mihalovits Ervin ügyvivő.

A *Nyugdíjasok Országos Képviselete* csaknem egy hónapja *fontolgatja* egy esetleges *tiltakozó nagygyűlés* megrendezését — mondta az ügyvivő. A szervezethez ugyanis egymás után érkeznek a *segítséget kérő*, vagy éppen dühödt telefonok, levelek, amelyekből egyértelművé vált: a *nyugdíjasok többsége már képtelen újabb terheket elviselni. Mihalovits Ervin* hangsúlyozta: a csaknem hárommillió *nyugdíjas 80 százaléka súlyos megélhetési gondokkal küzd*, mindennapivá vált az *időskori elszegényedés.*

A szervezet vezetői erre kívánják nyomatékosan felhívni a döntéshozók figyelmét. További lépéseiket attól teszik függővé, hogy eredményre vezet-e a *Szabó György* miniszterrel, illetve Horn Gyula kormányfővel folytatandó tárgyalás. A népjóléti tárca vezetőjével mihamarabb szeretnének találkozni, a *miniszterelnök* pedig még egy nyári megbeszélésen tett ígéretet arra, hogy az *év vége előtt* ismét fogadja a nyugdíjasok képviselőit.

ÖTVEN ESZTENDŐ

Mérföldkő

Fél évszázada bontott zászlót a Vasutasok Szakszervezete

A vasutas munkásmozgalomnak évszázados hagyományai vannak. Már a múlt század második felében, a vasútépítések hőskorában születtek próbálkozások, de a szakszervezet megalakításának még nem voltak meg a feltételei.

A múlt század hetvenes éveiben, külföldi példák hatására a magyarországi vasutasok kezdeményezésére mozgalom indult az ön- és jogsegélyegyletük megalakításáért. Ezekben az években országos szervezetként egy temetkezési egylet és egy takarékszövetkezet jöhetett létre. Az előbbi Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete, Rudolf Biztosító, az utóbbi, Vasutas Biztosító Egyesület néven ma is eredményesen működik. Az ön- és jogsegélyegyletek kiszélesítésére, szakszervezetté történő fejlődésére azonban nem nyílt mód, mert ezt akkor a kormány megakadályozta. Az 1880-as évek végére pedig a MÁV Igazgatóság felügyelete, közvetlen irányítása alá vonta a vasutasok valamennyi karitatív egyesületét.

A nyolcvanas-kilencvenes évek fordulóját a *nemzetközi és a hazai munkásmozgalom* általános fellendülése jellemezte. Ennek hatása legmarkánsabban a vasúti műhelyekben jelentkezett. Szervezkedésük első jelentősebb eredménye a *fővárosi műhelyek* munkásainak az 1890. évi tavaszi *bérmozgalma*, valamint május elsejének munkaszünettel történő megünneplése volt. Követelésüket memorandumba foglalták. Ezt azonban a vasútigazgatóságok megtagadták. Erre válaszul a főműhely munkásai *beszüntették a munkát*.

Az öntudatos vasúti műhelymunkások nagy lendületet kapott szervezkedését már nem lehetett megállítani. A kilencvenes évek közepére az is nyilvánvalóvá vált, hogy csak úgy érhetnek el eredményeket, ha erőiket nem aprózzák el, ha a vasútigazgatóságokkal folytatott harcukban egységesen lépnek fel.

Gyökereink

Az önálló vasutas-szakszervezet megalakításának gondolatát a *külföldi vasutasok* szervezkedéséről szóló hírek is megerősítették.

A századforduló után felgyorsultak az események. Ekkor már nemcsak a fővárosban, hanem valamennyi vasúti műhelyben lendületesen folyt a *szervezkedés*. A Szakszervezeti Tanács elérkezettnek látta az időt, hogy *nyilvános gyűlésre* hívja a vasúti munkásokat. Erre *1903. július 26-án* került sor Budapesten, az új városháza tanácstermében. Ezen Budapesten kívül tizenkét vidéki város vasúti műhelyének, fűtőházának és pályaudvarának munkásai képviseltették magukat.

A következő országos gyűlést, melyen *több ezer vasúti munkás* volt jelen, *1904. március 6-án* tartották a budapesti Hermina-kertben. Ezen elhatározták, hogy a műhelyekben *bizalmi férfiakat* választanak. Két hét múlva már 60 bizalmi férfi tanácskozott a mozgalommal kapcsolatos feladatokról. Április 15-én pedig megjelent a magyarországi vasúti munkások érdekeit képviselő sajtó, a *Magyar Vasutas*. Programadó vezércikkében harcot hirdetett az államvasutaknál uralkodó állapotok ellen.

A vasúti műhelymunkások történelmi érdeme: felismerték a *vasutasok önálló szervezkedésének a jelentőségét*. Ezzel megteremtették a feltételeit az *iparági* szervezkedésnek, továbbá annak, hogy a vasutasok *egy szervezetbe tömörítsék* a forgalomhoz tartozó munkásokat, a szolgák és altisztek alsóbb kategóriáit.

Áprilisban még egy emlékezetes esemény került rá a történelem lapjaira: 19-én az esti órákban *Rákosrendező állomáson kitört a sztrájk*. Amitől tartani lehetett ugyan, de amit a vasutasok sem akartak igazán, az bekövetkezett: a Magyar Királyi Államvasutak vonalain, a *Kárpátoktól az Adriáig*, megálltak a vonatok.

A sztrájk tanulságainak megismerése után megélénkült a szervezkedés. A szervezőbizottság *június 26-ra nagygyűlést* hirdetett. Ezen határozták el, hogy megalakítják a *Vasúti Munkások Országos Szövetségét* (VMOSZ). Alapszabályának kidolgozásához a Szakszervezeti Tanács nyújtott segítséget. Megalakulását és a szervezkedés folyamatát, a kormány nem nézte jó szemmel. Erre utal, hogy a VMOSZ módosított alapszabályát a kereskedelmi miniszter elodázta, s csak két *év múlva, 1906. március 6-án hagyta jóvá*. A jóváhagyási záradékot kísérő leiratban azonban arra intette a VMOSZ előkészítő bizottságát, hogy ne feledjék: csupán a vasútintézet és az alkalmazottak közötti *kölcsönös bizalom* teszi lehetővé a vasút feladatainak a teljesítését, s a munkások igényeinek a kielégítését.

A kereskedelmi miniszternek az alapszabályt jóváhagyó aláírása azt jelentette, hogy a Vasúti Munkások Országos Szövetsége, két év késéssel ugyan, de megtarthatta *alakuló közgyűlését*. Erre *1906. május 6-án* Budapesten került sor. A közgyűlésnek kettős feladata volt. Egyrészt formálisan is kinyilvánította a már működő szövetség létrehozását. Másrészt, megválasztotta a *vezető tisztségviselőket*, a 13 tagú központi vezetőséget, annak 7 póttagját és az 5 tagú felügyelő bizottságot. A VMOSZ elnöke *Kiss Miklós*, másodelnök *Fellner Béla*, titkára *Pászty Károly*, másodtitkára *Jäger Imre*, pénztárosa *Borka Ignác*, másodpénztárosa *Halbrohr Mór*, hivatalos lapja pedig a Magyar Vasutas lett.

Az alakuló közgyűlés elérte célját. Így 1906. május 6. úgy vonult be a vasutas munkásmozgalom történetébe, mint a magyarországi vasúti munkások mozgalmának korszakjelző dátuma. A VMOSZ, mint az első vasutas-szakszervezet, azonban nem sokáig működhetett legálisan. A kormány és a vasút vezetői részéről egyaránt *sorozatos támadásoknak* volt kitéve. Még a helyi, spontán bérmozgalmakat és munkabeszüntetéseket is a szövetségnek tulajdonították. A szövetség vezetői, az egyre többször ismétlődő *üldöztetések* láttán, már 1907 tavaszán számoltak a VMOSZ *feloszlatásának veszélyével* és tudatosan készültek a mozgalom *átszervezésére*. Úgy döntöttek, hogy a *féllegális, szabadszervezetszerű* működést választják.

Elbocsátások, megtorlások

Ez sem segített. A kereskedelemügyi miniszter *1908. július 20-án „alapszabály-ellenes működése, jövedelmének alapszabály-ellenes célokra fordítása és ügykezelésének szabálytalansága miatt"* vizsgálatot rendelt el. Nem sokkal ezután, — *augusztus 15-én* — *korlátozó intézkedéseket* léptetett életbe a VMOSZ ellen. Úgy látszik, a kereskedelmi miniszter ezzel sem érte be, mert *október 14-én* „alapszabály-ellenes működése" miatt *felfüggesztette, november 9-én pedig feloszlatta* a Vasúti Munkások Országos Szövetségét.

A vasutasmozgalom vezetői ekkor azt ajánlották tagjaiknak, bogy tartsanak ki harcos szellemű lapjuk, a Magyar Vasutas mellett, amely igyekszik majd pótolni a szakszervezetet.

Nehéz évek következtek. Egymást érték az *elbocsátások, a megtorló intézkedések*. A kereskedelemügyi miniszter, a minisztertanács hozzájárulásával, 1908. december 4-én rendeletet adott ki, amely szerint a magyar szent korona országainak a területén a *vasúti alkalmazottak nem lehetnek tagjai a szociáldemokrata pártnak*, de szerveinek és szervezeteinek sem. A MÁV Igazgatóság intézkedése a miniszteri rendeletnél is keményebben fogalmazott, amikor kinyilatkoztatta: *„... azt a vasutast, aki az említett párt vagy szabad szervezet bármelyikének tagja, s abból nem lép ki azonnal, szerzett igényeinek elvesztésével, minden további eljárás nélkül törlik a létszámból."*

A törvényellenes rendelet megváltoztatását nem sikerült elérni, de a kormány sem tudta a vasutasokat a küzdelem feladására kényszeríteni. Ellenkezőleg. A *Magyar Vasutas köré tömörülve* olyan illegális vasutas mozgalom jött létre, amely *egyedülálló* volt a korabeli Magyarország munkásainak mozgalmában.

Illegalitásban

Az egyre jobban aktivizálódó vasutasmozgalom a későbbi években sok borsot tört a kormány orra alá, ezért a vasútigazgatóságokat még szigorúbb fellépésre és még keményebb megtorlásokra bátorította. Ez sem vezetett célra. Jól szemlélteti ezt a taglétszám alakulása az első világháború kitöréséig. Az üldözések ellenére *1908-ban 2200, 1909-ben 3100, 1910-ben 3900, 1911-ben 4508, 1912-ben 6490, 1913-ban 6530 tagja volt az illegális vasutas-szakszervezetnek*.

A háború éveiben egyre többen ismerték fel a szervezkedés szükségességét. Már ekkor előtérbe került a *legális vasutasszövetség* létrehozása. Ez azonban még váratott magára. A szervezkedés szabadságát a világháború befejezése után, 1918 októberében, az *őszirózsás forradalom* győzelme biztosította. Ez teremtette meg a feltételeit a vasutasok és a postai dolgozók legális szervezkedésének. A *Magyarországi Vasutasok Szövetsége már 1918. november 24-én* megtartotta *alakuló közgyűlését*. Ez a szövetség a Tanácsköztársaság idején az ország egyik *legnagyobb* létszámú szervezete volt.

A Tanácsköztársaság megdöntése után ismét nehéz évek következtek. A vasútnál is megkezdődött a *„rendcsinálás"*. Az ügyészség vizsgálatot indított a Magyarországi Vasutasok Szövetsége ellen, majd *1919. szeptember 21-én felfüggesztették* működését. *1930. július 29-én* a Teleki kormány kereskedelmi minisztere pedig kimondta a végszót: *feloszlatta* a Magyarországi Vasutasok Szövetségét. A rendelet szerint a szabadszervezeteket olyan egyesületeknek tekinti, amelyeknek *vasúti alkalmazottak nem lehetnek a tagjai*.

A második legális vasutas-szakszervezet sorsát végleg megpecsételte az *1921. december 21-én aláírt Bethlen-Peyer paktum*. Ebben a felek félreérthetetlenül kinyilvánították: *„A föloszlatott vagy felfüggesztett szakszervezetek közül a közalkalmazottak, vasutasok és postások szakszervezetei vissza nem állíthatók."* A kormány még a vasutas-szakszervezet lapját, a *Magyar Vasutast is betiltotta*. Ezután az illegalitás minden addiginál hosszabb időszaka következett.

Zászlóbontás

A harmadik legális vasutas-szakszervezet zászlóbontását — huszonnégy évi kényszerszünet után — a fasizmus felett aratott győzelem tette lehetővé. Ezt azonban vidéken, a felszabadult Dél-Alföldön, megelőzte a helyi csoportok megalakulása. Az első, *1944 októberében Makón* alakult. Ezt az év végéig követte a *szegedi*, a *hódmezővásárhelyi*, az *orosházi*, a *békéscsabai*, a *szolnoki*, a *kiskunhalasi* és a *kecskeméti*. *1945 januárjában* pedig *Debrecenben*, *Kiskunfélegyházán* és *Pilisen* alakult helyi szervezet. *Szegeden* a *Vasutasok Szabad Szakszervezetének kezdeményezésére együttes ülést tartottak a vasúti üzemvezetőséggel*, melyen szabályozták az *együttműködés* feltételeit. Megállapodtak abban is, hogy az üzemvezetőség minden *szociális jellegű rendeletet, intézkedést* a szakszervezet vezetőségével *egyetértésben* ad ki.

Addig, amíg a felszabadított országrészben a vasutasok önálló szakszervezet megalakításán munkálkodtak, Budapesten a közlekedési és szállítási dolgozók egy szervezetbe, a *Magyar Szállítómunkások Szakszervezetébe*, történő tömörítését szorgalmazták. A szakszervezet ideiglenes vezetősége *1945. február 19-én* ennek a célnak megfelelően jött létre. A tizenkilenc tagú intézőbizottságban a vasutas szakosztályt nyolcan képviselték.

A Szakszervezeti Tanács által is támogatott terv azonban meghiúsult. Az egységes szállítómunkás-szakszervezet létrehozásával az *önálló szervezkedés* mellett állást foglaló vasutasok nem értettek egyet. Ugyanakkor a gépjárművezetők egyesülete is elutasította a csatlakozást.

Vasutasok és hajósok

A Szakszervezeti Tanács vezetői is belátták, hogy a szervezkedésnek ezt a formáját nem lehet a szakmákra erőltetni. Ezért az *április 19-én* tartott ülésen úgy döntöttek, bogy a szállítómunkás-szövetség helyett alakuljon három önálló — vasutas, közlekedési és szállítómunkás — szakszervezet. A vasutasok egyetértettek a döntéssel és a Szakszervezeti Tanács támogatásával *április 22-re nagygyűlést* hívtak össze a budapesti Nemzeti Sportcsarnokba. A nagygyűlés hatezer fővárosi és vidéki részvevője kimondta a *Magyar Vasutasok Országos Szabad Szakszervezetének* a megalakítását, majd közfelkiáltással megválasztották az ideiglenes vezetőséget. Az alakuló ülést *május 15-én* tartották. Ezen elfogadták a *hajósok* csatlakozását és a szakszervezet nevét *Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezetére* változtatták.

Az újonnan alakult szakszervezet semmiféle *szervezeti formát nem örökölt*. Vezetői a munkásegység szellemében láttak munkához. Az első nagy próbatételt a *romok eltakarítására*, a *vasút újjáépítésére* történő mozgósítás, valamint a *kongresszusi előkészületek* jelentették. A Magyar Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezetének *I. kongresszusát 1945. november 24-én és 25-én a vasasszakszervezet Magdolna utcai székházában tartották*. A kongresszus eredményes munkát végzett. Elfogadta az *alapszabályokat*, megválasztotta a *tizenkilenc tagú központi vezetőséget*, a *felügyelő bizottság öt tagját és a tisztségviselőket*.

A kongresszus határozatilag kimondta, hogy a *tagsági díj a fizetés 1 százaléka*, amelyet a munkáltatók vonnak le. Az elnök, az április 22-i sportcsarnoki nagygyűlésen erre a tisztségre ideiglenesen megválasztott, *Király Géza* maradt. Alelnökök: *Pászty Károly* és *Lukács Gyula*.

Főtitkár: *Gyócsi Jenő*, titkár: *Lelovits József*, jegyző: *Sámuel Sándor*. Pénztáros: *Szilágyi János*. Pénztári ellenőrök: *Szaboszlai Jenő*, *Balázs Zoltán*. Szakosztályi titkárok: *Rózsavölgyi Béla* kultúra-oktatás; *Zsengeri Ferenc* hajózás; *Kovács József* forgalom; *Boboti Béla* pályafenntartás; *Végh Lajos* műhely; *Khogler Viktor* Wagon Lits; *Tarafás István* vontatás; *Balczer István* MÁVAUT; *Fazekas József* ifjúsági; *Ormos Jánosné* pedig nőtitkár lett. A szakszervezet *Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja* néven újságot is alapított. Az első szám a kongresszus után, 1945 decemberében jelent meg.

A kongresszusról azt is feljegyezte a krónika, hogy nagyon sok vendég, köztük neves személyiségek is megtisztelték jelenlétükkel. Ott volt például *Szakasits Árpád* és *Rákosi Mátyás* államminiszter, *Gerő Ernő* közlekedésügyi és *Bán Antal* iparügyi miniszter. Mind a négyen szónokoltak a kongresszus résztvevőihez. Gerő Ernő a következőképpen fogalmazta meg a szakszervezet feladatát: *„A szakszervezet egyik legfontosabb feladata, hogy segítsen a vasútnál és a hajózásnál a fegyelem megszilárdításában. Fegyelem nélkül nincs jól működő vasút. Jól működő vasút nélkül nincs, nem lehet nemzeti felemelkedés.* A nemzet, az ország felemelkedése nélkül pedig lehetetlen a vasutasság helyzetének javulása. *Mert ha az egész ország nehézségek, súlyos anyagi gondok közepette vergődik, ha továbbra is szegény és lerongyolódott marad hazánk, akkor a vasutas sem élhet jól. Márpedig mi azt akarjuk, hogy a vasutas, ne úgy éljen, ahogy régen élt, hanem annál sokkal jobban. A jó élethez a szabadság egymagában nem elegendő. Ehhez anyagi javak is szükségesek: kielégítő táplálkozás, ruházat, emberhez méltó lakásviszonyok, részesedés a művelődés kincseiből, tanulás és érvényesülési lehetőségek."*

A Szakszervezeti Tanács főtitkára, *Kossa István*, a kongresszust értékelve megállapította: *„dicséretes, hogy a vasutas-szakszervezet csaknem teljesen kiheverte az új szervezet kezdeti gyermekbetegségeit... Az a hősi harc, forradalmi lendület, mely oly jellemzője volt a régi vasutas-szakszervezetnek, nem múlt el nyomtalanul. Lelkesítő, hősi hagyományai ott éltek a vasutasok között."*

Az újdonsült főtitkár, a fiatal *Gyócsi Jenő*, a szakszervezet céljairól szólva a következőképpen fogalmazott: *„A szakszervezet célja, összefogni a vasutasságot, öntudatra nevelni őket. Érezzék meg, hogy ők egy olyan társadalmi rendnek a tagjai, akikre az egész dolgozó nép számíthat. Minden vasutasnak éreznie kell, hogy erős szakszervezet tagja, nincs magára hagyva... Lebegjen szemünk előtt az, hogy ez a vasút a mi vasutunk, hogy ezt a vasútat saját magunknak építjük."*

Az év végére a vasutas-szakszervezet *taglétszáma már közelített a 75 ezerhez*. A Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete — a vasasok és a földmunkások után — az ország harmadik legnagyobb szakszervezete volt.

Ötven év. Több mint egy emberöltő. A Vasutasok Szakszervezete történetében mérföldkő.

Visi Ferenc

Irodalom:
Gadanecz Béla: **A vasutas munkásmozgalom története**
Gulyás János: **Szabad úton**
Szabad Vasutasok és Hajósok Lapja
Magyar Vasutas

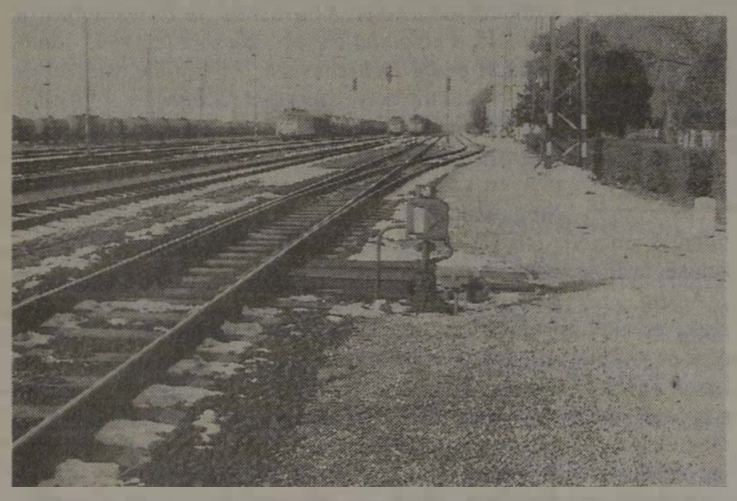
MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:
— vasúti tartálykocsik bérbeadására
— vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára
— nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik tartálytest-gyártására
— vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
— vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására
— daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.

Felvilágosítás:
Vállalkozási osztály
Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725
Vasúti telefon: 03-29-86

BEMUTATKOZIK A VSZ BUDAPESTI TERÜLETI BIZOTTSÁGA

Félnek Szajolban



A 43-as kitérő...

December 2-án lesz egy éve, hogy Szajol település neve az egész országban ismertté vált. Az 1968-as mendei baleset óta vasúti szerencsétlenség még nem rázta így meg az ország közvéleményét, köztük a vasutasságét. Harmincegyen lelték halálukat a 613. számú vonat roncsai alatt. Szűcs Ferenc váltókezelő előzetes letartóztatását tölti, ügyében a másodfokú ítélet még nem született meg.

Szikrázóan süt a nap a szajoli állomáson, miközben a vágányok között járok talpfáról talpfára lépkedve. Pár napja még 20 centis hó akadályozta a közlekedést, de mostanra már csak hófoltok emlékeztetnek a november eleji ítéletidőre. Csend van. Nyomasztó a mozdulatlanság. Az áhítat megérint, ahogy a letarolt ház helyéhez érek. „Halált hozó fű terem, Gyönyörűszép szívemen" — jutnak eszembe József Attila sorai, amint a magról nőtt fűre nézek, amely az egykori lakóház helyén nőtt ki. Félig kész emlékmű magasodik az állomásépület mellett, a fazsalu átöleli a művet mintha takarni akarná a lényeget. Nehéz lépkedni azon vágányok között, ahol egy éve még emberi testrészek hevertek szerteszét. Olyan érzésem van, mintha a holtak lelkei még mindig itt bolyonganának a tehervagonok között. Nehéz innen továbbmenni...

Dübög a lépcső a talpam alatt amint feljutok az I-es toronyba. Ketten teljesítenek szolgálatot az épületben: *Barna György* vezető váltókezelő, és *Füves József* váltókezelő. Méregetnek a szemük sarkából, valószínűleg már ezerszer elmondták véleményüket a tavaly történtekről. Barna György már három éve dolgozik Szajolban vezető váltókezelőként, s szerinte a tapasztalt vasutassal is előfordulhat, hogy kihagy egy pillanatra és akkor megtörténhet a baj.

— Azt beszélik, hogy Baracskán minden vasutasnak van egy téglája — mondja némi keserűséggel. — Én mindenesetre nem szeretném ott befejezni vasutas-pályafutásom. Megmondom őszintén, hogy félünk. Éppen a napokban volt egy *foglaltra járatás*. Aza fiú azóta sem tért magához. Menj át hozzá és meggyőződhetsz róla, hogy alig bír beszélni is. Persze, mert *spórolnak az emberrel*, és a másik toronyban meg állandóan csak egy ember van. Itt az I. toronyban most már kettő, de csak a baleset óta.

– *Beszélnek még a tragédiáról*?

— Persze, hogy beszélnek, hiszen az emberek azt az iszonyatot sohasem tudják elfelejteni. Napokkal később történt: az összetört kocsiból egy környékbeli kutya emberi kézfejet tett le a gazdája küszöbére. A roncsok alatt is találtak emberi maradványokat, hogy milyen szerv volt, azt már nem tudnám megmondani.

Füves József váltókezelő idén márciusban jött a vasúthoz dolgozni. Bevallja, ő is fél. A decemberben történtek nem jelentettek túl jó ajánlólevelet a munkahelyhez, de dolgozni még ilyen körülmények között is kell. Füves véleménye szerint *több gyakorlati időre* volna szüksége egy váltókezelőnek a jelenleginél, mivel legalább négy hónap kell ahhoz, hogy valaki átlássa a technológiát. (*Az előzetes letartóztatásban lévő Szűcs Ferenc mindössze egy hónapos gyakorlattal rendelkezett!)*

Hosszú az út az egyestől a kettes toronyig. *Molnár Zoltán* nyolc éve váltókezelő Szajolon, *és az e hét hétfőjét kivéve* még nem okozott semmilyen kárt a vasútnak. Egy mozdony nem határjelzőn belül állt meg, mert *a havazás miatt állíthatatlan volt az utána lévő váltó*, és a 732-es számú vonatnak kezeltek bejáratot. Molnár idejében észlelte a bajt, és a bejárati jelzőt „megállj" állásba ejtette. Így csak *vonatveszélyeztetés* történt, bár súlyosabb következményei is lehettek volna az esetnek.

— *Miért félnek az emberek Szajolban?* — teszem fel a kérdést *Hamar Mihály* állomásfőnöknek.

— Érthető okokból. A tavaly decemberi szörnyű tragédia még elevenen él az emberek emlékezetében. *Félnek, hogy holnap velük történik* meg a baj, amire a hétfői eset ékes bizonyíték. Meg kell, hogy mondjam, *ez az elavult berendezés nem felel meg egy ilyen nagy forgalomnak*. Ha valami az emberre van bízva, akkor ott a tévedés lehetőségét is be kell kalkulálni, és ha lehet, modern technikával kivédeni.

— *Honnan jött az emlékmű ötlete*?

— December 16-án, az egyetlen szajoli áldozat temetésén, *Vizsy Ferenc igazgató* és a *szajoli polgármester* állapodott meg abban, hogy *emlékművet* állítanak a 31 áldozatnak. Idén ősszel elkezdődtek a munkálatok *Kő Pál* szobrászművész irányításával. Remélem, hogy decemberben elkészül a mű, *örök momentóként* minden vasutasnak.

Közben megcsörren a telefon és Hamar Mihály elnézést kérve veszi fel a kagylót. *Bodnár Imrével,* Biharkeresztes állomásfőnökével beszél, és közli vele, hogy csak november 30-áig állomásfőnök már, mivel halasztást kért a menedzserképző tanfolyamon. Pályázatot írtak ki az állására és ő már nem felel meg a kritériumoknak. December elsején új állomásfőnöke lesz Szajolnak.

TP

Hegyeshalom — „Európa kapuja"

Átépítésre várva

Hegyeshalom, ez a határszéli község, földrajzi helyzetének köszönhetően fogalommá vált az elmúlt évtizedekben. Az országban és a világban élő magyarok túlnyomó többsége valószínűleg átutazott már rajta. Az itt töltött percek talán még nyomot is hagytak az emberekben, hiszen kifelé az ismeretlenség izgalma, hazafelé pedig a honvágy feloldása tapad e helyhez. Évek múltán azonban fakulnak az élmények. Kinek azért, mert régen volt külföldi utazásra lehetősége (a bevásárló turizmusnak is bealkonyodott), kinek azért, mert mindennapossá vált a leegyszerűsödött határátmenet.

Vannak azonban olyanok, akiknek Hegyeshalom és benne a vasútállomás nem egy villanás csupán, hanem maga az élettér. Amikor 1992-ben mint mérnökgyakornok a hegyeshalmi fűtőházhoz kerültem, még magam is kénytelen voltam kerülgetni a szigorúan ellenőrzött vonatokat. Hónapok, sőt évek teltek el, amíg megtanultam együtt élni a gépfegyveres kiskatonák és határőrtisztek szigorával.

De ez a helyiség más szempontból is kuriózum. Például a róla kialakult Európa kapujaképet a valóság egyáltalán nem erősíti meg. Sokkal inkább az ellenkezőjét. Talán nekünk magyaroknak is csak hosszabb külföldi távollét után tűnne fel — például az osztrák vasúthoz képest — az itteni technológia elmaradottsága. A külföldi átutazók azonban egy szempillantás alatt felmérik a helyzetet és amióta nem tilos fényképezni, rendszerint megörökítik az első — valószínűleg lehangoló benyomásukat — Magyarországról. Mit látnak? Hóban, fagyban és kánikulában helyszíni állítású váltók között kulcsokkal rohangáló vasutasokat. Talán ezeknek az embereknek az elkoptatott cipői és a kitérőkulcsok tudnák csak elmondani, hogy a háború utáni műszaki színvonal mellett, milyen fizikai terhelést és felelősséget jelent naponta tíz perc alatt lecserélni a nemzetközi gyorsvonatok mozdonyainak tucatjait, úgy, hogy a következő 180 kilométeren eleget tudjon tenni a megnövelt sebességű közlekedés követelményeinek.

Az átépítést az illetékesek már évtizedekkel ezelőtt megígérték. Az itt töltött 13 év alatt magam is legalább három komoly terv véleményezésében vettem részt. (Ugyanezen a fővonalon azonban van olyan állomás, amelyet azóta már háromszor is átépítettek!) A gyakorlat mindig az volt: amire Budapest felől a határszélre értek volna a beruházásokkal, addigra elfogyott a pénz. Az itteniek most is aggódnak emiatt, de már nem veszik annyira a szívükre az elmaradt igénylést.

Az itt élők szemében az is élesíti a kontrasztot, hogy nap mint nap szembesülnek a határegyezmény miatt a magyar oldalon szolgálatot teljesítő osztrák vasutas kollégák életkörülményeivel. Turistaként, ha nehezen is, de néhány hétig el tudjuk viselni, hogy tőlünk nyugatabbra ugyanazért a munkáért egészen más javadalmazás jár. Ez Hegyeshalomban az élet része. Ehhez viszont sohasem lehet hozzászokni! Nem is az a legzavaróbb, hogy a „sógorok" két vonat között megengedhetik maguknak a resti magas árait, hanem a munkakörülmények másságát nehéz évtizedeken keresztül tudomásul venni.

A magyar kocsivizsgálók feje felett már majdnem összedőlt a szolgálati helyiség, mire átköltözhettek egy kisebb, de életveszélymentes, ma is szenes kályhával fűtött lyukba (az osztrák vasutasok részére azonban mindig biztosítani tudták a komfortos munkakörülményeket!).

Sokáig lehetne folytatni a sort. A Bécset és Budapestet összekötő vasútvonal felújítása során az illetékesek talán majd belátják, hogy az első élményt, amelyet a világ polgárai hazánkról szereznek és fényképeiken a Távol-Keletre elvisznek, nem testesíthet meg egy vasúti skanzen. Mert Európába még sokáig Hegyeshalmon vezet át a (vas)út.

(karácsony)

Megújult Mosonmagyaróvár állomása

Az 1. számú fővonal rekonstrukciójának részeként átépítették Mosonmagyaróvár-állomást. A vágányhálózat felújítása és a magasperon építése a celldömölki MÁVÉPCELL Kft. kivitelezésében készült el.



Bíró Attila, a beruházás építésvezetője elmondta: a MÁVÉPCELL Kft. munkái mintegy 700 millió forintot tesznek ki, melyet a MÁV Rt. a német hitelből finanszíroz. A cég három másik kivitelezővállalat elől nyerte el a megbízást, amelyet határidőre teljesített. Amennyiben minden engedély a MÁV Rt. birtokába jut, akkor az átmenő fővágányon akár 160 kilométeres sebességgel is száguldhatnak a vonatok.

A munkálatok a MÁVÉPCELL Kft.-nek nem okoztak nehézséget, mert ezt a technológiát már régen alkalmazták a MÁV-nál. Viszont a beépített anyagok minősége teszi lehetővé, hogy a pályán nagy sebességgel lehessen közlekedni. Újdonság az UIC 60-as sín, amely megfelel az európai szabványoknak.

A MÁVÉPCELL Kft. hétfőn adja be pályázatát a Hegyeshalmi Projekt Irodához Hegyeshalom-állomás átépítéséről, amely előreláthatólag a mosonmagyaróvári munkálatoknál nagyobb volumenű lesz.

X



ALAPSZERVEZETEINK ÉLETÉBŐL

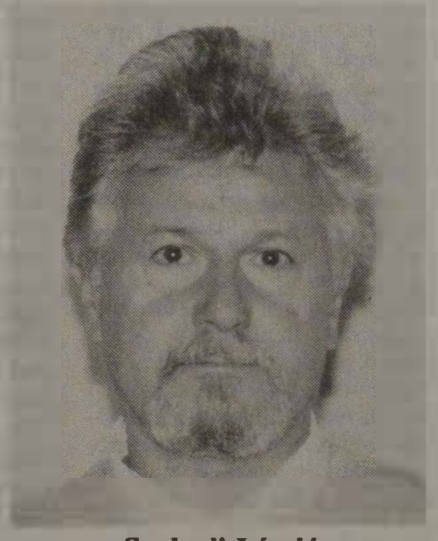
Budapest Ferencváros

Megváltozott a munkarend

Mint ahogy arról a Magyar Vasutas korábban beszámolt, az elmúlt évben az akkor újonnan megválasztott VSZ-elnök, dr. Márkus Imre és Rigó Zoltán, még mint a Budapesti Üzletigazgatóság vezetője látogatást tett Budapest Ferencváros Vontatási Főnökségen. Az akkori szociális létesítmények leromlott állapotáról személyesen győződtek meg. Az ígéretüknek megfelelően, az idén elkezdődött a vizesblokkok és az öltözők felújítása. A helyi VSZ Szakszervezeti Bizottsága azóta is figyelemmel kísérte a munkálatokat. A testület a Budapesti Üzletigazgatóság jelenlegi vezetőjének, a szolgálati helyen 1995 októberében tett látogatása során, felhívta a figyelmét további munkálatok elvégzésére.

A Kollektív Szerződés egységes értelmezésének kiadása után újra szükségessé vált a Helyi Függelék módosítása. A Ferencváros Vontatási Főnökséget érintő szervezési intézkedések hatására megnövekedett a javítandó villamos-mozdonyok darabszáma. A többletfeladatok ellátásához a Keleti Gépészeti Főnökségtől kerültek át kollégák a Vontatási Főnökség létszámába. A Szakszervezeti Bizottság régóta foglalkozik a dolgozók részére kedvezőbb munkarendek kidolgozásával. Az 5+5-ös munkarend alkalmazása során szerzett tapasztalatainkra alapozva több ízben javasoltuk a 4+3-as munkarend bevezetését. Ezt a helyi függelék megkötésével meg is erősítettük. Dolgozóink többsége a hatvani és szolnoki vonalról jár be, ezért az alapszervezet vezetősége kezdeményezte újabb szolgálati vonat beállítását. Ez a kezdeményezésünk támogatásra talált és 1995. november 1-jétől a megváltozott munkarend bevezetésével egyidejűleg menetrendbe állt az új szolgálati vonat is.

Szabadi László
Budapest Ferencváros Vontatási Főnökség
VSZ Szakszervezeti Bizottság titkára



Szabadi László

1947-ben születtem Budapesten. Itt jártam általános és középiskolába, itt lettem szerszámkészítő. 1968-tól dolgozom a vasútnál. 1985-ig mozdonyvezetőként, majd a munkakör megszűnéséig utazó-felvigyázóként teljesítettem szolgálatot. 1980-ban elvégeztem a MÁV-tisztképzőt, ahol villamos- és gőzmozdonyvezetői vizsgát is tettem. Szakszervezeti megbízatást 1983-tól viselek a VSZ-ben. Több évig a Budapest Ferencvárosi Körzeti Üzemfőnökség, majd a Vontatási Főnökség szb-elnöke és több ciklusban pedig titkára voltam, illetve az vagyok jelenleg is.

1993-ban az üzemi tanácsi választások alkalmával megválasztottak a helyi üzemi tanács elnökévé; a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsának 1995 szeptemberéig tagja voltam. Jelenleg a VSZ Gépészeti Intézőbizottsága titkár-helyetteseként végzem a szakszervezeti munkám.

SZAKSZERVEZET '95

SÁNDOR LÁSZLÓ AZ MSZOSZ ÚJ ELNÖKE

Változtatni kell

November 9-én ülést tartott a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége, amelyen megválasztották a távozó Nagy Sándor utódját. A jelölőbizottság kettős jelölést terjesztett elő. Zártkörű ülésen Sándor László és Vágó János alelnökök között lehetett választani. A választás eredménye: a 134 érvényes szavazatból *108-at kapott Sándor László* és 26-ot Vágó János.

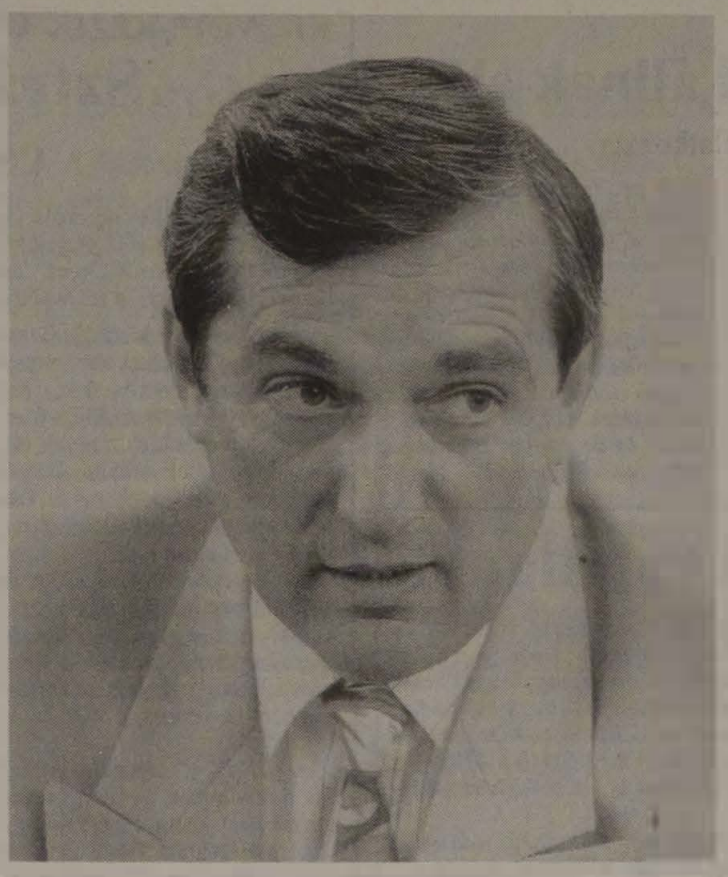
A nagy többséggel elnökké választott *Sándor László* mindenekelőtt köszönetet mondott a sajtó képviselőinek azért a figyelemért, amelyben a választás előkészületeit kísérték. Hangsúlyozta, hogy a vezetőváltás nem rendkívüli okok miatt történt, hanem a dolgok természetes rendje szerint. Az utód meleg szavakkal méltatta elődjének érdemeit: *Nagy Sándor* 1988 óta állt az MSZOSZ élén, s ennek az időszaknak meghatározó személyiségévé vált.

Mindazonáltal — emlékeztetett Sándor László — az előző időszak sem volt hibátlan és feszültségektől mentes. *Alapvető irányváltás nem lesz* földcsuszamlás-szerű változásokra nem kell számítani. Egy hónapon belül azonban újra kell gondolni a szakszervezeti szövetség szerepét, *eszköztárát*, a *pártokhoz való viszonyát*, a parlament és a tb-önkormányzatok szakszervezeti tisztségviselőinek helyzetét, valamint rendezni szükséges a *mozgalom belső életének* egyes kérdéseit is.

Azt szeretnénk, hogy az MSZOSZ *felelős, felkészült, kiszámítható* szervezet legyen. *Szakszervezetként működjék*, középpontban az érdekvédelemmel. Az érdekegyeztetés, sajnos, *kiürült*, súlytalanná vált, társadalmi párbeszéd nincs — állapította meg Sándor László. — A szakszervezetek *nem öncélúan radikalizálódnak*. Ha az érdekegyeztetésben nem lesz változás a közeljövőben, ha az *ár-bér megállapodás* esélye elvész, ennek kárát és következményeit mind a három szociális partnernek viselnie kell. *Ha kimerülnek a lehetőségek a tárgyalóasztalnál, akkor igénybe kell venni az érdekérvényesítés keményebb eszközeit*. Hátrálni csak addig szabad, ameddig az indokolható.

Arra az újságírói kérdésre, hogy feladja-e elnöki tisztét a TB Egészségbiztosítási Önkormányzatában, Sándor László azt válaszolta: ebben *aláveti magát* az elnökség két hónap múlva esedékes döntésének. Jelezte, hogy még *két alelnököt* kívánnak megválasztani, szó van felelős ügyvivők megválasztásáról is, de konkrét munkaelosztásról még korai volna beszélni.

K. S.



AZ MSZOSZ ÚJ ELNÖKE

Sándor László

Sándor László 1949. június 11-én született Zagyvapálfalván. Nős, két gyermeke van. 1967-ben Salgótarjánban érettségizett. 1968 és 1972 között végezte el a Marx Károly Közgazdasági Egyetemet, és iparszakon, majd tervező-elemző szakágazaton szerzett diplomát. Az egyetem elvégzése után doktori disszertációját A korszerű átképzést megalapozó költségszámítási módszerek címmel írta. 1972-1979 között a Lampart Zománcipari Művek salgótarjáni gyárában különböző beosztásokban dolgozott, üzemgazdász, majd munkaügyi osztályvezető és gazdaságpolitikai tanácsadó volt. 1979-től 1988-ig az MSZMP pártapparátusában dolgozott. 1988. november 15-étől 1990. március 1-jéig a SZOT közgazdasági titkára. 1993 júniusa óta az egészségbiztosítási önkormányzat elnöke. A szakszervezetnek 1972 óta tagja. Nem párttag.

Milyen a jó szakszervezet?

A Bokros-csomag megjelenésekor a szakszervezetek kifogásolták az intézkedések puccsszerű meghozatalát. Amikor az előzetes egyeztetések, konzultációk hiányát felvetették, akkor erre az volt a pénzügyérek válasza, hogy erre nem maradt idő, de célszerűtlen is lett volna, mert az érdekvédelmi szervezetek *konzervatív* beállítottságuknál fogva nem támogatnák a megszorításokat tartalmazó csomagtervet.

A szakszervezetek, miután már megismerték a Bokros-csomag tartalmát és bírálni kezdték egyes tételeit és a tervezett intézkedéseket, akkor meg azt kifogásolták, hogy az érdekvédők *felpuhítják* a pénzügyi egyensúly megteremtését szolgáló terveket. Fékezik a kibontakozást. Akadályozzák a gazdasági növekedés feltételeinek a megteremtését. A szakszervezetek mindig csak *kritizálnak, követelnek* és fenyegetőznek. Képtelenek alternatívát állítani. Nem tudják megjelölni a béremeléshez szükséges forrásokat.

Ám amikor az MSZOSZ letette kritikus, *korrigáló javaslattervezetét* a Pénzügyminisztérium és az Érdekegyeztető Tanács (ÉT) asztalára, akkor a kormány képviselői megszámlálhatatlan okot találtak arra, hogy ez, meg az a *javaslat miért nem jó*. Végül csak hosszú huzakodás után sikerült néhány pontot elfogadtatni. (Nagyjából hasonló a története a Munka Törvénykönyve módosításának is.)

Most, a kibontakozó sztrájkhullám idején, megint valami hasonló szituációnak vagyunk tanúi. Az MSZOSZ elébe ment az állami költségvetés készítése idején esedékes *bértárgyalásoknak*, elkészítette az *ár- és bérmegállapodásra* vonatkozó szakszervezeti javaslatot. Tette ezt azzal a szándékkal, hogy szemben a korábbi évek gyakorlatával, amikor a kormány előterjesztéseit vitatták meg a szociális partnerek, ezúttal fordítva történjék a dolog: a *szakszervezetek javaslatait véleményezzék* a kabinet tagjai és a munkáltatók. A konkrét ajánlatokon és követeléseken kívül az is szerepelt a célok között, hogy a szakszervezetek *garanciákat* kérjenek és hatékonyabb érdekegyeztetésre késztessenek.

Nos, hogyan alakul a sorsa a szakszervezeti kezdeményezésnek? Miközben a parlamentben már javában folyik a jövő évi költségvetési tervezet vitája, a szeptemberben elkészült szakszervezeti ár-bér javaslat jó, ha november végén napirendre kerül az Érdekegyeztető Tanácsban. És kérdés, *mi marad meg* belőle, mit és mennyit fogadnak el a javaslatok közül.

Csoda-e, ha ilyen körülmények között „beindult" és „felpörgött" a *bérharc*? Érzékelve a kormány magatartását, látva az érdekegyeztetés *bénultságát*, tapasztalva a társadalmi *párbeszéd elégtelenségét*, a szakszervezetek mindenütt megfogalmazták és benyújtották bérköveteléseiket. Szinte nincs olyan szakma és ágazat, ahol — a kora őszi diáktüntetéseket követően — ne készülnének *demonstrációra*, ne alakítanák meg a sztrájkbizottságokat. A tiltakozások, a munkabeszüntetések — mint tapasztaljuk — „beindultak" és „elszaporodtak". Azt sem lehet kizárni, hogy a munkaharc formái, az érdekérvényesítés kemény eszközeinek igénybevétele egy *általános sztrájkba* torkollanak.

A kormány az események hatására igyekszik ugyan kompromisszumos megoldásokat keresni, hajlékonyabb is valamelyest, egyszersmind azonban azt is hangsúlyozza, *hogy nem enged a bérköveteléseknek, nem hátrál meg* a tüntetések, a sztrájkok előtt, mert ez veszélyeztetné a stabilizációs program végrehajtását. Tehát, megint *a szakszervezetek a kerékkötők*, akik akadályozzák a gazdasági, pénzügyi problémák megoldását, a kilábalást, az előrehaladást. A kabinet azonban ahelyett, hogy a tüzet oltaná, a harangot kongatja. Régi, ma is érvényes igazság: *a társadalom ellenében nem lehet eredményesen politizálni*. Nincs az a program, amelyet a társadalom *többségének támogatása nélkül* végre lehetne hajtani. Hiába ismételgeti a kormány szinte naponta, hogy *elszánt* a stabilizációs program (Bokros-csomag) védelmében, kiáll a program végigviteléért, ha ennek következményeként a *munkabékét veszélyezteti*, szembe találja magát a *munkavállalókkal*, a *nyugdíjasokkal*, s elveszti más társadalmi rétegek rokonszenvét is. A hőn óhajtott társadalmi *stabilitásból* így válhat *destabilizáció*, további *bizalomvesztés*, a végén pedig, majd, választási vereség.

A helyzet komolyságát jellemzi, hogy a *tömeges elégedetlenség* előhívta az MSZP-n és kormánykoalíción belüli ellentmondásokat, nézetkülönbségeket. A zúgolódás felerősítette az *ellenzék* hangját, felbátorította a *szélsőjobb* csdportjait is. Jelenleg ott tartunk, hogy a kisgazdák pártvezére már az *előrehozott választások* tudatában, a hatalomátvétel izgatott bűvöletében él. Az a *paradox* helyzet állt elő, hogy nemcsak a jobbközép pártok hangsúlyozzák a szociális juttatások megőrzését, a szociális értékek védelmét, hanem a tömegdemonstrációkat szervező MIÉP-vezér is a szakszervezetek oldalára állt, biztosítva őket e szervezet rokonszenvéről.

Mitől jó egy *szakszervezet* ilyenkor? Milyen a célszerű *szakszervezeti magatartás* a jelen körülmények között? Az igazi szakszervezet az, amely *egyenrangú* partnerré válik az érdekek ütközésének terepén, az érdekegyeztetés tárgyalóasztala mellett, ám ha kimerülnek az alkuk, a kompromisszumok, a tárgyalásos megegyezés lehetőségei, akkor *képes* tagságának *mozgósítására*, a szervezettség erejének kamatoztatására az *érdekérvényesítés legkeményebb eszközének* alkalmazásával.

Ezt az érdekvédelmi küzdelmet úgy kell megvívni, hogy az érdekekben, értékekben hozzánk közel(ebb) álló kormány bírálatával ne nyújtsunk jóvátehetetlen segítséget a jobboldalnak, a szélsőjobbnak, amely csak most, mohó hatalomvágyától indíttatva, mutatkozik munkavállaló- és szakszervezetbarátnak, a szociális érzékenység (demagóg) bajnokának.

Kárpáti Sándor

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

Tevékenységi körünk:

— Bz motorvonat fővizsga, Bz motorkocsi korszerűsítése, komfortosítása, Bzx átalakítása motorkocsivá, Bzx komfortosítása

— 4 tengelyes személykocsi fővizsga, személykocsi forgóvázjavítás, személykocsik, teherkocsik és dízelmozdonyok kerékpárjainak fővizsgája, födarabjainak és alkatrészeinek javítása és felújítása (PRÁGA 2M70 típ. hajtómű, irányváltók, légtartályok, klf. motorok...)

— teherkocsi részlegvizsga, futójavítás, fővizsga az alábbi típusoknál: Gbgs, Gbs, Es, Tcs, Gags, Lgs, Eas főjavítás

— vasúti nosztalgia járműjavítás

— emelőgépek, kötöző elemek vizsgálata, javítása és minősítése

— láng és plazmavágás, szemcseszórás

— acél- és alumíniumszerkezet-gyártás, szerelés

— nagypontosságú fémmegmunkálás forgácsolással.

Minket válasszon, velünk csak nyerhet!

MÁV VASJÁRMŰ KFT.
9700 Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./fax: (94) 313-313
Vasúti tel.: (07) 28-05, 29-31

Ár-bér megállapodás

Komolyra fordultak a tárgyalások

Felgyorsultak az események az Országos Érdekegyezető Tanácsban. A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége által októberben a fórum elé terjesztett úgynevezett ár-bér megállapodás megkötésének elvi lehetőségét — lapzártánkig (1995. november 18-ig) a szociális partnerek elfogadták, amelynek alapján megkezdődött a javaslat részleteinek kidolgozása. Az MSZOSZ Szövetségi Tanácsának november 9-i ülésén a testület az 1996. évi reálbérek értékének megőrzését tűzte ki célul. A Vasutasok Szakszervezete képviselői az értekezleten kifejtették, hogy támogatnak és sürgetnek minden olyan szakszervezeti fellépést, amelyek a jövedelmeket befolyásoló jogszabályok (szja, tb) megszületését ésszerű megállapodások keretében minél előbb rendezni képes, mivel azok befolyásolhatják a MÁV Rt.-vel folytatott bértárgyalásokat. Az ágazati és szakmai szakszervezetek határozottabb bérkövetelései, amelyekkel az MSZOSZ kifejtette szolidaritását is hozzájárult ahhoz, hogy a kormány és a munkaadói oldal komolyan fontolóra vegye a megállapodás lehetőségét.

A Pénzügyminisztérium, legutóbbi értesülésünk szerint, elmozdult a jövő évi költségvetés tervezésekor figyelembe vett négy százalékos reálbér-csökkentési elképzeléseiről és mindössze két százalékos mértékhez ragaszkodik. A tárca korábbi elképzelésekhez képest a közalkalmazottak esetében lehetőséget lát mintegy 19,5 százalékos bérfejlesztésre is.

Az Érdekegyeztető Tanács időközben lefolytatott konzultáció eredményét a MSZOSZ döntést hozó testülete november 22-i ülésén fogja értékelni.

ÉRDEKÜTKÖZTETÉS

VASUTASVILÁG OKTÓBERI SZÁMÁBÓL

„Felelőtlen követelésekkel állnak elő”

Szentgyörgyi Tamás közgazdász nyilatkozata

„Eszembe jut egy közelmúltban, valamelyik napilapban olvasott cikk, ahol egy egészségügyi intézet alkalmazottai, miután áttárgyalták a jövő évi fizetésemelést és a leépítéseknek a problémáját, abban állapodtak meg, hogy a 15 százalékos leépítést úgy fogják elkerülni, hogy inkább fizetésük 85 százalékát fogadják el január 1-jétől, így az a 15-20 kolléga, akiről éppen szó van, nem veszíti el az állását. Ezt én egy nagyon nehéz, de nagyon becsületes, tisztességes döntésnek találtam.

Ezzel szemben a MÁV szakszervezetei 30-tól 50 százalékos fizetésemelést kérnek azoknak, akik már eleve többet keresnek, mint a magyar munkás általában. Én nem tudom, hogy a MÁV-szakszervezetbe visszaszivárogtak, vagy el se mentek a múlt rendszernek a képviselői, de úgy tűnik nem csinálnak mást, mint demagógiával állandóan fizetésemelést követelnek.

A kérdés felmerül: — Ezeknek az embereknek van-e egyáltalán minimális intelligenciájuk, vagy van-e fogalmuk arról, hogy a magyar állam, a magyar nép, az a 10 millió sokat szenvedett magyar, milyen katasztrofális, finanáciális és gazdasági helyzetben van.

A Magyar Államvasutak — amely kétségkívül a legnagyobb munkaadó — el kellene bocsássa körülbelül 23 százalékát az alkalmazottaknak, hogy szó lehessen a deficit rendezéséről, számlái kifizetéséről, és akkor jön a szakszervezet, akinek együtt kellene dolgozni a vezetőséggel, amely hajlandó elég könnyelműen 15 százalékot felajánlani, amikor a nemzeti átlag 10 százalék. Valóban nem tudom, hogy ezek az emberek rosszindulatúak, vagy ennyire buták, de mindenesetre tragikus, hogy ilyen emberek vannak vezető szakszervezeti pozícióban, akik ma felelőtlen követelésekkel állnak elő.

Meglepő, hogy saját embereik, maguk a dolgozók, nem hördülnek fel, hogy ennyire félrevezetik őket, amikor ilyenről egyáltalán tárgyalni akarnak. Egy szót sem hallottam arról, hogy többet, vagy jobban fognak dolgozni, hogy megtisztítják vonatainkat, amik a minimális higiéniai igényeket sem elégítik ki, hacsak az nem egy InterCity vonat.

Feltételezhető, hogy ezek az emberek, akik ezt követelik, nem utaznak vonaton, még mindig megvan a Mercedes autójuk. Egy kétségtelen, ők nem érdemlik meg a hideg vizet sem a MÁV-tól. Véleményem az, ha 15 százalékos fizetéscsökkentésre tennének javaslatot — egy évre — a szakszervezetek, akkor talán megmentenének pár ezer állást. Lényegesebb, hogy előbb sokkal több produktivitással, sokkal tisztábban, sokkal tőményebben meg kell végre tanulniuk dolgozni. Akkor pár év múlva, majd talán lehet fizetésemelésről beszélni.

Tömören ennyit szerettem volna mondani, és még azt, meg vagyok döbbenve, hogy a szakszervezetek mennyire nem képviselik az őrájuk bízott embereknek a valódi érdekeit.”

Kijelentései valótlanok

A Vasutasok Szakszervezete felháborodását fejezi ki a „Vasutasvilág” októberi számában megjelent „Reális-e a szakszervezetek követelése” című írás keretében Szentgyörgyi Tamás közgazdász véleményének megjelentetése miatt. Az írás, amelynek állításait kénytelenek vagyunk tételesen cáfolni, túlmutatnak a szabad véleménynyilvánítás határain, és kijelentései valótlanok. A VSZ-elnökség tagjai azóta hivatalosan is állást foglaltak e témakörben.

— A MÁV Rt. vezetése is elismeri és a *statisztikai adatok is bizonyítják*, hogy a vasutasok átlagbére nem éri el az ipari átlagot.

— A szakszervezetek nem állandóan és *nem csak bért követelnek*. Évről évre tudatosan a foglalkoztatás minden elemét szabályozó *megállapodásra törekednek*. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy a korábbi években létrejött megállapodások teljesíthetőek voltak, tehát minden alap nélkül demagóg követelésekről beszélni.

— Igen, ez *„a nép katasztrofális gazdasági helyzetben van”*. Éppen ezért fontos, hogy sorsát reális megállapodások tegyék elviselhetővé. A szakszervezetek felelőssége pontosan abban van, hogy *békés körülmények közt képviseljék a munkavállalók igényeit.*

— A szakszervezetek a jog szerint *nem alárendeltjei* a vállalati vezetésnek, hanem *partnerei*. A MÁV jelenlegi technológiai színvonala és teljesítménye mellett *30 százalékos létszámcsökkenés a vállalat működésképtelenségét* eredményezné.

— A MÁV Rt. által felajánlott 15 százalékos *bérfejlesztés alatta marad* a kormány 18-21 százalékos keresetfejlesztési elképzeléseinek. A országos átlagként szereplő 10 százalékos érték teljesen megalapozatlan.

— A vasutas munkavállalók, folyamatosan csökkenő létszám mellett, évről *évre nagyobb hatékonysággal* végzik munkájukat. Az egyre romló műszaki körülmények között ez mind nagyobb személyes felelősségvállalást is jelent. A *vasutasok tudnak és akarnak is dolgozni*. Nélkülük nem valósítható meg semmilyen felemelkedés.

— A nyilatkozó bércsökkentési javaslatától, mely a *kollektív bűntetés* elvének alkalmazását, illetve bűntudat keltését célozza, a Vasutasok Szakszervezete teljes mértékben elhatárolja magát.

— A létszám és bér összefüggéseit a nyilatkozó nem a piacgazdasági körülmények szerint értelmezi. A MÁV-nál, amely veszélyes üzem, a *létszámot a mindenkori technológia határozza meg*. Ez sokkal kevésbé függ a teljesítménytől, mint azt a külső szemlélő feltételezné. A vasút-létszámszükséglet megállapítása során mindenkor a *biztonságos közlekedés* feltételeinek biztosítása az elsődleges szempont. A *bér pedig a piaci feltételek között alku tárgya*. A munkaadó és a munkavállalók képviselői, a szakszervezetek egyeznek meg mértékéről.

— A szakszervezetek vezetőit *demokratikus úton választotta a tagság*. Szellemi képességeik és a vasút jövője iránti elkötelezettségük kétségbe vonása a választók minősítésével egyenértékű.

A VSZ elnökségének tagjai kérik a Vasutasvilág szerkesztőjét, hogy a hasonló, szakmailag megalapozatlan, hitelrontásra alkalmas cikkek megjelentetésétől a jövőben tartózkodjon.

Reális-e a szakszervezetek bérkövetelése?

Reális-e a szakszervezetek bérkövetelése? címmel jelent meg a MÁV Rt. által kiadott Vasutasvilág című lap októberi számában egy összeállítás, melyben ötön mondanak véleményt a címben szereplő témáról. Egy országgyűlési képviselő, egy állomásfőnök, a VSZ elnöke, egy jegyvizsgáló és egy közgazdász mondja el, miként lehet vagy nem lehet bérfejlesztés a vasútnál.

A véleményeket olvasva a képviselő és a közgazdász által elmondottakkal kapcsolatban szeretném kifejteni — nem éppen egyetértő — megjegyzésem.

Szabados Tamás (képviselő) azt kérdezte: *„Tudják-e ezek az emberek, hogy hol élnek”*... stb. A válaszom csak annyi: *igen, mi tudjuk, de tudja-e Ön, hogy élünk mi*? Ha olyan sok vasutas barátja van, mint ahogy állítja, kérdezzen meg minket s megtudhatja. Persze nem mindegy, hogy ez a baráti kör a vasutasság mely rétegéből kerül ki. (Gondolom, hogy információit nem kocsirendezőktől, esetleg pályamunkásoktól, netán váltótisztítóktól gyűjtötte.)

Arról, hogy ez a helyzet kialakult az országban, ki tehet? Mi bérből és fizetésből élők? Sok mindent megértünk, de ne várják már el tőlünk azt, hogy ilyen áremelések és infláció mellett ne kérjük az ezeket követő béremelést.

Végül is — a véleményem szerint — a *képviselő úr azt mondta, amit mondania kellett*!

Más a helyzet viszont a közgazdász nyilatkozatával. Nem tudom, más hogy van ezzel, de én egy közgazdásztól nem a személyes véleményét igényelném. Egy szakembertől azt várnám: számokkal, számításokkal bizonyítsa be „milyen nagy disznóság ezektől a fránya vasutasoktól, hogy már megint fizetésemelést kérnek”.

Ha csak szubjektív megnyilatkozásra vállalkozik, akkor nem azt kellene a fénykép alá írni, hogy Szentgyörgyi Tamás közgazdász, hanem például csak annyit, hogy Sz. Tamás Mosolygó utcai lakos. A nyilatkozó közgazdász a szakszervezeti vezetőket azzal vádolja, hogy (mint a múlt rendszerből visszaszivárgott, vagy el sem ment funkcionáriusok) demagóg módon állandóan csak fizetésemelést követelnek. Én ezzel szemben azt állítom, hogy ez a megnyilatkozás a demagógia iskolapéldája.

A béremelésről szóló manipuláció nagyon jól bevált módszer arra, hogy a közvéleményt a vasutasok ellen hangolja. Ez a közgazdász elfeledkezett viszont arról, hogy milyen erőfeszítéseket tesznek az érdekképviseletek például a vasútegészségügy megtartásáért, a mellékvonalak bezárása ellen, a foglalkoztatás biztonságáért stb. Persze a béremelés is benne van ebben a „csomagban”, hiszen ez is érdekvédelem. Akkor is, ha a közgazdász azt állítja (csak úgy mellékesen, minden számítást mellőzve), a vasutasok többet keresnek, mint a magyar munkás általában. Állítom: a vasutasmunkás nem keres többet. (A számítást mellőzöm, mert én viszont nem vagyok közgazdász). A cikk olvasása közben olyan érzésem támadt, hogy Szentgyörgyi Tamás nem tudja mi a szakszervezet. Úgy érzem, összekeveri a MÁV és az érdekképviseletek vezetőit (pedig van különbség).

Nem mi vagyunk a *„10 millió sokat szenvedett magyar”* elveszejtői. A dolgozók, a szakszervezetek „saját emberei” igenis felhördülnek, csak nem a (SZ.T. szerint jogtalan) fizetésemelés ellen, hanem az áremelések, az infláció, a kormány, a MÁV vezetésének nemritkán szakszerűtlen intézkedései ellen. Felhördülnek, mert olyan emberek mondanak véleményt rólunk, akik nem ismernek eléggé bennünket. Nem csak rosszul dolgozó munkások vannak a MÁV-nál, hiszen ha csak azok volnának, már rég leállt volna a vasút...

Végezetül: a szakszervezetek vezetői a MÁV-tól rendszeresen kapnak hideg vizet (a nyakukba). A hideg vízre való viszont a tagdíjból jön össze.

Gál Ambrusné
Kecskemét állomás
szb-titkár

KI „VÉT”-KEZIK A VASUTAS ELLEN?

Sztrájkfenyegetésre lesz csak elmozdulás?

Már több mint két hónapja tárgyalások folynak a Vasutas Érdekegyeztető Tanácsban (VÉT), de a 16 alkalom sem volt elegendő arra, hogy megállapodásra jussanak a szakszervezetek és a MÁV Rt. vezetői. „Szemlélőként” már több alkalommal végigültem egy-egy tárgyalást és közben az volt az érzésem, hogy a munkáltató nem kíván „elmozdulni”, nem akar megegyezni.

Néha ügyrendi közjátékok zavarják meg a tanácskozás menetét: hol tárgyaljanak, hány fővel vegyenek részt, ki üljön ezen vagy azon az oldalon... stb. Az érdekképviseleti oldalon helyet foglalók közül csak néhányan szólalnak meg. A VDSZSZ részéről még a sajtófelelős is a tárgyaló delegációban ül. Cikázik az újságírók között. Néhány újságíró már-már menekülésre fogná a dolgot, de mások lépre mennek és az erőszaknak engedve interjút kérnek a VDSZSZ-től.

A MÁV Rt. tárgyalódelegációja a november 7-i ülésre teljes vezérkarral jelent meg, mintegy demonstrálva azt, hogy „ma bizony történi fog valami”. *Rigó Zoltán* írásvetítő felhasználásával vázolta a vállalat nehéz helyzetét és délutánig várt a konkrét javaslatokkal. A vezérigazgató erre az évre megállapodna: a *távolléti díj* számítását nem vezetné be december 31-ig, vállalná *az Önkéntes Nyugdíjbiztosító Pénztárba* a 2 százalék befizetését, illetve a *minimálbér* 15 000 forintra történő emelését. A három javaslatot — a pontosítások után — a felek elfogadnák, de továbbra sincs elmozdulás a *beígért 4 százalékos teljesítmény-jutalom* kifizetésében. A szakszervezetek joggal várhatják el, hogy a tavaly decemberi megállapodásnak megfelelően a *„fél tizenharmadik havi bért”* a MÁV Rt. kifizesse, mivel éppen a november 7-i tárgyaláson jelentette be Rigó Zoltán, hogy az 1995-ös üzleti tervhez képest 800 millió forinttal jobb eredményt tud felmutatni a társaság. Minden bizonnyal a menedzsment szándékában áll kifizetni a 4 százalékot, csak amíg a VÉT-en erről folyik a vita, addig nem kerül szóba a jövő évi bérfejlesztés. Jó taktika az időbúzás. Nem tudni azonban, hogy ez tulajdonképpen kinek jó.

Valószínűleg a MÁV 15 százalékos bérfejlesztésre kapott engedélyt a pénzügyminisztériumtól, s *amíg nem forrósodik a helyzet*, addig nem is kíván a kormányzat foglalkozni az ország legnagyobb vállalatával. Ezek szerint a menedzsment mozgástere valóban *beszűkült*, s úgy tűnik, hogy megint csak *sztrájkfenyegetésre lesz elmozdulás* a tárgyalásokon.

Az állomásokat járva azt tapasztaltam, hogy a vasutas — nemcsak a mozdonyvezetők — most hajlandó lenne sztrájkolni a béremelésért, mivel éppen az év végére érzi a két számjegyű *reálbércsökkentést*, és most *százalékokért kell demonstrálni*, és nem a kollektív szerződés számára ismeretlen paragrafusaiért.

Nem lenne jó az ünnepi forgalmat munkabeszüntetéssel megzavarni, bár ahogy a jelenlegi kormány-magatartást láthatjuk, valószínűleg sor kerül valamilyen akcióra. Viszont könnyen meglehet, hogy a többi ágazatban történő mozgolódás jobb belátásra téríti a pénzügyminisztert, vagy akár a miniszterelnököt. Mert hiába fenyegetőzik az MSZP ügyvezető alelnöke, a társadalmi béke a kormánynak legalább annyira fontos, mint a polgárainak.

TP

KILÁTÁSBAN VAN EGY ÚJABB VASUTAS-SZTRÁJK?

Újból vészhelyzet a vasútnál?

Sajnos, megint itt tartunk. Ennek több összetevője van. A helyzet az utóbbi évtizedben egyre kritikusabbá vált.

A MÁV lassan két évtizede ráfizetéses. A MÁV elnevezése ellenére is önfinanszírozó. Saját magát kellene eltartania, csak az a kérdés, hogy miből? A világon talán egyedül a MÁV az egyetlen vasút, ahol csak a *nevében állami*, az *anyagi vonatkozásban* már régen nem az. Más országok vasútjainál ismeretes az *állami dotáció*, melynek mértéke eléri a 40-50 százalékot, sőt van olyan ország ahol közel 70 százalékos, csak nálunk nincs ilyen, ez ismeretlen fogalom.

Miért van ez így? A *személyszállítás sohasem volt nyereséges*. A *teherszállítás* az volt, de a politikai és gazdasági változások (a dél szláv háború) miatt ez a tevékenységi kör szinte a minimálisra süllyedt. A régi rendrendszerben is hasonló volt a dotálás az állam részéről, de akkoriban a teherforgalom még eredményesen funkcionált és elég sokat hozott a konyhára. A jelen stádiumban a vasút helyzete *katasztrofális* és a remény is kevés a változásra. A *vasúti pályák állapota* egyre kritikusabb, a *kocsiparkunk* mind személy, mind teherkocsik vonatkozásában kétségbeejtő. *Javításukra nincs pénz*, felújítás helyett leselejtezésre a bontóba kerülnek. *Vontató járműveink elavultak*, vasútépületeink állapota kriminálisak, a jobb állapotúak, valamint tetemes vasúti területek privatizálásra., bérbeadásra kerültek. Ezekből a pénzekből *vegetálunk* máról-holnapra, — semmire sincs pénz, már majdnem odajutott a vezetés, hogy *dolgozóink bérének kifizetése is sokszor problémát jelentett* és jelent a mai napig.

A vasút az ország *vérkeringése*. Nem pótolható semmivel például a nagy volumenű szállítás. Ha megáll, akár rövidebb időre is, *milliárdos veszteséget* jelent az országnak. A megoldás egyszerű és csak egyedül úgy lehetséges, hogy az állami vezetés, ugyanúgy mint más országoknál: *„a hóna alá nyúl elárvult gyerekének és szükségszerű állami dotációt szavaz meg törvényesen, éves* viszonylatban az inflációt is belekalkulálva, mert ezek az *„erősítő injekciók”* már nem sokat jelentenek, annyit érnek, mint *„halottnak a puszi!”* Vigyázat! A *válság mélyülő, s* egyre jobban mélyül, ha a megfelelő kormányzati lépés nem történik meg. A 24. órában vagyunk! Bokros úr lehet, hogy holnap már késő lesz!

A Napkelte című reggeli TV-műsorban dr. Márkus Imre a VSZ elnöke nyilatkozott. A kérdések között szerepelt természetesen a *bér tárgyalások* állása? *Lesz-e sztrájk*? Elnökünk készségesen válaszolt mindenre, viszont amikor az anyagi dolgokra került a sor, a vezető riporter közbevágott*: „miért követel a vasutasság béremelést”?* Jelenleg is magasabb a vasutasok bére, mint a más szférában dolgozóké, az ország gazdasági helyzete nehéz stb...stb. Az elnök megpróbálta magyarázni a helyzetet. Hivatkozott az *inflációra*, szerette volna megmagyarázni a riporternek, hogy ez így nem igaz. Elmondta, hogy nagyon sok kollégánk *alig keres többet mint a létminimum* értéke, 12-13 ezer forintokat. Szerette volna megmagyarázni a „dolgok állását”, de ez sajnos nem volt lehetséges. A riporter átugrott más általános témára, nem engedte befejezni a megkezdett témakört, ami egy esetleges újabb munkabeszüntetést taglalt volna.

Ez lenne a sokat emlegetett demokrácia? De akkor mire volt jó az interjú, ha a magyarázat lényegét az illetékes érdekképviselet nem tudta ismertetni? A „forgatókönyv” így volt talán betervezve a riporternek?

A *vasutas-sztrájk elítélendő*? Helytelen*? Bérköveteléseink irreálisak* lennének? A rohamosan növekvő infláció miatt *hogyan fognak megélni a vasutasok*? Húzzuk megint szorosabbra a nadrágszíjat? — ezt a „nótát” már ismerjük, ez az utóbbi idők „nagy slágere”, csak az a kérdés, hogy *meddig lehetet húzni* még?

Mégis „nagyjaink” az országházban is kevésnek tartják saját jövedelmüket. Ők is fizetésemelésről beszélnek. A több százezres „manit” is emelni kell, de másoknak, a kicsiknek, csak „cokit” igérnek. Nagyjaink majd megszavazzák a jövedelememelést maguknak. Nekik ezért nem kell sztrájkolni és még méltányosnak is tartják!

Martin Miklós
Bp. Nyugati pályaudvar
forgalmi csoport
főbizalmija

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

A MÁV 100 százalékos tulajdonú vállalkozása

Szolgáltatásaink:

— Komplex vasúti szállítmányozási tevékenység.
— Kedvezményes vasúti fuvardíjak biztosítása egész Európában.
— Különösen kedvező feltételek magyar export, import, tranzit viszonylatokban Ukrajna és FÁK-országok területére, illetve az azokat tranzitban érintő szállítmányok esetén fuvardíj-költségviselés az említett szakaszokon.
— Saját képviselet Európa legnagyobb szárazföldi „kikötőjében”, Záhonyban (ukrán–magyar batár).
— Kontinentális és tengerentúli konténerforgalom.
— Vasúti fuvardíjkalkulációk készítése, hivatalos okmányok kiállítása, szükséges szállítóeszközök megrendelése, közreműködés a vámkezelés során.
— Közös vállalkozások Ukrajnában és Olaszországban.

Telefon: 269-1324

Postacím: 1368 Budapest, Pf.: 153.

A VASUTAS BÉREKRŐL

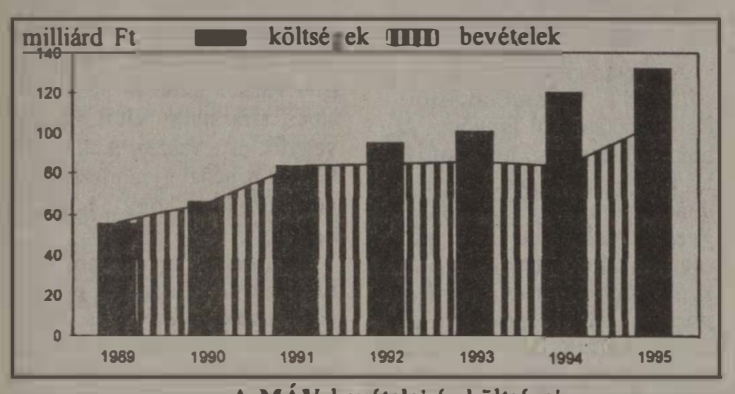
KARÁCSONY SZILÁRD:

A számok tükrében: életünk és bérünk

A Magyar Államvasutakat még az előző gazdasági rendszer kényszerítette az úgynevezett keresztfinanszírozásra. A cél az volt, hogy a vasút a személyszállítási veszteségeit az áruszállítás nyereségéből fedezze. A modell — mint tudjuk — szükségszerűen kudarcot vallott, hiszen a világon mindenütt állami támogatásra szorulnak a vasutak. A cég mégis megpróbált eleget tenni az elvárásoknak. A források hiánya belső felélési folyamatot indított el. Ennek lett következménye a műszakilag lerongyolódott kocsi — és mozdonyállomány, valamint a pálya — és egyéb létesítmények siralmas állapota. De a vasutasbérek is ekkor csökkentek az országos átlag alá.

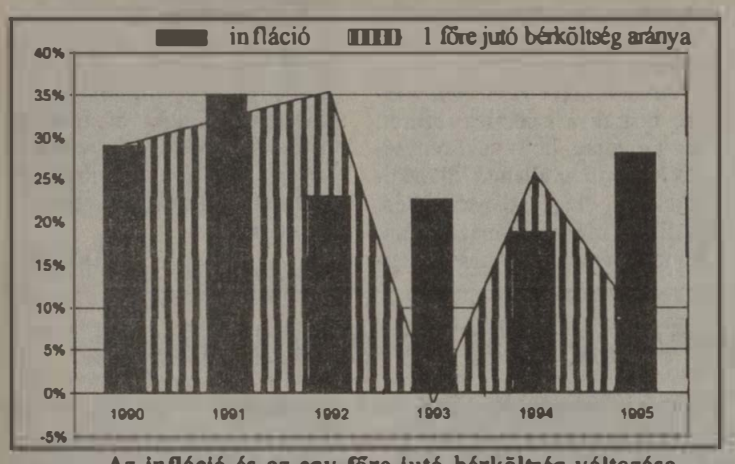
A vasútvonalak megmentéséért

Akármi is történjék, „a vasútnak mennie kell". Tudják ezt a vasutasok és fogukat összeszorítva immár *másfél évtizede cipelik a hátukon* a MÁV terheit. A helyzet 1991 után vált *kritikussá*. A politika ekkor döbbent rá a mulasztására. Többek között a szakszervezetek sürgetésére — hosszas vajúdás után — megszületett a vasúttörvény. A MÁV 1992-ben részvénytársasággá alakult. A mellékelt diagramok szerint a változás későn következett be.



A MÁV bevételei és költségei

A vasúttársaság hiába vitte a járműjavítást és a pályaépítést gazdasági társaságokba, ezek az első évben veszteséggel zártak. Nem kell túlzottan mélyre nyúlni az emlékeinkben ahhoz, hogy felidézzük, ekkor merült fel ismét a *vasútvonalak bezárásának* ötlete. A MÁV gondjait talán egy rövid időre megoldotta volna, de a világtól elzárt — amúgy is gazdaságilag hátrányos helyzetű — települések végleg ellehetetlenültek volna. Ennek az esztendőnek a sajátossága az érdekvédelemben is megmutatkozott, hiszen a szakszervezeti követelésekben a *vasútvonalak megmentése* szerepelt első helyen. Ha az évenként egy főre jutó bérköltség mértékét és az inflációt összevetjük, akkor meggyőződhetünk a vasutasok személyes áldozatvállalásának jelentős mértékéről.



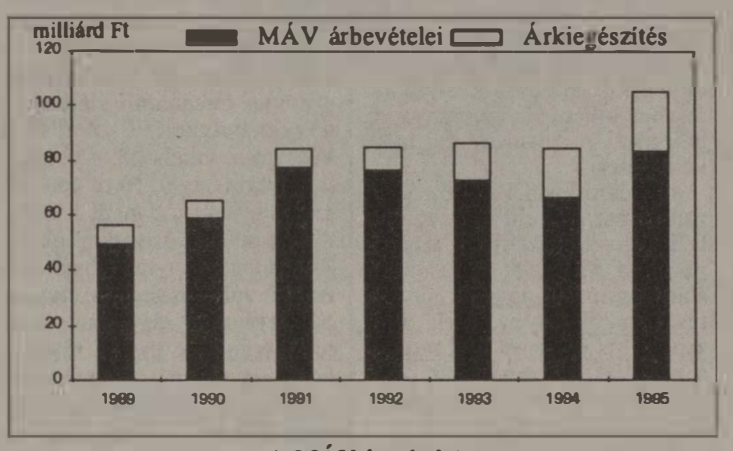
Az infláció és az egy főre jutó bérköltség változása

A számok tükrében érdemes felidézni az elmúlt öt év történéseit. 1990 a rendszerváltás éve volt. A gazdaság kissé lemaradt a politikai változásoktól. A *bérfejlesztés* és a *kollektív szerződés* megkötésének körülményei *még a „békeidők" jegyében* zajlottak. A mozdonyvezetők — akik ekkor még a Vasutasok Szakszervezete tagozataként védték saját érdekeiket — *1989. december 20-i egyórás figyelmeztető sztrájkja* azonban már előre vetítette az új idők szelét. A végeredmény: *inflációval azonos mértékű 29 százalékos keresetnövekedés* volt. Ehhez az évhez kötődik a *bértarifa elődjének*, a vontatási utazószemélyzetet *tíz kategóriába soroló bértáblázatnak* a megszületése is. Ebben az évben a vasúti *teljesítmények csökkenését* a vasutas-munkavállalók *létszámcsökkenése* is követte. A természetes fogyás elérte a tízezres számot.

1991-ben köttetett meg az a *kollektív szerződés* (KSZ), amely a törvény megszületése előtt *magas végkielégítést* és a *13. havi fizetés* bevezetését biztosította. A *100 százalékos túlóra* és a *műszakpótlék* emelése is ehhez a szerződéshez kötheto. Az éves 25 százalékos bérfejlesztés és a KSZ-ben szabályozott bérelemek összesen *38 százalékos keresetfejlődést* jelentettek, ami három százalékkal volt *magasabb az akkori infláció mértékénél*. A MÁV-nál *foglalkoztatottak száma* még mindig *komolyabb konfliktus nélkül* csökkent további tízezer vasutassal.

A vasutasok komoly áldozatokat vállaltak

1992 januárjában lépett életbe a *bértarifa*. A MÁV vezetése által elkészített, a mai napig is érvényben lévő bértáblázatot *8000 forintos induló bérrel 70 százalékos „ráállással"* vezette be a munkáltató és a szakszervezetek megállapodása. A keresetek emelkedése (23 százalék) kismértékben, de *elmarad az inflációtól* (24 százalék). A MÁV pénzügyi helyzete sok tekintetben kritikussá vált. A fenntartás további visszafogásával igyekezett a cég vezetése a szabott határon belül tartani a költségeket. Ekkor a *teljesítmények „mélyrepülése"* miatt a bevételek olyan mértékben lecsökkentek, hogy állami hozzájárulás elégséges hiánya miatt csak *hitelekből lehetett finanszírozni* a *MÁV működését*.

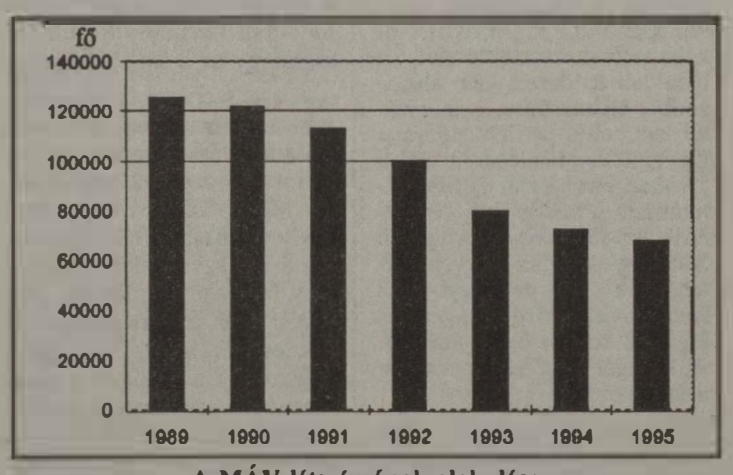


A MÁV bevételei

Ez annak ellenére bekövetkezett, hogy további *tízezer ember elbocsátásával* és több mint *12 000 dolgozó gazdasági társaságba* vitelével jelentősen csökkent a MÁV Rt. létszáma. A veszteségeket az akkori vezetés a vasútvonalak bezárásával akarta eltüntetni. Az *őszi kétórás figyelmeztető* sztrájk, amelyet öt vasutas-szakszervezet közösen hirdetett és tartott meg, a *foglalkoztatás megőrzését* tartotta legfontosabbnak. Ez meglátszott az éves bérfejlesztésen is. A közös erőfeszítés azonban meghozta valódi gyümölcsét: sikerült megakadályozni a vasútvonalak tervezett felszámolását.

A kollektív szerződés meghosszabbítása

1993-ra a MÁV Rt. létszáma 77 ezerre csökkent. A cég *bevételei tovább csökkentek*, az állam továbbra sem finanszírozta a veszteségeket. A MÁV újabb hitelek felvételére kényszerült. További költségcsökkentési intézkedéseket foganatosított a vállalat. Ismét *kevesebb pénz jutott a műszaki eszközök fenntartására és beruházásokra*. Szaporodtak a lassújelek, hosszabbodott a menetidő. Az éves bértárgyalásokon a MÁV vezetése a nehéz gazdasági helyzetre tekintettel elzárkózott a bérek fejlesztésétől. Az előző évi sztrájk nyomására *23 százalékos infláció mellett 16 százalékos keresetnövekedés* valósult meg. Ennek legjelentősebb elemét a *bértarifa-táblázat 84 százalékos „ráállása"* jelentette. A *kollektív szerződés megnyirbálása* is a költségcsökkentő elképzelések között szerepelt. A MÁV által foglalkoztatottak létszáma további ötezerrel csökkent.



A MÁV létszámának alakulása

Az 1994-es érdekvédelmi tárgyalások szakszervezeti követelései hasonlóak voltak az előző évihez. A három reprezentatív szakszervezet együtt hirdetett sztrájkot a foglalkoztatásbiztonság, a *kollektív szerződés meghosszabbítása* és a 13,8 százalékos beígért bérfejlesztés felemelése érdekében.

Zavaros, sőt viharos körülmények közt, a szakszervezetek megosztására tett kísérlet közepette született meg a végleges megállapodás. A Kollektív Szerződést *változtatás nélkül meghosszabbították*, a bérfejlesztés — a *bértarifára történő százszázalékos ráállás megvalósulásával* — elérte a 25 százalékot, 19 százalékos infláció mellett. (Ne feledjük, ez az esztendő az országgyűlési választások éve volt!

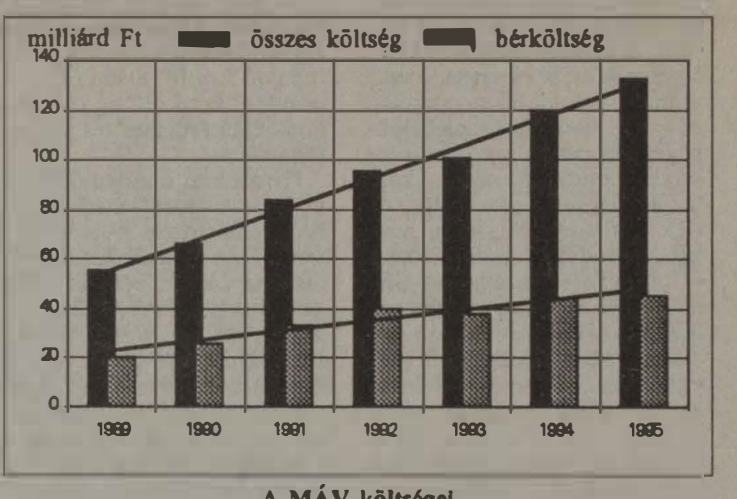
Sztrájkok nyomán

1995-ben a kormány elkezdte a MÁV Rt. korábbi években *felhalmozódott adósságainak szanálását*. A pénzügyi stabilizáció megteremtése érdekében az állam *kemény feltételeket* szabott a vasúttársasággal szemben. Ahhoz, hogy ez teljesíthető legyen, a MÁV új menedzsmentje *újabb kísérletet tett néhány vasútvonal megszüntetésére*. A bérfejlesztési ajánlat *mindössze másfél százalék* volt. A december 12-i *tizenhat órás sztrájk* eredményeképpen átlagos *tizennégy százalékos keresetfejlődésről*, a *kollektív szerződés három hónapos meghosszabbításáról* és a *foglalkoztatásban egyetértési jog* biztosításáról írtak alá megállapodást a szakszervezetek és a MÁV vezetése. A vasúton foglalkoztatottak száma kis mértékben, de tovább csökkent.

A vasutasok száma elérte a *kritikus értéket*, amely alatt, a jelenlegi technológia mellett, a vállalat működése kerülhet veszélybe. A veszteséges vasútvonalak úgymond megmentése érdekében beindult a *profitcentrumok* szervezése.

Valószínűleg a költségek szorítása miatt a menedzsment minden korábbinál határozottabban *vissza akart lépni a kollektív szerződésben rögzített juttatásoktól*. A szakszervezetek ezt csak az *évszázad második folyamatos sztrájkjának megszervezésével tudták megakadályozni*. Az év végére, mindezek ellenére, a MÁV teljesíteni tudja a vele szemben támasztott követelményeket. A korábbi évekhez képest jelentősen nőttek a MÁV Rt. bevételei. Itt tartunk most.

A folyamatban lévő tárgyalások ismét előre vetítik egy konfliktus lehetőségét. A vasutasok *komoly áldozatokat vállaltak* a vasút talpon maradásáért.



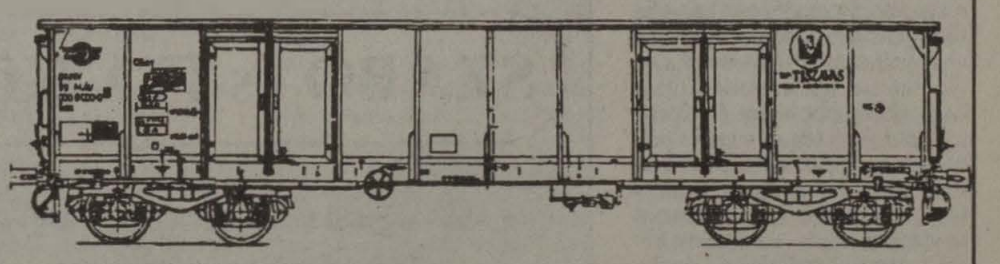
A MÁV költségei

Az évek során *elszenvedett reálbércsökkenés* a jövő évre előrevetített gazdasági körülmények közt nem elfogadható, mert közben mind többet és többet teljesítettek azok, akik a MÁV kötelékében maradtak. Az elmúlt évek bebizonyították, hogy az évről évre *megkötött kompromisszumok teljesíthetők voltak*, sőt azok lettek volna a munkabéke felborulása nélkül is. A munkavállalók számára is egyértelműen bebizonyosodott, hogy *összefogás nélkül mára sokkal rosszabb anyagi helyzetben* kellene, ugyanezt a felelősséget vállalva, szolgálatot teljesíteniük.

Bíznunk kell abban, hogy a korábbi évek tapasztalatai alapján hamarosan, lehető legkevesebb feszültség mellett, sikerül a munkavállalók sorsát megnyugtatóan rendező megállapodást kötni.

1859
MÁV-TISZAVAS
MISKOLCI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.
TÜV CERT
DIN ISO 9002 / MSZ EN 29002
CERT. REG. NO. 75 100 5660





VÁLLALKOZÁSAINK:
* vasúti járművek, és alkatrészeinek gyártása, javítása
* korszerű vasúti ütköző és vonókészülékek gyártása és javítása, kerékpárfelújítás
* fémszerkezetek gyártása, szerelése
* vasútüzemi berendezések javítása
* melegalakítás, süllyesztékes kovácsolás

ELKÉPZELÉSÜK
NEM ÜTKÖZHET
AKADÁLYBA

3527 Miskolc, Kandó Kálmán tér 1. 3502 Miskolc, Pf 201. Telefon: (46) 340-233, Telefax: (46) 347-647, Vállalkozási csop. telefon: (46) 340-200

TÖPRENGÉS A BALOLDALISÁGRÓL

Most a legnehezebb?

Agárdi Péter irodalomtörténész írása

Most a legnehezebb baloldalinak lenni — mormoljuk magunkban vagy félhangosan. Talán némi önsajnálattal, történelmi túlzással, de nem teljesen jogtalanul. Most mindenesetre nehezebb, mint az 1990 és 1994 közötti időszakban. Akkor ugyanis ellenzékben voltak a baloldaliak (mármint azok, akik mertek baloldalinak maradni), de az ellenük, a múltjuk, az értékelveik elleni rágalomhadjárat és szitokáradat nemcsak a belső kohéziót és önérzetet erősítette, hanem a társadalmi együttérzést is felfokozta körülöttük.

Nem volt könnyű, persze az igazi baloldalinak, az 1957-1989 közötti időszak sem. E három évtized tragikus áron kiküzdött reformjai, munkáspárti ideologikus mázzal leöntött, de mégiscsak kibontakozó társadalmi-nemzeti emelkedése, korlátozott, de számos eredményt is hozó modernizációja és szellemi pezsgése, mindazonáltal fájdalmas kétarcúsága ugyancsak fanyarfélszeg helyzetbe hozta a meggyőződéses (nem a karrierista) baloldaliakat. És akkor nem beszéltem még 1948-56 hazai periódusának, illetve a szovjetunióbeli sztálinizmus korszakának baloldali paradoxonjairól, a szép hitek és a tisztességes utópiák megaláztatásáról, véres megcsalatásáról. S vajon könnyű volt baloldalinak lenni 1920 és 1945 között? Aligha, hiszen a fehérterror és a konzervatív konszolidáció, a félparlamentarizmus és a nácikkal szövetségben háborúba masírozó úri jobboldaliság egzisztenciális veszélyeztetettséggel is járt (mártírok és áldozatok sora a bizonyíték rá). Ám éppen ez a kockázat vonta erkölcsi fénykörbe a bátrakat, a szociáldemokrata és kommunista, a független szocialista és a plebejus demokrata baloldaliakat — itthon s az emigrációban.

De hát végül is, aligha érdemes pontversenyt hirdetni „*mikor a legnehezebb baloldalinak lenni a magyar huszadik században*?" címmel. Mindenkinek, minden kornak a sajátja a legnehezebb. Itt és most, a mai Magyarországon az teszi különlegesen nehézzé és szinte skizofrénné a baloldali magatartást, hogy az 1994-ben abszolút többséget, kormányzati pozíciót szerzett szocialista párt — koalícióban egy liberális párttal, de nem elsősorban miatta, nem kényszeredett engedményként — *olyan politikát kénytelen folytatni, ami aligha nevezhető eredendően és hagyományosan szocialistának*. Ma a baloldali párt kormányzati képviselőinek részt kell venniük a *piacgazdaságnak nevezett tőkés viszonyok kiépítésében*, illetve *restaurálásában*, a magántulajdon, a világkapitalizmus itthoni hegemóniája megteremtésében, biztosításának folyamatában.

Tudom, persze, hogy lehetne tapintatosabban, „politikusabban" fogalmazni. Tudom, hogy a mai világkapitalizmus fejlett övezete *nem ugyanaz*, mint a régi, többek között éppen a XX. századi szocializmus által kikényszerített reformok okán. Tudom, hogy az 1988-90-ben megbukott *államszocializmus nem volt a baloldali értékek humánus, hatékony és működő megtestesülése*. Mégis nyíltan szembe kell nézni a ténnyel: a lényege szerint a kapitalizmuskritikából „élő", a kapitalizmust meghaladni szándékozó baloldaliság jelenleg éppen a *kapitalizmus születésénél bábáskodik*.

Lehetne azt mondani: ezt hagyjuk a jobboldalra. Erkölcsileg könnyebb lenne, s van is példa konzervatív tekintélyuralmak, sőt véres jobboldali diktatúrák keretei között végbement modernizációkra, amelyeket később némi liberalizálódás és demokratizálódás enyhített. Egyes mai magyar konzervatív, illetve *jobboldali pártok készülnek is erre a rendteremtő szerepre*, méghozzá úgy, hogy most éppen ők veszik magukra — legalábbis a szólamok szintjén — a tömegek, a kisemberek érdekei képviseletének, a stabilizáció, a modernizáció egyre sokasodó kárvallottjainak az „ügyét". Bele is borzongunk ebbe a ruhacserébe.

A „ráhagyás", a terep átengedése erkölcsi luxusát azonban nem engedi meg a baloldalnak a történelem és a magyar társadalom. Viszont a *baloldali értékek, törekvések felfüggesztését sem*, tudniillik addig, amíg sikerülne átjutni a stabilizáció és a modernizáció visszafordíthatatlanságának küszöbén. Éppen az teszi *kínzóan* ellentmondásossá, de egyúttal izgalmas vállalkozássá a magyar baloldaliak politikáját és öntudatát, hogy meg kell *kísérelniük a lehetetlent*, a kötéltáncot, a szakadék feletti rendkívül keskeny pallón való átjutást. Mert minden kényszerpályával, *pénzügyi-világgazdasági* kényszerrel együtt is *van alternativitás* a gazdaságban és a politikában, ha nagyon szűkös is ez a választási tér. S éppen itt lehet — ha nem is látványos, harsány és utópisztikus — szerepe a baloldali értékelveknek.

Ma is sokféle áramlatot és egymással is vitázó számos *árnyalatot* mutat fel a baloldal. Azt sem kell bizonygatni, hogy a tényleges kormányzati munka minősége, eredményei és hibái korántsem mindig irányzatfüggők, illetve ideológiai természetűek, de végső soron mégiscsak *erősítik vagy gyengítik a baloldal tekintélyét*, hitelét.

Az őszi-téli *időszak érdekegyeztetési konfliktusokkal*, sztrájkfenyegetésekkel teli roppant nehéz heteiben a *pénzügyi egyensúlyteremtés, a stabilizáció* és a társadalom, illetve egyes rétegei *teherviselésének* az összeegyeztetése a *legnagyobb baloldali dilemma*. Ugyanakkor ez a dilemma nem oldható meg elsősorban ideológiai alapon, valójában szívós egyeztető és rugalmas kiútkereső munkát igénylő konfliktusmező, ahol minden konkrét ügyet csak konkrétan érdemes (és szabad) minősíteni.

Hivatásom a művelődés- és irodalomtörténet, kutatási témáim jelentős része a baloldali, a szocialista eszmék hazai történetéhez kötnek, például *József Attilához* és *Mónus Illéshez, Fejtő Ferenchez* és *Bálint Györgyhöz, Lukács Györgyhöz* és *Bibó Istvánhoz*. A személyes világnézeti meggyőződéssel „kiegészített" szakmai témaválasztás és baloldali érdekeltség is óv attól, hogy e stabilizációs és érdekvédelmi vitákba — egy elvontan értett baloldali értékrend „nevében" — illetéktelenül belekotyogjak. De mégsem akarom megkerülni a kérdést, mit is jelenthet ma baloldalinak lenni. Úgy vélem: a világpolitikai, a regionális és a hazai keretek, korlátok közepette főleg két dolgot:

Egyrészt azon dolgozni, hogy ennek a tőlünk függetlenül is *formálódó kapitalizmusnak minél kevésbé „vad", brutális, minél többek számára „lakható", szociálisan és kulturálisan minél érzékenyebb s nemzetileg viszonylag szuverén típusa honosodjon meg*. Ehhez pedig *civiltársadalmi, önigazgatási, érdekvédelmi, kulturális „ellensúlyok"*-ra és a saját munkájukból élők hosszú távú szükségleteit, érdekeit preferáló közteherviselésre, relatív igazságosságra van szükség. A szociáldemokrácia Nyugat-Európában sem tekinti mindenhatónak a „piac" elvét; ahol a piac működése dominál, oda is beépít bizonyos „kontrollokat" és fékeket, a szociális és kulturális szférában pedig eleve szükségesnek tartja más, kiegyenlítő, közösségi elvű — részben állami, önkormányzati jellegű — mechanizmusok működtetését.

Másrészt: koalíciós kormányzatban vagy kisebbségben, netalán újra ellenzékben, a napi politikai gyakorlat mezején, a stabilizációs-szanálási konfliktusok, taktikai kényszerek „közepette" is elevenen kell tartani a baloldal szuverenitását. Vagyis: sajátos belső értékrendjét, kritikai érzékenységét és a demokratikus szocializmus távlatát. Baloldali, szociáldemokrata mozgalom létéből fakadóan a társadalmi párbeszéd, a folyamatos önkorrekció szellemében kell, hogy működjön; „kifelé" és „befelé" is demokratikusan.

A pénzügyi egyensúly, a folyamatos adósságkezelés, az államháztartási reform, Magyarországnak a nemzetközi tőkepiacon való újraerősödése és bizalomszerzése minden további fejlődésnek is alapfeltétele. Bizonyára nem egyetlenegy gazdaságpolitikai technika lehetséges ennek elérésére, s maga a politikai stabilitás (illetve ennek hiánya) is gazdasági erővé válhat, de megkerülhetetlenek az átállás drámái. A tervezett, várható, szükséges stabilizációs és modernizációs intézkedések, köztük a szociális és kulturális ellátó rendszerek gyökeres átalakítása — ha egyáltalán szabad őket ideológiailag minősíteni — általában nem baloldaliak, de ha „jók", ha eredményesek, a baloldalnak is elemi érdeke gyors keresztülvitelük. Annál is inkább, mivel semmiféle távlatos baloldali építkezés nem alapozódhat államcsődre, balkanizálódásra, teljes periferizálódásra. Ugyanakkor nemcsak a távoli jövőben, hanem már ma, a konfliktusterhes átállás és a demokratikus politizálás mikéntjében is érvényesíthetők s érvényesítendők a rideg pénzügyi-piaci racionalitást, a tőke önérdekét és logikáját korlátozó, áthumanizáló, korrigáló markánsan baloldali szempontok.

Tisztelettel értesítem a szállító vállalatokat, hogy a

SZABÓ és FIA Kft.,

a MÁV egyedi vasúti KOCSIZÁR-gyártó SZR-10 műanyag kivitelben nemzetközileg megfelelő védettség alatt álló terméket készít.

Magánszállítók részére is vállaljuk gyártását.

Megrendelésüket várjuk:
2000 Szentendre,
Kondor Béla út 7.
Tel.: 26-313-105.

KÉT TŰZ KÖZÖTT

Az érdekek szorításában

Halmozott bizonytalanság

Kevés rosszabb dolog van a *bizonytalanságnál*, amelynek látó közelében ólálkodik a *kilátástalanság*. Tudja ezt mindenki, akinek labilis a munkahelye, ingatag az egzisztenciája. Márpedig manapság halmozott bizonytalanság szülte kilátástalanság közepette élik át tömegesen a társadalom tagjai azt, hogy életkörülményeik folyamatosan romlanak. *Csanádi Mária* közgazdász-szociológus mondja ezt, aki nemrég megjelent könyve apropóján nyilatkozott a HVG-ben.

Mit ért a szerzőből lett interjúalany halmozott bizonytalanságon? Azt, hogy a jelenlegi átalakulásban a *változások mennyisége* rendkívül nagy. Változik az egyének és a csoportok, valamint az intézmények szerepe, társadalmi státusa és anyagi helyzete. Szokatlan a változások minősége: *nélkülözik a fokozatosságot*. Nem épülnek előzményekre, hanem hirtelenül, váratlanul következnek be. A zömmel környezeti hatásokra érkező változások nem elszigetelt egyéneket vagy kis csoportokat érintenek, hanem *tömegeket*, nem egymás után, hanem *egyidejűleg* jelentkeznek. A változásokban sokszor alig fedezhető fel a logika. És az események iránya is sűrűn változik, gyakran beláthatatlan.

A változások lényege

„Ez van, ezt kell szeretni" — mondogattuk egykoron. Néha módosítottuk, kiegészítettük: ez van, de nem biztos, hogy szeretni kell. Mi több, biztos, hogy nem kell szeretni. A változásokat *nem lehet megakadályozni, feltartóztatni*, hiszen ahogy egy ókori bölcs mondta, *„semmi sem állandó, csak a változás"*. A kérdés mindig az, mi a változások tartalmi *iránya*? Kik lesznek és hányan a *változások kárvallottjai és haszonélvezői*?

Ezeket a kérdéseket a mai változásokkal kapcsolatban is fel lehet — fel kell — tenni. A válaszok persze különbözőek. Attól függ: *ki és honnan nézi*. A munkavállalók, a nyugdíjasok, a munkanélküliek, a létminimum alatt élők nézőpontjából ítélve *egyre rosszabb a helyzet*, mert folyamatosan és drasztikusan *romlanak az életfeltételek*, nő a szegénység. Az érdekvédők szemével látva, a szociális klíma felől közelítve, ez a változások lényege. Az, hogy romlik a helyzet. Ez a megállapítás nem azt jelenti, hogy a változások csak rosszak és nincs bennük semmi kedvező, netán biztató. A lemeztelenített igazság, a lényegi mozzanat, a *domináns jellemző*, az általánosítható vélemény azonban: rosszabbodik a lakosság nagy többségének helyzete, közérzete, hangulata.

Két tűz között

A *szakszervezetek helyzete is változik* a rendszerváltástól, a kurzusváltásoktól függően. Annak megfelelően, hogy milyen kormány van hatalmon, milyen a társadalom, — különösen — a *gazdaság* állapota. Ha a gazdaság felszálló ágban van, akkor kedvezőbbek az *érdekvédelem pozíciói*, lehetőségei, ha a gazdaság leszálló ágba, válságba kerül, amit jelenleg tapasztalunk, akkor *szűkebb a mozgástér*, nehezebb az érdekvédők dolga. Ilyenkor *gyakoribbak az érdekütközések*, több a konfliktus, keményebb az érdekérvényesítés. Ilyen időkben *két tűz közé* szorul(bat) a szakszervezet.

Mostanában egyre gyakrabban hallhatjuk, olvashatjuk, hogy a szakszervezetek képviselői „feltétlenül" és „demagóg módon" *fellazítják a kormány stabilizációs programját*. Nem értik meg a *modernizáció* szükségességét, azt, hogy elkerülhetetlenek a pénzügyi megszorító intézkedések.

Vannak, akik *reformellenesnek* tartják a szakszervezetet. Azt mondják, hogy tevékenységük kimerül az állandó kötözködésekben, elégedetlenségekben, petíciók megfogalmazásában, demonstrációk, tüntetések szervezésében. Más oldalról, *„alulról"*, a munkavállalók, a szervezett dolgozók részéről pedig az a kifogás, hogy *nem eléggé erőteljes* és nem eléggé eredményes a szakszervezetek érdekvédelmi, érdekképviseleti tevékenysége. Ezek a kritikák nemcsak megfogalmazódnak és elhangzanak, hanem abban az *elégedetlenségben is kifejezésre jutnak*, hogy a szakszervezeti tagok egy része *kilép, hátat fordít* a mozgalomnak, tovább csökkentve az érdekképviseleti munka hatékonyságát, felgyorsítva az eróziós folyamatokat, a leépülést.

Mit mondhatnak az aktivisták, a tisztségviselők? Hivatkozhatnak arra, hogy *a szakszervezeti javaslatokra nincs megfelelő fogadókészség*. És ez bizonyíthatóan igaz is. Mert a leggyakoribb válasz: nincs rá pénz. Erre sincs, arra sincs. Kitől, honnan vegyük el a százezreket, a milliókat? A pénzügyminiszter kedvenc reagálása, hogy „jár, jár, de *nem jut*".

A kevésből, a nincsből valóban nem lehet adni — ezt tudják a szakszervezetek is. Az érdekvédők is ismerik a költségvetés hiányát, az ország súlyos helyzetét. De azt is tudják, *hová jut* pénz. Tapasztalják, hogy *olyan szakszervezeti ajánlások sem részesülnek kedvező fogadtatásban, amelyekhez nem kell pénz*, hanem megértés, empátia, megfelelő szemlélet szükségeltetne. Ilyen például a *Munka törvénykönyvének módosítása*, a szakszervezeti jogosultságok biztosítása, kiszélesítése, az érdekegyeztetés érdemi működtetése, *a társadalmi párbeszéd* folytatása.

Korszakváltás idejét éljük. Változik a munkavállalók helyzete, módosulnak a feltételek, romlanak az élet- és munkakörülmények. Ennek megfelelően *változnia kell az érdekképviseleti politikának*, az érdekvédelem eszköztárának és struktúrájának is.

(kárpáti)

A szakszervezetek és a hatalom

A szakszervezetek „besétáltak" a hatalom csapdájába. Erre már nyugaton is volt példa, ha egy baloldali kormány került hatalomra. A kormány valóban a bal oldalon van Magyarországon, csakhogy itt a sofőr a liberalizmus elvei alapján váltja a sebességet, illetve tekergeti a kereket.

A szakszervezetek a hatalom ízét akkor érezték meg először, amikor a társadalombiztosítási önkormányzatokba bekerültek. Az MSZOSZ győzelme után egyre szorosabbá vált a szövetség a legnagyobb konföderáció és a Magyar Szocialista Párt között. (Bár az véleményem szerint tévedés, hogy a parlamenti választások alkalmával a szakszervezeti szavazatok jutatták hatalomra a szocialistákat, a polgárok ugyanis nem érdekképviseleti hovatartozás alapján választják meg képviselőiket.)

A társadalombiztosítási önkormányzatokba bekerült vezetők hatalmi helyzetbe kerültek, mivel a több száz milliárdos jóléti források jelentős része fölött rendelkezhettek. Nem sokkal később, az 1994-es parlamenti választások után, a jelentősebb ágazati szakszervezetek vezetői bekerültek a törvényhozásba. Ez sok-sok munkavállalót és baloldali érzelmű embert megnyugvással töltött el. „Most aztán végre a „mieink" vannak hatalmon és nekünk tetszőt fognak cselekedni" gondolta a naiv munkás. Viszont a gazdaságban egyre inkább elhatalmasodott a válsághelyzet — illetve jelenleg is egyre nő —, amelyet előbb a Békesi László vezette pénzügyi kormányzat próbált meg kezelni, az akkor még megértést tanúsító szakszervezeti vezetők jóváhagyásával. Olyan adótörvényt és bérmegállapodást fogadtattak el a képviselőkkel és az érdekegyeztető tanács tagjaival, amely 1995-re több mint tíz százalékos reálbércsökkenést „hozott".

Az érdekképviseleti vezetők sokáig megértőek voltak a kormány iránt, viszont éppen a reálbércsökkenés miatt óriási felelősség nehezedett rájuk saját tagságuk nyomására. Nem véletlen talán az sem, hogy csak a vasutasok demonstráltak tavaly decemberben, ugyanis a parlamenti képviselőnk, a tiszteletbeli elnökünk, már nem volt hatalmi helyzetben a Vasutasok Szakszervezetében.

Idén márciusban kerültek először ellentmondásba saját magukkal a parlamenti szakszervezetesek. Mit kezdjenek egy Bokros-csomaggal, amikor már a februári fizetéseknél is magyarázkodásra szorultak tagságuk előtt? Ez már sok volt, Bokros Lajost azonban Horn Gyula támogatta. Nem akartak konfliktusba kerülni, ezért „kapott egy tárcát a mi Suchmanunk, akit a Szocialista Párt bal oldala is támogat". Bokros Lajos közben tovább tarolt, legyenek azok szakszervezetisek vagy baloldaliak, semmiben sem tudták megakadályozni. Ekkor jött az ötlet, hogy Nagy Sándort kellene bejuttatni a kormányba, aki jó közgazdász lévén, ellensúlyozni tudná a „vad liberálisokat". Ezt viszont a koalíciós partner torpedózta meg, amely viszont lehetetlen helyzetbe hozta az MSZOSZ akkori elnökét. Nagy Sándor is érezte, hogy a két pozíció összeegyeztethetetlen, viszont már nem tudott visszakozni az eredeti elképzelésétől, ezért lemondott MSZOSZ-elnöki funkciójáról is.

A szakszervezetek ma már egyre roszabbul tűrik, hogy a munkavállalók jövőre további reálbércsökkenést szenvedjenek el, ezért — tekintett nélkül arra, hogy a kormánypárti frakcióban ülnek — radikalizálódtak. Egyre lehetetlenebb a helyzet: tavaly még lojálisak voltak a kormányzati hatalomhoz, most viszont saját tagságuk nyomására viszik ki az embereket az utcára. Ez egy skizofrén állapot. A tudathasadást a válsághelyzet okozza.

Teljesen mindegy, hogy liberális vagy konzervatív eszközöket alkalmaznak, az adóssághalmazt csak jövedelemelvonással lehet kezelni, egyébként fizetésképtelenséget kell jelenteni, amely még súlyosabb helyzetet teremthet az ország gazdasági helyzetében. Magyarországon olyan méretű gazdasági válság tapasztalható, amelyet a bevált nyugat-európai eszközökkel „gyógyítani" lehetetlen. A „felépülésig" még sok pénzügyminisztert, esetleg szakszervezeti vezetőt fogyasztunk el.

T. P.

VASÚTHISTÓRIA

FERTŐSZÉPLAKI MAGÁNGYŰJTEMÉNY

Vasúti lámpamúzeum

Valószínűleg keveseknek adatik meg, hogy hivatásukat és hobbijukat összekapcsolhassák. A soproni Haragovics József azonban minden bizonnyal közéjük tartozik. A középkorú férfi jelenleg a GYSEV Vontatási Főnökségének vezetője, aki „civilben" vasúti lámpák gyűjtésével foglalkozik.

A szokatlan hobbi még 1977-ben kezdődött. Az első régi vasuti lámpa ekkor került a kezébe. Később már tudatosan is keresett, kutatott a különböző vasútaknál használt lámpák után és felvette a kapcsolatot *külföldi gyűjtőkkel* is. A gyakran sérült, ütött-kopott lámpákat *maga javítgatta* ki és festette le úgy, ahogy azok valamikor használatban voltak. Gyűjteménye egyre gyarapodott, ám igazi bemutatására sokáig nem is gondolhatott. Pár évvel ezelőtt azonban a Sopronhoz közeli *Fertőszéplakon* megvásárolt egy régi földszintes *parasztházat*, majd ennek felújítása után régi álma is megvalósulhatott. Ez év tavaszán megnyithatta *saját vasúti lámpamúzeumát.*

A 18 országból származó, 145 darabot számláló gyűjtemény az 1920-as években épült ház bátsó részében, egy valamikori istállóból átalakított helyiségben található. A lámpák felhasználásuk, alkalmazásuk szerint rendszerezve vannak. A bejárattól balra először a *kézi jelzőlámpákat* vehetjük szemügyre, melyeket elsősorban a forgalmi szolgálat és a vonatszemélyzet használt valamikor, illetve használ ma is. A legrégebbi 1893-ból való. Némelyik igazi *kézművesremekmű*, amelyen a használó vasút és készítőjének nevét is feltüntették.

A helyiség szemben levő falán a *zárlámpák* és zártárcsák kaptak helyet, melyeket a vonatok végének megjelölésére használnak. Akad ezek között úgynevezett *saroklámpa* is, amely a vonatszemélyzet részére jelezte a vonat végét. Akkoriban, ugyanis még nem voltak a mai levegős fékrendszerek, s a saroklámpa hiánya jelezte a mozdonyvezetőnek az esetleges vonatszakadást.

A *jelzőberendezéseken (szemaforokon) alkalmazott lámpák* 1920-tól találhatók a gyűjteményben, amikor világításra még palackozott földgázt basználtak.

A *mozdonylámpák* közül láthatjuk itt a régi gőzmozdonyok lámpáit, melyet gőzgenerátor táplált és a mai diesel-, illetve villanymozdonyok fényszóróit is.

A bejárattól jobbra áll a terem ékessége, egy a MÁVAG-ban 1913-ban gyártott 327-es gőzmozdony eredeti tűzszekrény ajtófala, melyet a különböző kezelőszervek (szabályozó, feszmérő, vízállásüvegek, lámpa stb.) egészítenek ki. (A kazán kiállított darabjának súlya 800 kg.)

A gyűjtemény megtekintése közben helyet foglalhatunk a terem közepén álló asztal melletti „fapados" üléseken és a hangeffektusok (vonatzaj, mozdonyfütty) igazi vasúti utazás hangulatát kelthetik bennünk. A fertőszéplaki vasúti lámpamúzeum, melyet a *Soproni utca 13.* szám alatt találhatunk, általában tavasztól őszig a bétvégi napokon tart nyitva. Előzetes bejelentkezés alapján viszont tulajdonosa más időpontokban is fogad érdeklődő csoportokat. Haragovics József szívesen venné más *gyűjtők ismeretségét* is, vagy esetleg információkat még fellelhető régi lámpákról, hiszen a múzeum anyagát tovább szeretné gazdagítani.

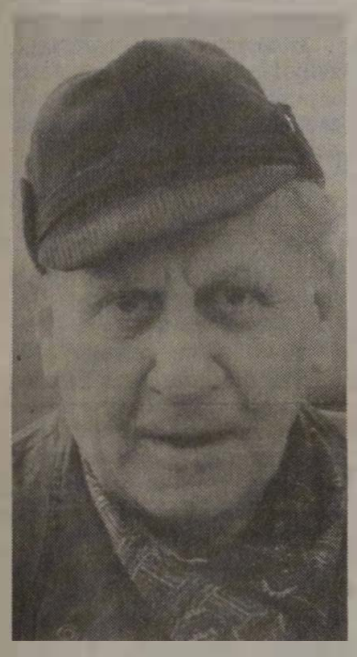
Reidinger Zoltán



Lámpás enteriőr

Egy kitüntetett vallomása

Ötvennégy esztendeje pályaközelben



Mikics Róbert, a családi hagyományoknak köszönhetően, három emberöltőnyi emléket, tapasztalatot tudhat magáénak. Régi vasutascsaládból származik. Nagyapja pályamester, édesapja üzletvezetőségi tisztviselő volt. Immáron 54 esztendeje kötődik a vaspályához. Ezen belül 35 évet egy munkakörben töltött. A Szombathelytől Székesfehérvárig tartó vonalszakasz körzetében, 300 kilométer hosszúságú pálya építési és fenntartási munkáinak felelőseként és irányítójaként. Részt vett a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) megalapításában, s 44 esztendeje segíti a szakma hazai fejlődését. Mostanság, betegsége idején is, megosztja évtizedes tapasztalatainak gyümölcsét mérnöktársaival. Akik a közelében dolgoztak csodálhatták emberi tartását, páratlan intelligenciáját, lenyűgöző közvetlenségét, s természetesen mérhetetlen tudását, szakmaszeretetét.

Az idén a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége (MTESZ), életműve előtt tisztelegve, *„Vas megye Műszaki Fejlesztéséért"* kitüntetést és a vele járó *Széchenyi szobrot* adományozta Mikics Róbertnek. „Meglepetés és öröm számomra ez az elismerés. Meglepetés, mert nem számítottam arra, hogy valaha is kitüntetnek. Öröm, mert egy hosszan tartó és lehangoló betegség során ért, s visszaadta az életkedvemet" — mondta. Otthonában, betegágyánál beszélgetve, régmúlt idők történéseit idéztük fel.

— *Miért döntött a tradició folytatása mellett?*

— Gyermekként gyakran bejártam édesapámhoz a hivatalba, s az ott uralkodó meghitt, baráti légkör rabul ejtett. A Faludy Gimnázium elvégzése után természetes volt számomra, hogy a MÁV-nál keresek munkát. Hamarosan a budapesti műszaki tisztképző tanfolyamra kerültem. Rangelsőként elvégezve, azonnal tiszti kinevezést és az osztálymérnökségen vonalkezelői beosztást kaptam. Egy éven át a vasút legfiatalabb tisztje voltam az országban. Ragyogóan induló szakmai pályafutásomat megtörte a háború. Katonaság, francia hadifogság, hét hónapi erdőirtás, aknaszedés és a hullaszállítás borzalmait követően meggyötörve és 46 kilóra lefogyva 1946-ban tértem haza. Mindent újra kellett kezdenünk. A vasút-igazgatóság pályafenntartási osztályán az 1948. évben álltam ismét munkába. Három és fél évtizeden keresztül, nyugdíjazásomig, szolgáltam a vasutat.

A Műszaki Egyetem levelező tagozatán mérnöki oklevelet szereztem. Elmondhatom, hogy hivatásom minden ágát-bogát kitapasztaltam.

— *Az elmúlt félszáz esztendőben milyen fejlődést élt át a szakma?*

— Olyan évtizedeket hagytunk magunk mögött, melyek vetekednek a vasútépítés hőskorával. Az ötvenes évek a háborús pusztítások fővonali helyreállításával teltek, majd a mellékvonalak átépítése és az állomások bővítése, valamint korszerűsítése következett. A forradalmi változások bizonyítéka, hogy a rövid síneken zötyögő kéttengelyes vagonok helyett, a hegesztett hézagnélküli felépítményeken pullmann kocsik szaladnak. Nem hallatszik a pályamunkások csákányütése. A vágánycseréket, szabályozásokat, ágyazatrostálásokat, ellenőrző méréseket gépláncok végzik. A közúti sorompókat a vonatok áthaladása által vezérelt fénysorompók váltották fel. A síneket a korhadó talpfa ellenében vasbetonaljak támasztják alá. A havat a váltóról fűtőberendezések olvasztják le. A Szombathely-Székesfehérvár vonalszakasz átépítését másfélszer átéltem. S e területen az iparvágányok hetven százaléka akkortájt készült. Hát ilyen a századvég vasútja. Erősebben ver a szívem, ha arra gondolok, hogy mindebben bizony jócskán benne foglaltatik az én 42 éves szolgálatom, annak minden sikerélményével és kudarcával együtt.

— *Szabad idejének túlnyomó részét is a vasútfejlesztés oltárán áldozta fel. A KTE, mint műszaki szakembereket tömörítő csoport civil szerveződésnek számított-e a szocializmus korszakában?*

— Az egyesület az elszórtan megbúvó értékeket összpontosította oly módon, hogy a megoldásra váró problémák körvonalazásával a különböző teamekbe tagokat toborzott. A MTESZ majd a KTE alapító tagjaként az ötvenes évektől napjainkig részt vállalok a mindennapi munkában. Sőt nyolc esztendővel ezelőtt létrehoztuk a nyugdíjasokat összefogó Senior szakcsoportot. A tagság szerencsés összetétele folytán, mindvégig befolyásoktól mentesen nyilvánítottunk véleményt. Örömmel nyugtázhatom, hogy a pályaépítés és fenntartás terén — a jó elgondolásokat felhalmozva — egyesületünk jelentős szellemi kisugárzással bír.

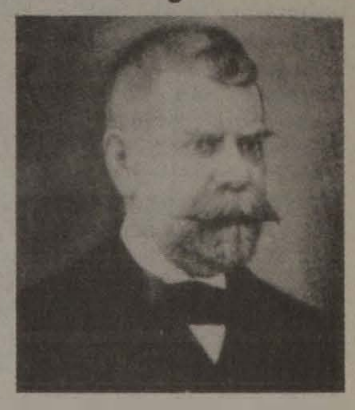
— *Hogyan vélekedik a MÁV mai arculatáról?*

— Úgy érzem, képtelen vagyok áttekinteni a történéseket. Az elmúlt évek során a változások sűrűn követték egymást, s egyik elképzelésnek sem maradt ideje ahhoz, hogy kiforrjon. Az üzemfőnökségek megalakítása például rengeteg munkát és pénzt felemésztett, s 8 év után visszaállt a régi rend. Értelmetlen dolog fenekestül felforgatni a szakszolgálatokat. Az én életem a vasút. Ezért fáj annyira, amikor azt látom, hogy belerúgnak. S aggódom, hogy kibírja-e a megpróbáltatásokat. Ha újra választanom kellene, ismét úgy döntenék ahogy ifjúkoromban tettem. Ebbéli meggyőződésem helyességét igazolja a kitüntetés mely büszkeséggel tölt el. S amikor a Széchenyi-szoborra pillantok, szolgálatom évtizedei elevenednek meg.

ódrl

A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM ELSŐ IGAZGATÓJA

Emlékezés Banovits Kajetánra



A magyar vasúttörténet egyik jeles személyisége Banovits Kajetán. Az Ungvár megyei Mátyóc községben (ma Szlovákia) született 1841-ben, apja nemes Banovits Emanuel, anyja Berzeviczy Rozália. A budai Műegyetemen szerzett vasútépítő mérnöki oklevelet, és a pest-losonci vasútnál helyezkedett el szakaszmérnökként. Négy évvel később a Kassa-Oderbergi Vasútnál dolgozik e munkakörben. Pályafutásának következő állomása a főváros, ahol 1872-ben a Vasútépítési Főnökség helyettes vezetője. 1884-ben a MÁV építési és gépészeti főosztály igazgatóhelyettese, hat év elteltével a különvált gépészeti főosztály igazgatója miniszteri tanácsosi ranggal.

Szervezőkészsége és elméleti tudása a MÁV-nál bontakozott ki. Nevéhez fűződik a vasút *műhelyi és vontatási szolgálatának* létrejötte. Műszaki tevékenységének köréből ki kell emelni a *biztosítóberendezésekkel* és a *világítással* kapcsolatos kutatási eredményeit. Legismertebb munkája a *„villanydelejes vasúti távjelző"*, vagyis az állomási védjelző. Az e téren kifejtett munkásságát az 1885. évi ipari kiállítás éremmel ismerte el.

Felkészültségét *tanulmányok, szakkönyvek* írásával és szerkesztésével is bizonyította. Már fiatalon hajózási szaklapot szerkesztett. A Monarchia vasúttörténetét és a magyarországi vasúthálózat fejlődését ismertető munkája is megjelent. Szakmai leterheltsége mellett szülőföldje gondjait is enyhíteni akarta: több község vizes, nádas környékének *lecsapolását* szervezte meg. Sokrétű érdeklődését jelzi, hogy a *sportélet* irányításából szintén kivette részét. A Magyar Labdarúgó Szövetség elnökévé választották 1903-ban!

Több, mint négy évtizedes vasúti szolgálat után 1905-ben — kilencven évvel ezelőtt — ment nyugdíjba. Ekkor már nemzetközileg elismert mérnök. Tagja volt a *Nemzetközi Anyagvizsgálók Egyesületének*, amelynek szentpétervári kongresszusára személyesen hívták meg.

Szaktekintélyének köszönhetően még aktív korában bízták meg a *Közlekedési Múzeum szervezésével*, majd 1898-ban az intézmény igazgatói teendőinek ellátásával.

Az európai bírú közlekedési gyűjteménybez kapcsolódik irodalmi munkásságának másik része. A nyitáskor, 1899-ben, számos külföldi és hazai múzeum olvashatta az *„Emlékirat a magyar királyi Közlekedési Múzeum megnyitása alkalmára"* című albumot, amely jó minőségű fotókkal illusztrálva ismerteti a tárolt anyag történetét. Ezt követően rövidesen két *katalógus* jelenik meg tollából, részletes tájékoztatást nyújtva a kiállított (vasúti, hajózási, postai stb.) tárgyakról. Később két tanulmányt tett közzé a múzeum bővítésével kapcsolatban.

Dolgozataiból kitűnik, hogy mennyire szívén viselte a múzeum sorsát. Az intézmény feladatát egyébként úgy fogalmazta meg, bogy az a *hazai közlekedésügy* fejlődését, mindenkori állapotát bemutatva felkeltse a nagyközönség és az iskolai ifjúság érdeklődését, továbbá mozdítsa elő a szakoktatást.

Munkásságát magas bel- és külföldi kitüntetésekkel ismerték el és a király a sopronszentmártoni nemesi előnevet adományozta részére. Kor- és munkatársai nagyra becsülték, tisztelték és szerették. Ő ezt tekintette a legfontosabbnak. Igazgatói tisztét haláláig, 1915. december 17-ig töltötte be.

Elhunytának 80. évfordulója alkalmából mi is fejet hajtunk a Közlekedési Múzeum alapítója és első igazgatója, Banovits Kajetán emléke előtt.

Horváth Károly

(Irodalom: Közl. Múz. Évk. Bp. 1994. /dr. Molnár Erzsébet két tanulmánya/, Vasúti és több lexikon.)

AZ OSZTÁLYMÉRNÖKSÉGEKTŐL A PFT. FŐNÖKSÉGEKIG

Értékmentés

Érdekes kéziratot juttattak el a Magyar Vasutas szerkesztőségébe. Hortobágyi Frigyes a szakember példaadó alaposságával, vasutas és lokálpatrióta hűséggel a Székesfehérvár környéki vasutak építésének és pályafelügyeletének történetét örökítette meg benne. Az értékmentő és értékadó kötet a Fehérvárról induló vagy ott áthaladó fő- és mellékvonalak, az ottani egykori osztálymérnökségek és az 1952-ben alakult pft. főnökségek történetét, eseményeit örökíti meg.

Mint *dr. Horváth Ferenc*, a kötet lektora, bevezetőjében írja, a könyvet a nyugdíjba vonuló elő- és pályamunkásoknak, de a pft. szolgálatába most lépőknek is ajánlja. Átfogó és hasznos információkat ad a kötet a hazai *vasútépítés történetéhez*, a szűkebb pátria, Fejér megye számos belyiérdekű (HÉV) vasútjának *múlt századi és két világháború közötti* történetébez. Talán a mostani *mellékvonalak sorsa iránt aggódóknak* is érdemes a *balatonszentgyörgy-keszthelyi HÉV*, a *Fejér és Tolna megyei Helyiérdekű Gőzmozdonyú Vasutak Rt.*, a *székesfehérvár-paksi HÉV*, a *bicske-székesfehérvári HÉV*, a *Duna-Száva-Adria Vasúttársaság* és más belyiérdekű vasutak, vasúttársaságok vonalaihoz adott ismertetőket elolvasni. A kötetben közölt dokumentumok, *vonalhálózati, pályavezetési részletek*, s leginkább a *Székesfehérvári Osztálymérnökség*, illetve későbbi pft. főnökség pecsétlenyomatai minden bizonnyal az egész pályás szakszolgálat történetéhez is bézagpótló adalékot adnak.

Feltétlen tiszteletet érdemel *Hortobágyi Frigyes* igyekezete a neves vasútépítők bemutatásában. Mint írja, *Boros Béni, Környei Izidor, Szentgyörgyi Albert* mérnökök és mások betanított napszámosok ezreivel *jó szakmai színvonalon*, gazdaságosan építették a vasútvonalakat, mégse választották a szocialista brigádok névadójuknak.

A szokásosnál talán több germanizmust tartalmazó kötet végén *korrekt* szakmai észrevételeket tesz a szerző az *elmúlt öt év vasútat és a pft.-ket érintő átszervezésekről*, az ország és vasút dolgairól. Előrelátóan üres oldalakat is befűzetett a fejezetek végéhez a szerző, bízván abban, hogy lesznek vasutashűséggel megáldott pft-s kollégák, akik *folytatják* az általa megkezdett részletes vasúttörténeti, honismereti krónikát.

A kötet megérdemelne egy szemre is tetszetősebb vasút-históriai kiadást a jövő évi millecentenáriuma alkalmából.

Orosz Károly

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 DEBRECEN, Faraktár út 67.

TARTÁLYKOCSI-BÉRBEADÁS
VASÚTI JÁRMŰGYÁRTÁS, JAVÍTÁS
VASÚTI JÁRMŰALKATRÉSZ-GYÁRTÁS
VASÚTÜZEMI, MUZEÁLIS ÉS NOSZTALGIAKOCSIK FELÚJÍTÁSA
ACÉLSZERKEZET-GYÁRTÁS

HÍREK A VASÚTRÓL

Együttműködő vasutak

A közép-kelet-európai vasutak olyan kelet-nyugati folyosó létrehozására törekednek, amely olcsóbb szolgáltatásaival konkurense lehet a Berlin-Varsó-Moszkva vasútvonalnak — fogalmazták meg az öt közép-európai ország vasúti vezetőinek soproni tanácskozásán.

Az osztrák, a horvát, a szlovén, a szlovák és a két magyar vasút — a MÁV és GYSEV — vezetői november elején a *regionális együttműködés* további lehetőségeiről tárgyaltak. A kétnapos konferencia házigazdája, *Berényi János*, a GYSEV elnök-vezérigazgatója rámutatott az együttműködés szükségességére, mondván, csak ily módon lehet megállítani azt a térvesztési folyamatot, amit a vasutak mind a személyszállításban, mind az árufuvarozásban elszenvedtek. A konferencián körvonalazták azokat a főbb szállítási útvonalakat, amelyeken a továbbiakban *együttesen lépnek fel*, s nem konkurálnak. A vasutak vezetői szóltak a közös vasúti *tarifapolitika* kialakítására irányuló törekvésükről is. A soproni konferencián felvetődött a *kombinált fuvarozás* közös fejlesztésének lehetősége is, melynek révén a Magyarországon áthaladó majdnem 1 millió kamionnak nem csupán töredéke utazhatna vasúton.

Sínen a D 10-es

A MÁV negyven vonatba szerelhető D 10-es *környezetbarát* motort rendelt a Rába Rt.-től. A megrendelés nemrégiben érkezett a győri céghez, s a gyártó az év hátralévő részében elkészíti és át is adja a motorokat a vasútnak.

Az év elején készült el az első olyan környezetbarát motor, amelyet a vasúti közlekedés igényeihez igazítottak a fejlesztők, a *Rába Motor Üzletág* és a budapesti *Autókutató intézet* szakemberei. Két, vasúti közlekedésre alkalmas, motort be is építettek egy-egy motorvonatba. A két motorkocsi a *Budapest és Balassagyarmat között* közlekedő szerelvényt vontatja. A szerelvény a motor beépítése óta 80 ezer kilométert teljesített motorikus *meghibásodás nélkül*. A két végállomás közötti 108 kilométeres távolságot egy óra ötven perc alatt teszi meg. A kedvező tapasztalatok nyomán döntött a MÁV Rt. a megrendelésről. **k.**

Helyreállítják a biatorbágyi viaduktot

Megkezdődött a hírhedt biatorbágyi viadukt acélszerkezetének felújítása. Az elöregedett elemeket megerősítik, megtisztítják a rozsdától és lefestik. A helyi önkormányzat 20 millió forintot szán az ipari műemléki értéknek számító objektum megmentésére.

Palovics Lajos polgármestertől a Magyar Vasutas munkatársa megtudta: a híd 1883-ban épült meg, az akkori legkorszerűbb színvonalon. *1931. szeptember 12-ről 13-ra virradóra a Budapestről Bécsbe* közlekedő vonat előtt *Matuska Szilveszter*, tisztázatlan politikai indítékoktól vezérelve, robbantással kisiklatta a szerelvényt. A merényletről elhíresült viadukt 1977-ig töltötte be funkcióját, akkor megszűnt a vasúti közlekedés.

Hasznosítására többféle elképzelés született (többek között sárkányrepülő-starthelyet szándékoztak létesíteni), ám pénz híján egyik terv sem valósult meg. Időközben a szerkezet állaga fokozatosan romlott olyannyira, hogy szóba került lebontása. A helyi lokálpatrióták kezdeményezésére az önkormányzat végül is a megmentés mellett döntött. Pályázatot írtak ki a felújításra, amit a *MÁV Hídépítő Kft.* nyert el.

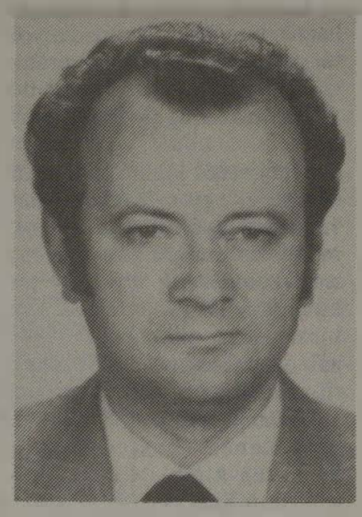
A munkálatok jövő év tavaszáig tartanak. A viadukt kilátóként funkcionál majd. **k.**

VESZÉLYES ÜZEM

BEMUTATJUK

Molnár József

Az idei üzemi tanácsi választásokkal egy időben munkavédelmi képviselőválasztásokra is sor került. A MÁV Rt. szegedi Üzletigazgatóságon a VSZ jelöltjeként Molnár Józsefet, az Igazgatósági Iroda vezetőjét választották meg képviselőnek. A szolgálati főnökségek munkavédelmi képviselői közül delegálás útján a MÁV Rt-nél 11 tagú Központi Munkavédelmi Bizottság alakult. Első ülésén Molnár Józsefet egyhangúlag a bizottság elnökévé választották. Elnökük nagy tapasztalatokkal és gyakorlattal rendelkező vasútforgalmi és munkavédelmi mérnök.



Életútjának főbb állomásai

Molnár József élete gyermekkorától a vasúthoz kapcsolódik. Édesapja Szarvas állomásfőnöke volt, ő maga az állomáson élte gyermekkorát. Szinte az anyatejjel szívta magába a vasút szeretetét. Mozdonyfüttyel feküdt és kelt nap mint nap. Családjának több tagja is a vasút szolgálatába állt. Nővére a MÁV üzemorvosa, felesége a vasúti óvodában óvónő. Nem volt véletlen, hogy pályája törvényszerűen a vasútnál indult. Elvégezte a vasútforgalmi technikumot, első beosztása forgalmista gyakornok. Rövid gyakornokoskodás után a Tisztképző következik. Könnyen veszi az akadályokat. A vasút műszaki főiskolára küldi. Az üzemmérnöki diploma megvédése után ismét forgalmi szolgálattevő, közben munkavédelmi szaküzemmérnöki diplomát szerez. Felettesei felfigyelnek munkájára és az igazgatóság forgalmi osztályára helyezik.

Ezerkilencszázhatvanhétben a munkavédelmi tevékenység értékelése, fontossága új dimenziót kap. Ennek köszönheti munkavédelmi megbízatását. Ezen a pályán több mint 20 évet tölt, mint a szegedi igazgatóság munkavédelmi vezetője. Ebben a beosztásában felbecsülhetetlen tapasztalatokra tesz szert. Szakmai munkája mellett több társadalmi tisztséget is betölt. A Vasutasok Szakszervezetének 35 éve tagja. Több évig az igazgatóság VSZ szb-titkára, 1988-tól napjainkig az igazgatóság szervezési titkárságának irodavezetője. Mindig többre és jobbra törekedett munkája során. Ez nem csak azt jelentette, hogy beosztásával járó feladatait igyekezett legjobb tudása szerint ellátni. Az a cél lebegett előtte, hogy még többet tegyen a vasútért, a vasutasságért. Vállalta a társadalmi megbízatásokat. Az igazság mondatja vele, hogy munkája, megbízatása eredményeiben legalább annyi szerepe van környezetének és megértő családjának, mint magának.

Elnökké választása nem csak személyének szól, hanem elismerése a szegedi igazgatóságon a munkavédelmi tevékenység magas színvonalának.

Pásku Jenő

Munkabaleseti statisztikák

A rendelkezésünkre bocsátott munkabaleseti statisztikai adatok alapján a MÁV Rt-nél 1995 első háromnegyed évében a munkabalesetek száma — a múlt év hasonló időszakához viszonyítva — ellentmondásos képet mutat. A jellemző összehasonlító számokat elemezve: három napon túl gyógyuló munkabaleset okozta sérülések 6,4 százalékkal csökkentek. Ezen belül rendkívül sok halálos baleset fordult elő. Tizenegy vasutas lelte halálát ez év első kilenc hónapjában. A súlyos, csonkolásos munkabalesetek száma évek óta változatlan. Az elmúlt három évben évente egy-egy eset következett be. Ellentmondásos képet kapunk az üzletigazgatóságok és a szakszolgálatok statisztikai adatainak összehasonlításakor.

Ebben az évben a MÁV-nál *39,3 napról 42 napra emelkedett a gyógyulási idő*, ami a balesetek *súlyosságára* is utal. E mutatóban is nagyok az eltérések, a pécsi üzletigazgatóságnál 59,2 nap, a miskolci üzletigazgatóságnál 51 nap volt a gyógyulási idő. A központi irányítási szerveknél és Záhonyban 23 és 30 nap között változott. Csökkenés volt jellemző a *budapesti, debreceni, pécsi* és a *miskolci* üzletigazgatóságnál. A bázishoz viszonyítva több baleset fordult elő a *szegedi, szombathelyi* igazgatóság és *Záhony* területén. Kevesebb következett be a forgalmi, árufuvarozási, anyaggazdálkodási tevékenységi körben. Több mint 40 százalékkal nőtt a PHM szolgálatnál az esetek száma.

A munkabalesetek okozati és körülményei megoszlása, értékelésünk szerint, évek óta alig változik. A vasúti munkabalesetek körülményeinek tényezőit *százféle bontásban* csoportosítják. Ilyen összefüggésben vizsgálva azok alakulását, a számszerű csökkenés ellenére *több munkafolyamatnál a növekedés* a jellemző. Kiemelve ezek közül olyan veszélyes tevékenységi köröket, mint a vasúti és közúti járművek *kapcsolási műveletei*, vasúti *űrszelvényen belüli közlekedés*, munkavégzés. (A vasúti járművek ütközése közúti járművel közismerten hét vasutas halálát okozták.)

Csökkenés tapasztalható a *kényszerpályán közlekedő járművek* javítása, járművek *nyílászáró* szerkezeteinek kezelése közben előforduló sérüléseknél. Kedvezően alakult a munkahelyi szolgáltatás igénybevétele, például *üzemi étkeztetés, tisztálkodás* közben történt esetek száma.

A balesetek közvetlen okai közül továbbra is meghatározóak a *környezeti* hatásra visszavezethető sérülések (az esetek közel 60 százaléka). Kedvező jelenség a sérült *fegyelmezetlenségéből, előírásellenes munkavégzés* során előforduló események közel 20 százalékos csökkenése.

A baleseti adatok összefüggéseiből levont következtetések arra intik a munkáltatót és a munkavállalókat, és annak érdekképviseleteit, hogy a munkabalesetek számszerű csökkenése mellett a közvetlen kiváltó ok és a munkakörülményi környezeti tényezők trendjeinek vizsgálata, elemzése nyújthat reális képet a munkabiztonsági helyzet megítéléséről.

Pásku Jenő

Volt egyszer egy „vadkelet”...

PÁTROHA-AJKA — A MÁV diszpécserei éjszakára még üres tehervagonokat sem mernek a pátrohai vasútállomásra irányítani, mert a helyiek a légtartálytól a féktuskókig, a vagonajtótól a padlódeszkáig mindent leszerelnek. Az állomáson a vécéajtóval együtt ellopták az ülőkéket és a csészéket is. „Vadkelet” — mondják a vasútbiztonságnál dolgozó kollégáink.

Már több, mint ötven vesztegző tehervagont pusztítottak el a helyiek Pátrohán, a vasútállomáson. Most az állomás is sorra került, ahonnan az illemhelyről az összes kagylót, csészét, sőt még a vécéajtókat is ellopták.

A forgalmi iroda vezetője szerint nem nehéz itt lopni éjszakánként, amikor a vonatok kihúznak, nem hallatszik a kopácsolás. A padlót például csak egy helyen kell lefűrészelni, a többi már kis feszítés után megadja magát. S hogy mi lesz az ellopott padlódeszka sorsa? H. Sándor (40) másfél vagonnyi faanyagot legyalult, majd disznóólat épített. Mint mondja, drága a tűzifa, akinek pedig nincs jószága, az befűt vele. Voltnincs bizonyíték.

A rendőrség Kisvárdán B. József hulladékvas-kereskedőnél megtalálta a vagonokról leszerelt fémalkatrészeket. A nyomozók az akció során több épségben megmaradt vagonajtót szolgáltattak vissza a vasútnak.

A szomszédos Ajak községben a hajnalig nyitva tartó Crazy diszkóból kiözönlő tömeg az állomás felé vette az irányt. Talán fáztak, mert miszlikbe aprították a padokat, a székeket, az asztalokat, a kályhákat, betörték az ablakokat, tönkretették a fénysorompó optikáit. Ezért hiába kopogtattunk az iroda ajtaján, az ott dolgozók nem merték kinyitni nekünk az ajtót.

A vandálok azonban nemcsak az állomás berendezésének estek neki, hanem alaposan összeverték egymást is, ne sajnáljuk őket!

Takács Attila, a MÁV Debreceni Igazgatóságának vasútbiztonsági osztályvezetője elmondotta, hogy ezentúl fegyveres biztonsági őrség a vasúti rendészet embereivel és a rendőrséggel járőrözve elébe megy az eseményeknek. Így Ópusztakócs, Tizsacsege, Aranyosapáti, Konyár, Pátroha és Ajak állomásokon rendszeres ellenőrzések várhatók.

MÁV HÍDÉPÍTŐ KFT.

Jó minőség, rövid határidő

A MÁV Hídépítő Kft. 1992. augusztus elsejével alakult meg a MÁV Hídépítési Főnökség jogutódjaként, 500 millió forint alaptőkével. Az éves árbevétele: 700 millió forint volt. A több évtizedes múltra visszatekintő mélyépítési és szerkezetgyártási munkákban nagy tapasztalatot szerzett társaság képzett szakembergárdával, valamint szigorú minőségellenőrzési rendszerrel biztosítja a gyártási, illetve építési munkák jó minőségét és rövid határidejét.

Tevékenységi kör

— Hegesztett és szegecselt hídszerkezetek gyártása, szerelése.
— Ipari acélszerkezetek (darupályák, daruk, csarnokszerkezetek stb.) gyártása, szerelése.
— Magasépítési acélszerkezetek gyártása, szerelése.
— Előregyártott vasbeton szerkezetek (kerethidak, lemez- és rúdszerkezetek) készítése.
— Monolit hídszerkezetek építése.
— Mélyépítési beton- és vasbeton műtárgyak építése.
— Acél- és betonszerkezetek korrózióvédelme.
— Betontorkrétozás.
— Közművezetékek, ivóvíz-hálózat, szennyvízcsatorna építése.
— Talajvízszint-süllyesztés, talajinjektálás.
— Acél- és vasbeton szerkezetek vizsgálata diagnosztikai műszerekkel.
— Hidak és műtárgyak tervezése.
— Szakértői tevékenység. **(X)**

Intercity-kocsik légkondicionálása

A MÁV 1993-ban indított korszerűsítési programjának alapján üzemünk, a MÁV Dunakeszi Vagongyártó és Javító Kft., az eltelt időszakban 75 darab kiöregedett, forgalomra alkalmatlan vasúti kocsi felújítását végezte el.

Az igény az volt, hogy a kocsik részt tudjanak venni az induló városközi forgalomban és a mai igényeknek megfelelő utazást biztosítsanak.

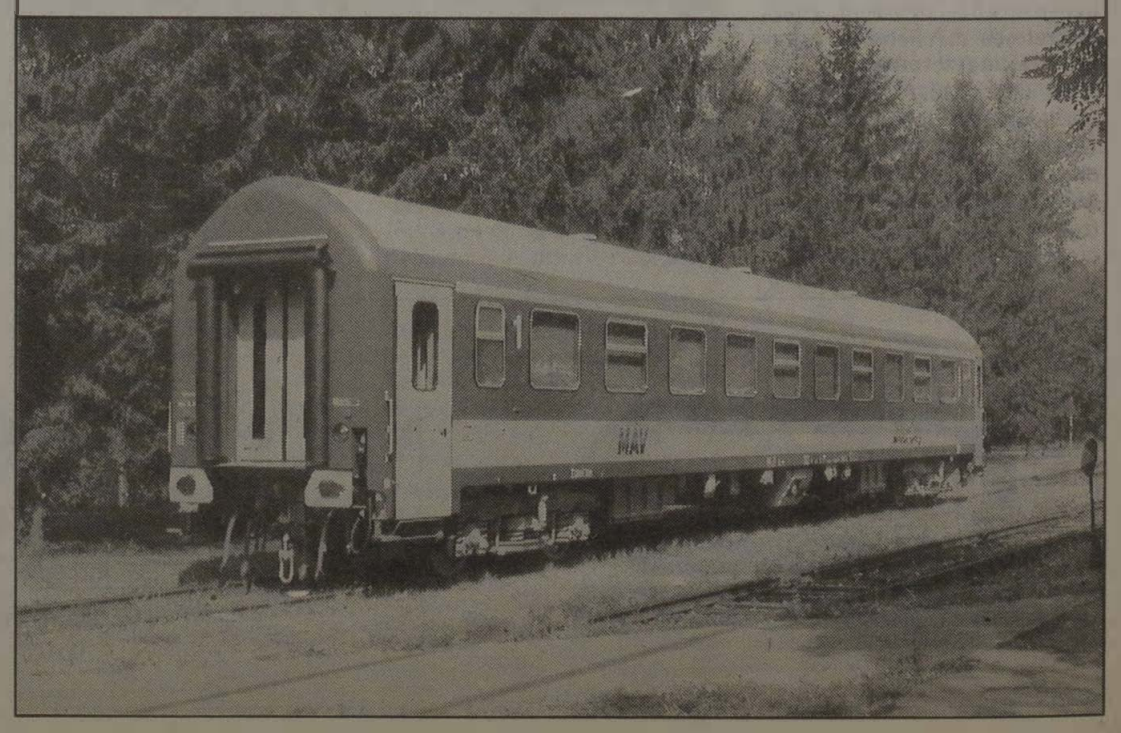
A tervezésnél törekedtünk arra, hogy a belső kialakítás esztétikus legyen, és az utazóközönségnek kellemes komfortos utazást tegyen lehetővé.

A kocsi megjelenése azt sugallta, hogy klímaberendezéssel van ellátva, ezért a nyári utazásnál az utasok hiányolták a kocsik klimatizálását.

Az utasok és az üzemeltetők igényére kifejlesztettünk egy klimaberendezést, amely a nyári utazásnál jelentkező reklamációkat megszüntetheti. Ezzel a berendezéssel 1995-ben 5 darab első osztályú és 1 darab bisztrókocsit szereltünk fel, amelyeknek július és augusztus hónapban volt a próbaüzemük. Az üzemelés során szerzett kedvező tapasztalatok alapján a MÁV-vezérigazgatóság az összes átépített INTERCITY-kocsinál igényli a klímaberendezés beépítését.

A megrendelés alapján, az 1996-os menetrendváltozásig, üzemünk a forgalomban lévő összes INTERCITY-kocsinál beépíti a klímaberendezést, biztosítva ezzel az utasok minél kulturáltabb, komfortosabb és kényelmesebb utazását.

(x)



VASÚTEGÉSZSÉGÜGY

A záhonyi vasutasok ragaszkodnak

A vasútegészségügy történelmileg a foglalkozás-egészségügyből fejlődött ki. A foglalkozás-egészségügyet kiegészítő jelleggel épültek ki az elmúlt 125 évben a MÁV egészségügyi intézményei.

A MÁV egészségügyi intézményeinek felépítéséhez a MÁV-on kívül a sok ezer vasutas dolgozó járult és járul hozzá a mai napig is fizetésük 0,5 százalékának befizetésével.

A dolgozók egészségi állapotának megóvása, magasabb szintű egészségügyi ellátása érdekében került felépítésre Záhonyban is a MÁV Szakosított Üzemorvosi Rendelőintézet, melyet 1970 decemberében adtak át. Éppen ezért a vasutasok hallani sem akarnak arról, hogy elvegyék tőlük évszázados múltú egészségügyi intézményeiket, beleolvasszák őket az állami egészségügyi intézményekbe. Az utóbbi időben hozott rendeletek nincsenek összhangban a vasúti törvénnyel, így végveszélybe sodorják vasútegészségügyi rendszerünket.

A vasút veszélyes üzem, így a munkaalkalmasság és keresőképesség elbírálása üzembiztonsági követelmény is egyben.

A záhonyi vasutasok (mint Kelet-kapujának dolgozói) évek óta rendkívül nehéz körülmények között végzik mindennapi munkájukat.

Igaz, a 70-es évekhez képest a dolgozók létszáma a krónikus megbetegedések, valamint a létszámcsökkentés miatt 7000-ről 5600-ra csökkent, mégis elmondhatjuk, hogy a három üzemorvos, és a szakrendelések orvosai jelentős betegforgalomról számolnak be.

Ez mutatja, hogy a jelenlegi, aktív dolgozók egészségi állapota sem kielégítő. Sok veszélyes hulladék, méreg átrakása történik az Üzemigazgatóság területén rossz munkakörülmények között.

Ezen a területen rendkívül magas a krónikus betegek (magas vérnyomás, cukorbetegség, szív és érrendszeri megbetegedés, májbetegség, neurózis) száma. Az emberek idegesek, feszültek. Az alkalmassági orvosi vizsgálatok során az üzemorvosoknak alapos munkát kell végezniük ahhoz, hogy eleget tegyenek a veszélyes üzem üzembiztonsági követelményeinek a dolgozók adott munkakörbe való beállításakor.

A munkaalkalmasság és keresőképesség elbírálásakor az üzemorvosok egyben felelősséget is vállalnak a dolgozókért, mivel azok munkakörülményeit is ismerik.

A záhonyi rendelőben az ipari-szűrővizsgálatok, röntgen, belgyógyász, szemész, nőgyógyász, urológus, fül-orr-gégész, sebész, fogász szakorvosok is segítenek a dolgozók egészségi állapotának elbírálásában az üzemorvosnak. A magas táppénzes százalék mégis a dolgozók elhasználtságát mutatja.

A vasút-üzemorvosok rendszeresen látogatják a munkaterületeket, így alaposan ismerik a munkakörülményeket és a munkaköröket is. Megelőző tevékenységet is folytatnak nemcsak az üzemi rendelőben, de a munkaterületeken is. Ezt az orvosi munkát csak olyan orvosok tudják megfelelően ellátni, akik egybeolvadnak a vasutasok nagy családjával és sokéves tapasztalattal rendelkeznek. A helyi sajátosságok ismerete tehát nélkülözhetetlen ebben a munkában.

Mindezek figyelembevételével meg kell érteni, hogy a záhonyi vasutasok is ragaszkodnak az egészségügyi intézményükhöz, üzemorvosi rendelőikhez.

Pőhacker Attila

Jövőre drasztikusan emelkedhetnek a gyógyszerárak

Átlagosan 35 százalékos, számos gyógyszer esetében viszont ennél jóval magasabb áremelésre is számíthatunk jövőre, amennyiben az egészségbiztosító 1995-ben csak 70 milliárd forintot fordíthat gyógyszerár-támogatásra. Az idén az év elejei drágulás, a vámpótlék és a forint-leértékelés miatt hatszor változott meg a gyógyszerek ára.

A gyógyszertár-támogatási keret 70 milliárdos előirányzatát a Népjóléti Minisztérium, de még a gyógyszerügyekben jártas tb-szakértők is *irreálisan alacsonynak* tartják. A tárca 75, a szakemberek pedig 82 milliárd forintot tekintenek elfogadhatónak. A 70 milliárdos támogatási keret elfogadása ugyanis azt jelentené, hogy az előirányzat az idei kiadásokhoz képest egy fillérrel sem emelkedne, még az *inflációval sem tartana lépést*. Az inflációt tehát teljes egészében a lakosságnak kellene megfizetnie. Ez — az előre bejelentett forintleértékelést véve alapul — *38 százalékos áremelést* jelenti.

Mindehhez hozzájárulnak azok a többletkiadások, amelyek a támogatási rendszer módosításával kapcsolatosak.

A legjelentősebb áremelés az *alaplistás gyógyszereknél* következne be; azoknál, amelyeket a *krónikus* betegek és az *idősek* a legtöbbet használnak. Ezek idei, év közbeni áremelését — amit a biztosító magára vállalt — a tervek szerint január 1-jétől a lakosságra hárítanak.

KÉSZENLÉT IDEJÉRE

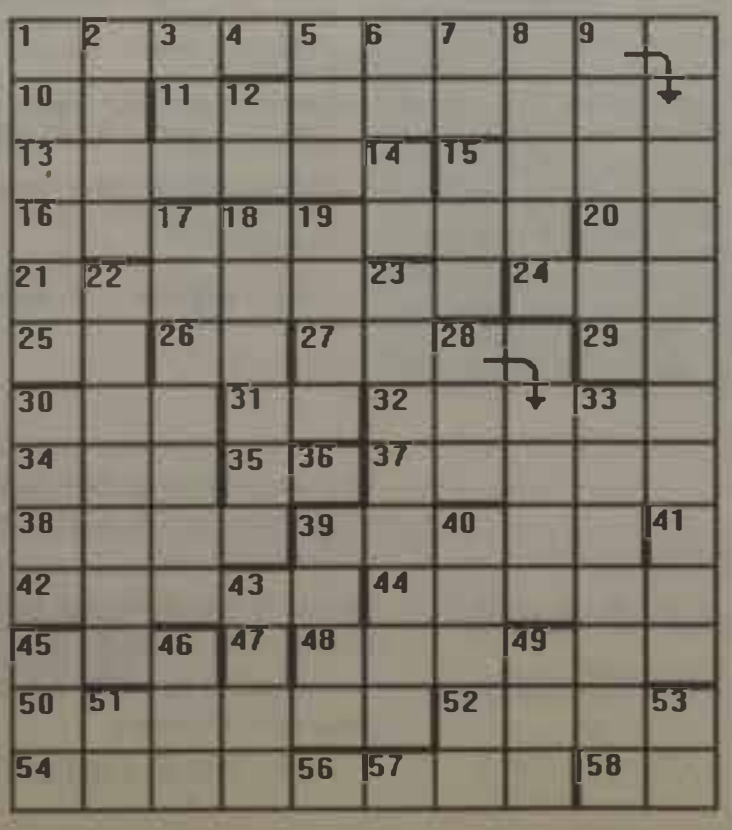
Megfestésük óta először együtt a három képcsoda

1995. augusztus 25-től először van lehetőség Debrecenben, a Déri Múzeumban, a nagy magyar festőnk (1844-1900) három 4x6 méteres hatalmas (1881, 1884 és 1896-ban elkészült) festményének megtekintésére. Megfejtendő a 3 kép címe: vízsz. 1., 16., 23., 27., folyt.: függ. 24., a festő neve: vízsz: 53., folyt.: vízsz. 13., és a három kép együttes címe: vízsz. 27., folyt.: függ. 23.

Vízszintes: 1. Megfejtés: Az 1881-ben festett kép címe. 10. Ideg egynemű betűi. 11. Nyafog népiesen. **13. Megfejtés: a vízsz. 54. folytatása.** 15. Ilona népiesen (fölös ék). **16. Megfejtés: Az 1896-ban festett kép címe.** 20. Fogadó játékban van. **21. Megfejtés: Az 1884-ben festett kép címe.** 24. Könnyű fehér fém röviden. 25. Ypper Róbert. 26. Hangos hideg. **27. Megfejtés: A három kép együttes címe (folyt.: függ. 23.).** 29. Kötőszó. 30. Elektromos részecske. 31. Fél rigó! 32. Női név (vissza). 34. Néma mesét! 35. Tova. 37. Mérlegel. 38. ... -fázok. 39. Latin szóösszetételek végén: kutató, tudós. 41. Személyes névmás. 42. Népi elbeszélés. 44. Japán táncosnőt. 45. Kevert néma fekete. 47. Római szám. 48. Elpusztult. 50. Olcsó házépítő közösség. 52. Kormoló lánggal égő gáz. 54. **Megfejtés: A festő neve, folytatás a vízsz. 13. alatt.** 58. Téli sporteszköz.

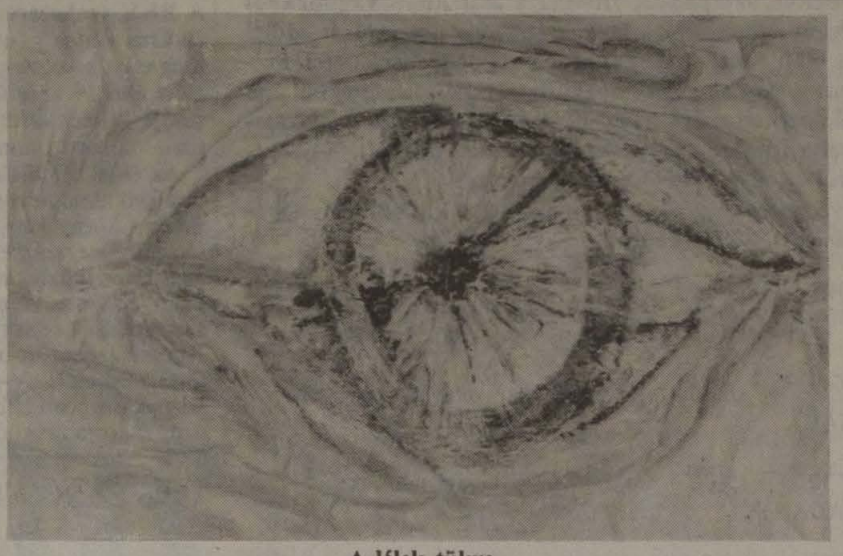
Függőleges: 1. Elhagyja a szobát. 2. Reichstag része. 3. Félig inhalál! 4. A kén vegyjele. 5. Keleti teherautó-márka. 6. Elektronikus média röv. 7. Huszár egyneműi. 8. Orosz iskola keverve. 9. ..... torony. Katasztrófa film címe. 12. YBL ÁRPÁD. 14. Toyota darabja. 15. Fohász. 17. USA elnöke. 18. Rágcsálók. 19. Jegessportág. 22. Keleti szomszéd ország lakói. **23. Megfejtés: A vízsz. 27. folytatása.** 28. A halotti beszéd első szava. 30. Mohamedán pap. 33. Sakkban a vezér helycseréje. 36. Római ötven. 39. Fedő réteg. 40. Kút is van ilyen. 43. Tanuló. 45. Üzemi részleg, keverve. 46. Arab felszabadítási front röv. 49. Kutya közepe. 51. Hangos kapu. 53. Mutató szócska. 56. Abc betűje. 57. Római száz.

Összeállította: Bánszegi József



„TÉGY A GYŰLÖLET ELLEN!"

Dézsi Sándor képzőművész alkotásai a vonaton megtekinthetők



A lélek tükre

1954. június 25-én születtem a Szigetvár környéki Csatahelyen — egy vasúti őrházban. A lakóhelyünk maga volt a szabadság. Kora tavasztól késő őszig a színek gyönyörködtettek. A természet harmóniáját már apró ember koromban észrevettem.

A vasút azóta is kitölti életem. A dombóvári vasútforgalmi szakközépiskola elvégzése után Bükkösdre kerültem forgalmi szolgálattevőnek, majd a MÁV Tisztképző Intézetben szerzett képesítéssel Szigetvár, Pécs következett, ahol jelenleg is dolgozom, mint vezénylőtiszt.

A Vasutasok Szakszervezete Képzőművészeti Iskolájának munkájában 1987-től veszek részt. A Keszthelyen és Balatonbogláron megtartott alkotótáborokban 1993-tól Benedek György festő- és szobrászművész lett a „mesterem".

Belső indíttatásra, 1990-től, kikívánkoztam a síkból. Ennek hatására a festéken kívül más anyagokkal is kezdtem dolgozni. Plasztikus olajképeim többsége már nem csak tájképet és csendéletet ábrázol, hanem emberi lelki vívódásaimat, örömeimet és fájdalmaimat. Hitvallásom szerint a nehezen megfogalmazható és ki nem mondható gondolataimat, érzéseimet festményeimmel fejezem ki, amelyekkel másokban is szeretnék gondolatokat és érzelmeket megindítani.

Első kiállításom a Pest megyei Zsámbékon volt, majd 1994-ben Pécsett, illetve Budapesten, a legutóbbi 1995-ben Pécsett.

Dézsi Sándor

Jótékonysági est Somogyszobon

A kaposvári MÁV Nevelőotthon óvodája anyagi támogatására november 11-én jótékonysági estet szervezett *Szijj Györgyné*, a Vasutasok Szakszervezete somogyszobi állomási alapszervezetének tagja.

Az est támogatói közel harmincan voltak, akik anyagi vagy tárgyi eszközökkel járultak hozzá az *óvoda fejlesztéséhez*. Jelentős támogatás érkezett a Vasutasok Szakszervezetétől, a Mozdonyvezetők Szakszervezetétől. A külső támogatók közül — a teljesség igénye nélkül — *Nagyatádi Cérnagyárat, Balatonboglári Borászati Rt.-t, Balatonboglár Eszencia kft.-t* kell kiemelni.

A támogatók közül a Vasutasok Szakszervezetét *Lepesi Zoltán László* a VSZ területi bizottság titkára, a Mozdonyvezetők Szakszervezetét pedig *Sipos József* elnök képviselte. A nagy sikerű bálon közel 120-an vettek részt.

LZL

Legyen tagja egyesületünknek családjával együtt!

A Vasutas Biztosító Egyesület 1876-ban alakult meg, a vasutasok önsegélyezése céljából.

Kezdetben kizárólag csak vasutas dolgozó létesíthetett tagságot. A változó világ azonban lehetőséget nyújtott arra, hogy minden magyar állampolgár 14 és 70 éves életkor között tagja lehessen ennek az egyesületnek.

Az egyesületi tagság szociális segélyekre és kedvezményes szolgáltatásokra ad lehetőséget.

A Vasutas Biztosító Egyesületnél létesített tagság SEGÍTSÉG A BAJBAN!

Alacsony tagdíj ellenében (korcsoporttól függően havi 108,- és 120,-Ft között) többféle szociális juttatást — házassági, születési, beiskolázási, nyugdíjazási, betegségi és műtéti segélyt —, valamint a hévízi VABE Gyógyüdülőben kedvezményes üdülési lehetőséget, a budapesti Vendégszobaházban pedig olcsó szállást nyújtunk.

A szociális segélyeket és szolgáltatásokat biztosító úgynevezett „ életbiztosítási" tagság mellé, szinte nélkülözhetetlen a korszerű balesetbiztosítás, melynek havi tagdíja 20,-Ft vagy 100,-Ft, ki melyiket válassza.

A már meglévő országos tagszervező hálózatunkat szeretnénk bővíteni, felújítani.

Kérjük azok jelentkezését (írásban), akik rendelkeznek vasúti utazási kedvezménnyel és akik anyagi javadalmazás mellett, vállalnák ezt a tevékenységet.

Címünk: Vasutas Biztosító Egyesület
1440 Budapest Pf. 7.
1078 Budapest VII., István u. 6.
telefon: 342-5109, telefax: 342-5157
vasútüzemi telefon: 01/22-80
Várjuk jelentkezésüket!

Vasutas Biztosító Egyesület ügyvezetése

Tóth Mihály esztergályosmester

I. telep
6769 Pusztaszer, Felszabadulás u. 17.
Tel./fax: 62-375-279

II. telep
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48.
Tel.: 62-364-555 Fax: 62-364-774

Ön is vegye igénybe a hazai és az export piacon több évtizedes tapasztalatokkal rendelkező gépipari vállalkozásom szolgálatatásait!

Vállaljuk:

- haszongépjárművek, mezőgazdasági gépek, mozdonyok és vasúti járművek alkatrészeinek gyártását,
- fémszerkezetek, fémtömegcikkek és
- hajtóművek készítését.

Fogaskerékgyártás felsőfokon:

- egyedi és sorozatgyártás,
- teljes típus- és méretválaszték (m=1-16 mm, d=20-1200 mm) mart és köszörült kivitelben.

A minőséget a magyarországi élvonalba tartozó gépparkunk biztosítja az Önök számára.

További részletes információval az alábbi címen állunk rendelkezésükre:
6760 Kistelek, Erzsébet u. 48. Telefon: 62/364-555 Tel/Fax: 62/364-774

Tóth Mihály
forgácsoló vállalkozó

„Tégy a gyűlölet ellen!”

hónap rendezvényei

A Magyar Vasutas legutóbbi lapszámában részletesen megírtuk: „Tégy a gyűlölet ellen” mozgalom kezdeményezésére kiállítóteremmé, színpaddá, vitahellyé átalakított vagonokból álló szerelvény indult útjára Budapestről. Az országjárás eddigi állomásait több tízezer szimpatizáns érdeklődő kereste fel. Székesfehérváron azonban egy kopasz fiatalokból, felnőttekből álló 18-20 tagú, katonásan irányított különítmény nemzetiszínű zászlókkal, uszító transzparensekkel, vérebekkel próbálta — eredménytelenül — megzavarni a rendezvényt.
A hátralévő rendezvények programját — a külföldi rendezvények kivételével — közreadjuk.

November 25. SZEGED	10.00 10.00	Delhusa Djon műsora vitafórum, vitavezető: Szántó András
November 26. BÉKÉSCSABA	10.00	vitafórum, vitavezető: Kondor Katalin
November 30. PÜSPÖKLADÁNY	12.00	program a Petritelepi Ált. Isk. szervezésében
November 30. HAJDÚSZOBOSZLÓ	15.00	program a Szép Ernő Középisk. Koll. szervezésében
December 1. DEBRECEN	12.00	Hevesi Imre és a helyi Wayang együttes műsora vitafórum, vitavezető: Farkas Erika
December 1. HAJDÚHATHÁZ	15.00	program az önkormányzat szervezésében
December 2. NYÍREGYHÁZA	10.00	Kádek Henriett és D. Nagy Lajos műsora
December 3. MISKOLC	14.00	Kádek Henriett műsora vitafórum, vitavezető: Furmann Imre
December 3. FORRÓ-ENCS		program az önkormányzat szervezésében
December 7. EGYEK	15.00	program az Egyeki Ált. Isk. szervezésében
December 8. EGER	14.00	Kovács Kati műsora vitafórum, vitavezető: Ómolnár Miklós
December 9. PÜSPÖKHATVAN	10.00	Somló Tamás műsora
December 9. NAGYMAROS	15.00	program a Gyurcsók József Gyógycentrum és a tatabányai szeretetközpont szervezésében, benne szeretet meditáció és a tatabányai Narancsvirág country-együttes műsora
December 10. SZOLNOK	10.00	Gerendás Péter műsora vitafórum, vitavezető: Boros Lajos
December 10. BUDAPEST Nyugati pályaudvar	14.00	Ladánybene műsora

MEGRENDELŐ

Megrendelem a Magyar Vasutas című lapot
1996. évre ..... példányban
a következő címre:

.....irányítószám .....település

..... utca ..... házszám.

A Magyar Vasutas megjelenik kéthetente.
Ára: **20** Ft/lap. Egy évi előfizetés díja: **480 Ft.**

A megrendelőlap szerkesztőségünkbe való beérkezését követően, befizetési utalványt megküldjük.

ÁLLAMI TÁMOGATÁS NÉLKÜL A BKV?

A sztrájkolók közé sodródhatnak

A BKV szakszervezetei felháborodással értesültek arról, hogy Bokros Lajos pénzügyminiszter jövőre nem javasol állami támogatást a cégnek. Vág Péterné, a részvénytársasági átalakulás előtt álló 19 ezer fős vállalat legnagyobb szakszervezetének vezetője kijelentette: tiltakoznak az eddigi — 2,3 milliárd forintos — állami támogatás elvonása miatt.

Az érdekképviseletek úgy vélik, hogy a kormányzatnak mielőbb újra kell gondolnia ezt a kérdést. Ellenkező esetben Budapesten és a főváros környékén élőknek több mint száz autóbusz-, illetve villamosjárat *megszüntetésével*, *ritkításával* kellene számolniuk. Budapest tömegközlekedésének ellehetetlenülése mellett — az állami támogatás hiánya miatt — meghiúsulna a Világbankkal tervezett szerződés, és *reménytelenné* válna a dolgozók bértárgyalása is. *Vág Péterné* szerint ez utóbbi következtében az eddig toleráns magatartást tanúsított BKV-dolgozók is *beállhatnak majd a sztrájkolók közé*. Bíznak azonban abban, hogy erre nem kerül sor, és a törvényhozás nem sodorja működésképtelen helyzetbe a céget.

1996 ELSŐ NEGYEDÉVRE

Lehetőségek

Vasutasok Szakszervezete tagságának

1996. január 4-től—április 4-ig

Csütörtök 14.00 órától a következő hét csütörtöki napjának délelőtt 10.00 óráig (7 éjszaka, 8 nap), turnusonként 2 szoba áll rendelkezésre Hajdúszoboszlón a HŐFORRÁS üdülőben.

A részvételi díjak az alábbiak szerint alakulnak:
50 százalékos kedvezménnyel
2 személy részére
Teljes ellátással 14 400 forint. Félpanzióval 12 800 forint
1 személy részére
Teljes ellátással 8 500 forint Félpanzióval 6 900 forint

Az igénybevételhez az illetékes alapszervezet (szakszervezeti bizottság titkára vagy gazdasági felelősének) aláírása és pecsétje szükséges, amelyben igazolják a VSZ-tagságot.

Jelentkezni lehet Kvaka Mihálynénál a Vasutasok Szakszervezetének Központjában (1068 **Budapest**, *Benczur u. 41. I/7-ben*) személyesen, vagy telefonon a 01/19-77/188 melléken.

KISVASÚT-MENTÉSI AKCIÓ DEBRECENBEN

„Zsuzsiért”

Mintegy háromszázan kaptak emléklapot Debrecenben, akik személyesen is részt vettek a Zsuzsi kisvasút „feltámasztási kísérletében”. Zsuzsi nem más, mint a debreceniek közkedvelt erdei vasútja, amelynek megszüntetéséről a közelmúltban döntött a cívis város önkormányzata. A város lakói azonban nem fogadták el a közgyűlési „diktátumot”, s a megszüntető határozatot követő napon megalakították a „Zsuzsi” Kisvasútért Baráti Kört. A civil szerveződés életre hívása olyannyira eredményes volt, hogy mindeddig sikerült megakadályoznia a sínpálya — már eldöntött — felszedésének megkezdését.

A kisvasutat *1882-ben építették*, eredetileg *gazdasági vasútként* üzemelt, majd az 1920-as évektől megnyitották a *személyforgalom* előtt. Ekkortól lett *„Zsuzsi”* a kisvonat, amely közvetlen kapcsolatot jelentett Debrecen és a vasút nyomvonala mellett egyre szaporodó tanyavilág között.

A MÁV *1977-ben megszüntette a kisvasúton a közlekedést*, amelyet akkortól — már csak 16 kilométeres pályaszakaszon — *Debreceni Úttörővasút* néven a helyi közlekedési vállalat üzemeltetett. Később *erdei vasút* lett az úttörővasútból, a környékbelieknek azonban mindig is „Zsuzsi” maradt, s ahogy fogyott a város pénze az üzemeltetésre, úgy növekedett a lakosság nosztalgiája a kisvonat iránt.

Így történt, hogy amikor a végleges megszüntetésről döntöttek, összefogott a város *„Zsuzsiért”*. November egyik hétvégéjén pedig nosztalgiademonstrációt tartottak a kisvasútért: több mint háromszázan — köztük szépszámú önkormányzati képviselő — vettek részt a *baráti kör* és a *Hortobágyi Nemzeti Park „Szerkő” Oktatóközpontja* által szervezett megmozduláson. A résztvevők *emléklapot* kaptak és jelképesen *egy-egy síndarabot* vásárolhattak, amely a „Zsuzsi” megmentésére létrehozott alapítványt gyarapítja. Az igazi meglepetés azonban az volt, amikor bosszú idő után *ismét elindult* „Zsuzsi”, hogy a fatelepi állomásról a hármashegyire és vissza magával vigye a megmentésére szövetkezett debrecenieket.

k.

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: **dr. Dura László**
Szerkesztő: **Karácsony Szilárd**
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: **dr. Márkus Imre,**
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 Ft, félévre 132 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 95-2908
Felelős vezető: **dr. Csöndes Zoltán** vezérigazgató
ISSN 0460 6000

Lakáscsere

Elcserélném megvásárolható, hasonló MÁV- vagy önkormányzati lakásra, Budapest VIII., Kerepesi úti, 2 szoba, komfortos, jó állapotban lévő, I. emeleti, telefonos, 62 négyzetméteres MÁV szolgálati lakásomat. Minden megoldás érdekel.
Telefon napközben: 270-4744/1283, vagy 270-4760/1283, Róna Kálmán.

Igényesnek eladó Göd központjában egy kétszintes, teljesen különálló, kétlakásos, gázfűtéses, alápincézett, garázsos, erkélyes, illetve teraszos, parabolaantennás családi ház, 155 négyszögöles telken. A lakások 150-150 négyzetméteresek, 4 szobásak. Érdeklődni: Bencze Györgyi 8-14 óráig a 01/49-09-es üzemi telefonon.

Elcserélném Miskolc legszebb részén, a Diósgyőri várnál lévő 2 szoba, nagy konyhás, összkomfortos, telefonos, parabolaantennás, reluxás, vízórás, 51 négyzetméteres, saját tulajdonú lakásomat budapesti saját, önkormányzati vagy MÁV-lakásra. Minden megoldás érdekel. Kérem, a következő telefonszámon hagyjon üzenetet, majd visszahívom: 04/18-32, 06/1-185-8707!

Elcserélném 3 szobás, kertes, telefonos MÁV-lakásunkat 2 szobás önkormányzatira MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Telefon: 57/421-076.

Eladó Börzsönyben, Bp.-től 60 km-re, 360 négyszögöles telek, egy 32 négyzetméteres, magas tetős, teljesen berendezett faházzal. Tetőtér félig beépítve, Előszoba, 2 szoba, konyha, fürdőszoba, benne WC. Víz, villany, propán-bután gázfűtéssel, teljes berendezéssel. Családi okok miatt, áron alul sürgősen eladó, 1 300 000 Ft-ért. Érdeklődni: 220-16-04 számú telefonon.

Elcserélném Budapest Kerepesi úti belső udvarra néző 2 szobás, fürdőszobás, étkezős, gardróbos, gázfűtéses vállalati bérlakásomat MÁV-dolgozókkal két kisebbre megegyezéssel. Minden megoldás érdekel! Megbeszélés, érdeklődés Szabadi László 66-27, vagy a 215-21-73 sz. telefonon.

Lapzárta után

— A VDSZSZ a végleges vagyonmegosztási megállapodás megkötése előtt önkényesen birtokba vette a VSZ székbázának három helyiségét. A Vasutasok Szakszervezete írásban szólította fel a társszakszervezet vezetőjét, hogy a tulajdonviszonyok végleges rendezéséig szüntesse meg a jelenlegi állapotokat és törekedjen a vagyonmegosztás tárgyalásos rendezésére.

A VDSZSZ által kialakított helyzet és atrocitások miatt a VSZ őrző-védő szolgálatot bízott meg a birtokvédelmi feladatok ellátásával a székház nyugodt és biztonságos működtetése érdekében.

***

— Sztrájkbizottságot alakított november 16-án éjjel a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete (VDSZSZ). Másnap a Mozdonyvezetők Szakszervezetének (MSZ) ügyvivő bizottsága döntött a sztrájkbizottságuk felállítása mellett. Az MSZ ügyvezető alelnöke újságírók előtt indoklásként hangoztatta, hogy a vasutas bértárgyalások holtponton vannak, s a munkáltató magatartása veszélyezteti a jövő évi béremeléseket.

A ZÁRFÉKEN BESZÉLIK

Rovatunkban kizárólag olyan témák szerepelnek, amelyekről már a zárféken ülő kollégáink is tudnak.

Más ez az idegen szavak szótára

(Forrás: Bakos: Idegen szavak szótára)

Divízió: latin eredetű szó szakmailag a katonaságnál használják, jelentése: hadosztály
Divízió igazgató = hadosztály-igazgató
Divízió osztályvezető = hadosztály-osztályvezető
Kontroller: angol eredetű villamos szakmai szó, jelentése: kormánybenger, villamos motorok szabályozásához szükséges áramkörök kapcsolására használt sokfokozatú villamos készülék.
Igazgatósági kontroller = igazgatósági kormányhenger
Igazgatósági főkontroller = igazgatósági főkormánybenger
Profit (francia) közgazd. = nyereség, haszon, tőkehaszon
Center (lat) sport = középcsatár
Területi profitcenter = területi haszonközépcsatár, területi tőkehaszon-középcsatár
Alprofitcenter = albaszon-középcsatár, altőkehaszon-középcsatár
Kvázi (lat) = szinte, mintegy, majdnem
Kvázi profitcenter = szinte haszonközépcsatár, majdnem haszon-középcsatár, mintegy tőkehaszon-középcsatár
Helyesen:
Kontrollőr (francia) = ellenőr, felügyelő, felvigyázó
Centrum = közép, központ, központi szerv, középpont.

Ha nem tudják, akarják, a magyar szót, akkor illene az idegen szóösszetételek jelentésére vigyázni! „Sportnyelven” szólva: ne adj fel magaslabdát.

M.S.Z.M.V. : Mi ez?

A helyes megfejtők 8-10 százaléka között végkielégítést sorsolunk ki április 31-ig.

Megfejtés: (MÁSZEZ A MÁV)

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generálkivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generálkivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE BIZAKODIK

A hatékonyabb tárgyalások reménye

Összeült a központi sztrájkbizottság

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége és központi sztrájkbizottsága 1995. december 6-án együttes ülést tartott, amelyen értékelte a MÁV Rt. és a vasúti érdekképviseleti szervezetek közötti jövő évi keresetfejlesztésről folyó tárgyalások eddigi eredményeit és a kialakult helyzetet.

Pozitívan méltatta a MÁV Rt. és az érdekképviseleti szervezetek között eddig létrejött megállapodást, amely egy hatékonyabb tárgyalást segít elő. Úgy értékelték, meg van az esélye annak, hogy ez rövid időn belül lehetőséget teremt a konfliktus nélküli bérmegállapodásra, ami a vasutasság egészét pozitívan érintheti.

A VSZ elnöksége és a központi sztrájkbizottság december 20-án 10.00 órára összehívta a Vasutasok Szakszervezete választmányát, hogy megállapodás hiánya esetén, döntsön egy esetleges sztrájk megbirdetéséről.

Végezetül felkérték a Vasutasok Szakszervezete valamennyi testületét és tisztségviselőjét, hogy az eredményes nyomásgyakorlás érdekében a szükséges intézkedéseket tegyék meg.

(A döntés hátteréről írt dr. Bíró Tibor, a VSZ alelnöke lapunk 3. oldalán.)

ÁRA: 11 FT

MAGYAR VASUTAS

XXXIX. évfolyam, 23-24. szám A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 1995. DECEMBER 15.

BEMUTATKOZIK A VSZ SZEGEDI TERÜLETI BIZOTTSÁG

Kedves Olvasó!

Tisztelettel köszöntöm a kedves olvasókat. A Magyar Vasutas hasábjain a Vasutasok Szakszervezete területi szervezetei közül most a Szegedi Területi Bizottság mutatkozik be. A sokrétű és szerteágazó szakszervezeti munkából, itt csak néhány mozaikot szeretnék kiemelni.

A MÁV Rt. Szeged Üzletigazgatósága a részvénytársaság legnagyobb területű és leghosszabb mellékvonal-hálózattal rendelkező gazdasági egysége. Ebből fakad az, hogy érdekvédelmi, érdekképviseleti munkánkat is ilyen nagy és tagolt területen kell végeznünk. A tényleges dolgozókat tömörítő alapszervezeteink száma 46, az önálló nyugdíjas alapszervezeteké pedig hét.

A mindenkori vasúti vezetés szervezetettel kapcsolatos kísérletező kedve területünket sem kímélte. Számos alkalommal „eljátszottuk" a kísérleti nyúl szerepét a vasút nem oly távoli múltjában és a jelenében is. Így területünkön szerveződött először üzemfőnökség, majd serdülő korában mi „bizonyítottuk" be annak életképtelenségét. Napjainkban szinte mi nyújtunk otthont egy kísérletnek: a vésztői Regionális Üzletvezetőségnek, amely a mellékvonalaknak jelenthet — egyesek szerint — megváltást.

Voltunk eddig mi már igazgatóság, üzletvezetőség, üzletigazgatóság. Dolgoztunk három, majd négylépcsős rendszerben. Jelenleg a kétlépcsősre készülünk. Most viszont sok kollégát az foglalkoztat, mi lesz velünk holnap?

Leszünk-e még egyáltalán?

Mári Gábor
a szegedi TB titkára

MAGYAR VASUTAS

Anno domini
1911

VASUTASOK KARÁCSONYA

ÍRTA: ÁBRÁNYI EMIL

Mikor lecsúfolt a szent homály
És csillogtak a pici fák:
Titokzatos, mély áhítatban
Elrémult a zajos világ.
Hogy lelkén, saját ölelgyébe lesz
A leggyorsabb láb is piker.
Egy pillanatra mind megállunk:
Jézushoz csak Jézushoz nálunk!

Csak egy nem állhat meg soha.
A gépnek nincs karácsonya!
Fáradhatatlan, súlyos lába
Beléglat hódba, éjszakába.
A gépnek nincs ujja sem
Sziklák felett, sikos jegen,
Belélhatatlan sivatagon
Örökké csattog, búg, robog!

És az, a ki a gépen ült,
Nyugalmat így sem talált.
A pénz, amit mindenki más
Lelkéből: ennek indulásL..
De társak nélkül nincsen é.
Vas-gép vas-markú mestere.
Megy hiven és bátran oda
A halálba, a fehérő!

Ezernyi gyertya ég, lobog.
Az emberek mind cégen vannak.
De ők a fenyves sírnak
Hosszú során csak álmodnak
Nincs soruk, nincs nyugvó.
— Ez a földdarab halnái —
Mikippen gyűlnek sorra fel
A drága ünnep kincses fái!...

És míg a roppant gép szalad
Száz állomáson végig zúgva.
Bús méltósággal oltalmukba
Tér ősszes mindez gondolat
Így nálunk is Jézushoz fújja.
De fel-ürön lehet csak ott.
Most a család, az ellagyott
Anyjához gondol az apáról...

Ő nincsen később hada.
Jaczúl-e sorsod alakul?
Szebb jutalomban lesz-e részed?
Vagy akkor lesz csak pihenésed.
Ha majd robarra a nagy fekete gépen
Végtelenül, rémesen dörögve
Magához egy korladt fakoporsót tovább
És ott alszol, béke, mindörökké!



SZÉP KARÁCSONYT,
BOLDOG ÚJ ESZTENDŐT KÍVÁNUNK
VALAMENNYI KOLLÉGÁNKNAK
ÉS CSALÁDTAGJÁNAK

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE NEVÉBEN:

MVJ Quality

ISO 9000 Szabványsorozat szerint tanúsított a
MÁV VASJÁRMŰ KFT
Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313 - 313

TÜV CERT

NYUGDÍJAS VILÁG

Monori évadzáró

Évadzáró taggyűlését tartotta a monori vasutasnyugdíjasok csoportja november 20-án. Molnár Elek csoportelnök üdvözölte a megjelent tagokat, Pallos György központi titkárt, dr. Dudás Jenő helyi polgármestert, Kapitány Istvánt, az Országos Vasutas Klubok titkárát, valamint a megjelent társcsoportok elnökeit.

Miután egyperces néma felállással adóztak az elhunytak emlékének, az elnök azzal kezdte beszédét, hogy nem könnyű manapság vasutasnak lenni. Egyszer a háború miatt, máskor az indokolatlan politikai gyanakvás, az iszonyatos energiákat felemésztő újjáépítés, a romló műszaki feltételek stb. Nehéz, tehát, a vasutassors, de nem könnyebb a nyugdíjasok sorsa sem.

A vasút a legrosszabb körülmények között is talpon maradt, mert mindig volt néhány tízezer ember, aki tudta, hogy a vonatoknak menni kell, az árut szállítani kell, az élet nem állhat meg. Mi nyugdíjasok olyan hitelezők vagyunk — folytatta az elnök —, akikkel szemben egy élet munkája alapján a társadalomnak van tartozása. Az elmúlt időben sorsunk egyre rosszabbra fordult, ezért szakszervezetünk nem hagyhatja cserben nyugdíjasait. Ezért vagyunk most is itt.

Reméljük: a nyugdíj emelése év végéig elintézést nyer. A kivételes nyugdíjemelés visszakerült a MÁV Nyugdíjigazgatóságához. A monori nyugdíjas vasutasok közül kivételes emelést kapott néhány kollégánk 500-900 forint értékben. Köszönet érte. A egészségügyi ellátásról, a MÁV kórház sorsáról szólva az elnök elmondta, hogy Monoron is gyűjtenek aláírásokat, hogy maradjon minden úgy, ahogy jelenleg van. Reméljük a legjobbakat.

A vasúti kedvezmények megvonásáról is szó esett, a családtagok ezentúl 6 szabadjegyet és korlátlan önköltségi jegyet válthatnak. Itt említette az elnök, hogy az igazolványokat ki fogják cserélni és minden nyugdíjasnak új fényképet kell az állomáson leadni.

A továbbiakban beszámolt a klubéletről az elnök. Jól sikerültek az „*Ismerd meg hazádat mozgalom*" buszkirándulásai. Színvonalasak voltak a Művelődési Házban tartott vetített képes előadások.

Pallos György többek között arról is szólt, hogy a Vasutasok Szakszervezetének elnöksége is elismerte a nyugdíjasok országos szervezetének működését és a jövőben is támaszkodik az idős kollégák együttműködésére.

M.E.

Fél évszázad a szakszervezetben

Ötvennyolc nyugdíjas vasutast köszöntöttek társaik a ceglédi Vasutas Otthonban november 14-én abból az alkalomból, hogy 50 éve tagjai a Vasutasok Szakszervezetének.

Utassy József elnök éves beszámolójával kezdődött a találkozó. A hozzászólók elmondták: „mi, ceglédiek, beleestünk a nagymérvű vasútfelszámolásba, amit az 1968-ban korszakalkotónak minősített Csanádi-féle vasútromboló politika bocsátott útjára". Először áldozatul esett a *hantházai* vasútvonal és a (KCK) kisvasút. 1993-ban *fűtőházunk* és *szertárunk*, 1995-ben pedig *művelődési házunkra* kerül sor? Amit 1936-ban a Vonatkísérők Országos Egyesülete, valamint a ceglédi vonatkísérők vásárolták meg a Kossuth Ferenc u. 14. szám alatt. Valaha volt itt *fúvószenekar*, *színjátszó csoport*, *énekkar*.

Elhatározták, hogy *aláírást gyűjtenek* 1100 ceglédi nyugdíjas között, és reméljük, hogy a ténylegesek is csatlakoznak hozzánk, amit eljuttatunk a Vasutasok Szakszervezetéhez.

A jubilálók köszöntéséhez énekkaruk is csatlakozott.

A ceglédiek mellett *jászkarajenői*, *törteli*, *hantházi*, *cseméi* vasutasok is eljöttek erre az ünnepségre.

MUNKAVÉDELEM

A vasúti kocsi tetején munkát végzők figyelmébe

A fedett, illetve tartálykocsik felső tetőnyílásának nyitását, zárását, kocsizárak elhelyezését végző dolgozó leesés elleni védelme alapvetően, az eddigi gyakorlat szerint, csak személyi tényezőkre korlátozódott (orvosi alkalmassági vizsgálat, magatartási szabályok betartása). A felső töltőnyílások megközelítésére szolgáló kocsiszerkezeti elemek (feljárólétrák, kezelőjárdák) megfelelő műszaki megoldást nem biztosítanak leesés ellen. Biztonságos megoldásként elfogadott kezelőhidak csak néhány nagyobb lefejtőhelyen vannak kiépítve.

A *MÁV Munkavédelmi Szabályzata* előírja, hogy 2 méternél nagyobb szintkülönbségű, leesési veszélyt jelentő munkakörnyezetben, ahol védőkorlát vagy egyéb műszaki megoldással a dolgozók védelme nem biztosítható, *munkaövet*, vagy *biztonsági hevederzetet* kell biztosítani.

A gyakorlatban a vasúti kocsik tetején a munkaövek használata további problémákat vetett fel, így azokat vagy ki sem adták a dolgozóknak, vagy alkalmazásukra nem került sor.

A kocsi tetején munkát végzők reális veszélyeztetettségének bemutatása és a lehetséges megoldások széles körű megvitatása céljából a *debreceni Üzletigazgatóság a KTE Hajdú-Bihar megyei Szervezett Munkagazdasági és Vasútüzemi Szakcsoportjával* közösen 1995. november 14-én Debrecen állomáson *munkavédelmi eszközbemutatót és fórumot* szervezett.

A rendezvényen *a MÁV árufuvarozási, forgalmi, gépészeti és munkabiztonsági szakemberei* mellett részt vettek a *munkavállalók munkavédelmi képviselői*, a nagyobb *fuvaroztatók*, valamint Hajdú-Bihar megye és Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területi munkabiztonsági felügyelője.

A korszerű egyéni védőeszközök használat közbeni bemutatóján a jelenlévők előtt nyilvánvalóan beigazolódott a munkavállalók és a szolgálati főnökségek által felvetett problémák valódisága. Voltak olyan kocsitípusok (például *Has, Tcs*), amelyek kezelőjárdáján haladva *semmilyen kikötési lehetőség* nem volt található. Azoknál a kocsiknál viszont, ahol a kezelőjárda korlátjába a munkaövet be lehetett kapcsolni, a *merevítések miatt* lépésenként hajlongva ki-be kapcsolásokat kellett végezni.

Ezt a „mutatványt" látva, egyöntetű volt a vélemény, hogy így végighaladva a kezelőjárdán, *nagyobb a leesés veszélye, mint kikötés nélkül*. A töltőnyílásokhoz eljutva a *dómfedelek*, vagy *eltolható tetők* kezelése közben — különösen nagyobb erőkifejtés esetén — a munkaöv használata elengedhetetlennek tűnt a biztonságos munkavégzéshez. A bemutatót követő fórumon elhangzott vélemények egységesek voltak abban, hogy a *leesési veszély valós* és a megoldás összetett feladat. A bemutatón látottak és a fórumon elhangzott sokszempontú véleményeket felhasználva a jelenlévő főosztályok képviselői elhatározták, hogy *közösen kidolgozzák a megfelelő megoldást.*

Bár a végleges megoldásra még várni kell, azonban a rendezők elégedetten nyugtázták, hogy egy régóta sok vitára okot adó helyzetben az érintett felek megismerve egymás véleményét, a mindenki által elfogadható megoldáshoz közelebb kerültek.

Fézer György
üzletigazgatóság
munkavédelmi vezetője

Nyugdíjas vasutasok szolgálatában

A szegedi nyugdíjas alapszervezet elmúlt évi munkájáért a Vasutasok Szakszervezete elnökségétől elismerést kapott. Pályamunkájukat kiválónak minősítették. Az alapszervezet életéről, munkájáról Gulyás Ferenc elnökkel beszélgettünk.

Az alapszervezet elnöke bemutatkozásként elmondta: működési területük Szeged városra, valamint 20 településre terjed ki, az itt élő alapszervezeti tagok száma megközelíti az 1500 személyt. Az alapszervezet munkáját 9 tagú elnökség irányítja 2 főbizalmi és 54 bizalmi közreműködésével.

Taglétszámuk állandóan változik, ennek részben oka, hogy a tagság több mint *ötven százaléka 70 éven felüli*, közel száz fő pedig 85 éves, vagy ennél is idősebb. Sajnos, évente 60-70 tagtársuk hal meg. Másrészt a taglétszám alakulását az *egyre romló életkörülmények* is befolyásolják, többeknek a *minimális tagdíj fizetése is gondot jelent*. Az elmúlt évben komoly szervező munkát végeztek a *létszámcsökkenés megállítására*, illetve növelésére. Erősítették a bizalmi hálózatot: kérték a szakszervezeti bizottságokat, hogy a nyugdíjba vonulók *kartonjait* küldjék meg részükre, széles körű *tájékoztatást* adtak tevékenységükről és arról, hogy miért érdemes nyugdíjasként is megtartani a szakszervezeti tagságot. Szervezőmunkájuk eredményeként az 1994. december végi 1327-ről tagságuk ez év júniusára 1455-re *emelkedett*.

Figyelemre méltó tényként említette *Gulyás Ferenc*, hogy területükön a Mozdonyvezetők Szakszervezete *nyugdíjasait nem igazolja át, őket a „ténylegesek" létszámában tartják*. Ennek magyarázata, hogy anyagi helyzetük miatt *jobban tudják segélyezni* őket. Ennek ellenére az utóbbi hónapokban érződik változás, többen jelentkeznek át, mivel itt nálunk megfelelő szervezeti életet biztosítanak számukra. A nyugdíjasok bizalmi testülete havonta ülésezik: napirendjén központi információk, s aktuális tájékoztatók szerepelnek. Évente két taggyűlést rendeznek, amelyen a tagság 15-20 százaléka megjelenik. Ezeken a taggyűléseken a meghívott vendégek (például VSZ országos nyugdíjas szervezet elnöke, üzletigazgató, MSZOSZ megyei képviseletvezetője, VSZ TB-titkára, TEK igazgató-főorvosa stb.) a nyugdíjasokat érdeklő kérdésekről adnak tájékoztatást. Hetente két alkalommal négyórás fogadónapot tartanak, ahol alkalmanként átlagosan 25-30 tag jelenik meg, s a tagdíjfizetés mellett (tagdíjfizetési morálju k 93 százalékos) lehetőség nyílik a beszélgetésre, közhasznú információk cseréjére. Hasonló célt szolgálnak a klubnapok és a különféle más rendezvények. A bizalmiak felkeresik az idős, beteges, magányosan élő tagokat, tájékoztatják őket az alapszervezet életéről, akik esetleg problémáik megoldásához segítséget is nyújtanak.

A felsőbb szervek felé továbbítják a véleményeket, de a gondokat igyekeznek helyben enyhíteni. Fogadónapjaikon „szolgáltatást" végeznek: a tanácsadástól kezdve a kérelmek, kérvények megírásáig sok mindenben megpróbálnak segítséget nyújtani. Évente 300-350 segélykérelmet intéznek el, s 25-30 kivételes nyugdíjellátási kérelemmel foglalkoznak. Sajnos a szegedi városi önkormányzat elég mostohán kezeli a vasutasnyugdíjasok segélyezési kérelmét, nehéz közgyógyellátási igazolványhoz jutni. Emiatt a polgármesternél is tiltakoztak. Minden személyes ügyben eljárnak, munkakapcsolatuk van a nyugdíj-igazgatósággal, a biztosító egyesületekkel és az ÖTA-val. Több esetben igénybe vették a VSZ jogsegély-szolgálatának szolgáltatásait. A hatékonyabb érdekképviselet érdekében a bizalmiak felkészítését, informálását folyamatos feladatuknak tekintik.

Gulyás Ferenc nem kis büszkeséggel említette: alapszervezetük 130 tagja mellett nyugdíjasklubot is működtet. Havonta tartanak klubfoglalkozásokat, programjaik között kirándulások, egészségügyi előadások, családi rendezvények, kulturális programok szerepelnek. Amatőr kultúrcsoportjaik (énekkar, színjátszó, versmondó csoportok) eredményesen szerepeltek különféle országos és megyei bemutatókon, versenyeken.

Az alapszervezeti munka értékelése során szó esett a külső kapcsolatokról is, s itt elsősorban a TB, s azon belül is Mári Gábor titkár személyét emelték ki, aki folyamatosan tájékoztatást ad részükre a VSZ munkájáról. Hasonlóan jó a kapcsolatuk a szakszervezeti bizottságokkal, a szolgálati főnökségek vezetőivel és más szervekkel.

Gellért József

„Zsíroskenyér-party"

A volt Istvántelki Főműhely Pénzügyi Osztály dolgozói Hermann Mária kezdeményezésére kellemes meglepetésben részesítették egykor dolgozó társalkat.

A meghívó bár „Zsíroskenyér-partyra" szólt, meglepetésünkre terített asztal várt bennünket, sok-sok és finomabbnál-finomabb ínyencségekkel. Még pezsgő is került az üdítők mellé. A szép számban megjelenteket a vezetőnő köszöntötte, majd kötetlen beszélgetés következett.

Jól esett a 10-15 éve nem látott kollégáinkkal nekünk, nyugdíjasoknak, eszmecserét folytatni, gondolatainkat kicserélni. A legjobban az elgondolás megvalósítása tetszett, amit *„követni fog újabb találkozás"* — a vezetőnő, Hermann Marika szavaival élve.

A „zsíroskenyér" ilyen jól még sohasem esett és ízét sokáig érezni fogjuk mindannyian, akik ezen a találkozón részt vettünk.

Köszönet érte!

Váczy Jánosné
Újpalota

FÉL ÉV ALATT 35 MILLIÓS BÜNTETÉS

Eltitkolt munkahelyi balesetek

A nyolcvanas évek végéig mindössze 15-17 ezer munkáltató tevékenykedett Magyarországon, mára 240 ezerre nőtt a munkaadók létszáma — tudtuk meg Gáspár Imrénétől, az Országos Munkaügyi Főfelügyelőség (OMFF) felügyeleti főosztályának vezetőjétől, aki elmondta azt is, hogy jelenleg a 618 ezer regisztrált egyéni vállalkozó 22 százaléka foglalkoztat alkalmazottat.

A romló munkakörülmények ellenére szembetűnően alacsony a munkahelyi balesetek száma: amíg 1991-ben 53326, az idei év első félévében csak 22008 munkahelyi balesetet jelentettek be az OMFF-nek. A szakértő szerint ez nem tükrözi a valóságot, az adatok a *feketemunka növekedésére* utalnak. Erősítik azt a gyanút is, hogy a munkaadók, munkahelyi baleset esetén, fizetett szabadságra küldik dolgozóikat — mondta a főosztályvezető. Éppen ezért az eltitkolt munkahelyi balesetek felderítésére kétnapos „célellenőrzést" tartott az OMFF.

Bár az üzemi balesetek társadalombiztosítási (tb) ellátásra jogosítják fel a dolgozókat, ám ha a tb megállapítja, hogy a munkaadók nem tették meg a baleset elkerülésére a megfelelő megelőzési intézkedéseket, úgy az ellátás teljes összegét — táppénz, gyógykezelés díja — a munkaadó köteles a tb-nek visszatéríteni. Munkahelyi baleset előfordulásakor azonban a munkaadó *csak elmulasztott intézkedései miatt terhelhető*. Nem felelős a munkaadó úti baleset során, így például a feketefuvarban történt sérülések miatt. E tekintetben figyelemre méltó, hogy 1991-ig a baleseteknek csupán 17 százaléka volt úti baleset, tavaly év végén viszont már 30 százalékuk.

Mivel az OMFF ellenőrzési jogkörrel rendelkezik, az egyéni bejelentésekre — ezek egyformán lehetnek lakosságiak és rendőrségiek — vizsgálatot indíthat, rendellenesség esetén pedig bírságot szabhat ki. Idén az első félévben a mulasztást elkövető személyre — a bírságbatár legfeljebb 5000 forint — további 6,16 millió forintot szabott ki az OMFF. Súlyosabb szabálytalanság miatt — az esetenként 50 ezer és 3 millió forint között kiszabható bírságból — a cégektől eddig 8,22 millió forintot szedett be az OMFF. Az eddig felsorolt összeg körülbelül *fele-fele arányban folyt be a központi költségvetésbe és a Munkavédelmi Alapba*. A külföldi állampolgárt engedély nélkül foglalkoztató cégek a jogszabályok értelmében az „idegenlégiósok" fizetésének kétszeresét kötelesek bírságként megtéríteni. Az első félévben például 13,94 millió forintot fizettek a cégek a feketemunkások miatt. Ez a pénz a Foglalkoztatási Alap bevétele volt.

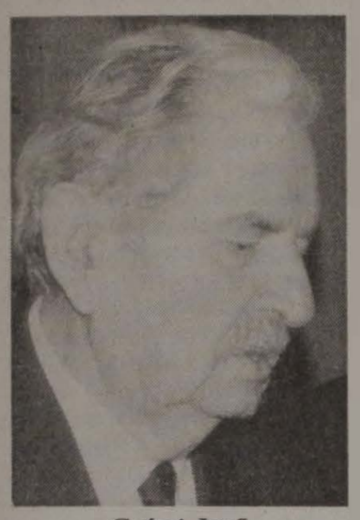
Gáspár Imrénétől megtudtuk: elkészült az a *törvénytervezet*, amely várhatóan jövőre szélesíti az *OMFF ellenőrzési jogát*. Ennek alapján az OMFF nemcsak a cégek tb-, szja- és bérelszámolási nyilvántartásába tekinthet be, hanem a vizsgálatok során igazoltatási jogköre is lesz.

-k.



JUBILEUMI GYŰLÉS

Tiszta szívvel tettük a dolgunkat



Gyócsi Jenő

A Magyar Vasutas legutóbb megjelent lapszámában részletesen taglaltuk: 1945. november 24-én alakult újjá a Magyar Hajósok és Vasutasok Szabad Szakszervezete.

Az ötven évvel ezelőtti időkre emlékezve *Győri István* VSZ-alelnök külön köszöntötte a nyugdíjas alapító tagokat. *Dr. Márkus Imre* VSZ-elnök ünnepi beszédében hangsúlyozta, hogy hit nélkül az ember nem érhet el semmit. Ötven évvel ezelőtt a vasutasok voltak azok, akik először szervezték meg önmagukat és ez jelzésértékű volt akkor, és az ma is. A visszatekintés pillanataiban is előre kell tekintenünk, mert a feladatok nem lettek kisebbek. *Feleky Pál*, a VSZ Nyugdíjasok Országos Szervezetének elnöke, kis megilletődöttséggel kezdte ünnepi beszédét. — Bocsássátok meg nekem, hogy a mondandóm néha könnyeket csal a szemembe. Nem tudok érzelem nélkül beszélni a VSZ újjászervezéséről. Ha visszatekintünk az 50 évvel ezelőtti időszakra, akkor a jelentőségét az adja az alakulásnak, hogy 25 évi eltiltás után jött létre a szervezet.

Szabó Tivadar, a MÁV Rt. személyügyi igazgatója, megemlékezésében érdekes dolgokra hívta fel a figyelmet. A VSZ emblémájában a V betűt, mint a győzelem jelképét is felfoghatjuk. Továbbiakban arról szólt, hogy a vasút vezetése arra törekszik, hogy hosszú távra kössön megállapodást a szakszervezetekkel. Befejezésül kijelentette: — A vasút nem egy vállalat a sok közül, amelyik bármikor tönkremehet, vagy újra felélesztheto, hanem egy olyan ipari kultúra, amely nélkül nemcsak a vasutasok lennének szegényebbek.

Az ünnepi gyűlés zárásaként dr. Márkus Imre a VSZ arany jelvényével tüntette ki *Visi Ferencet*, a Magyar Vasutas nyugdíjas szerkesztőjét és *Gyócsi Jenőt*, a VSZ alapító főtitkárát.

Gyócsi Jenő bácsi a Magyar Vasutas kérdésére válaszolva elmondta:

— A háború után sokkal küzdelmesebb volt a vasutasok élete, mint most, de mégis tiszta szívvel, lelkesedéssel tettük a dolgunkat. Akkor az embereket, a szakszervezeti tagokat könnyebb volt mozgósítani. Emlékszem, több mint tízezren tüntettünk a Parlament előtt 1945-ben, munkát, kenyeret követelve. Abban az időben nem sztrájkoltunk, hanem ilyen és ehhez hasonló demonstrációkat szerveztünk. Persze, ezzel nem azt akarom mondani, hogy most is ki kell vinni az embereket az utcára, ma az érdekérvényesítésnek más módszereivel lehet eredményt elérni.

Visi Ferenc kollégánk több mint 28 évet dolgozott aktívként a Magyar Vasutas szerkesztőségében. Egy kissé elfogódottá válik, amikor a hivatásáról, az elhivatottságról kérdeztük.

— Nem vasutasdinasztiából kerültem a szakszervezetbe, de úgy érzem, hogy újságíróként is igazi vasutas vált belőlem. Egy érdekvédelmi lapot írni, vagy szerkeszteni az kettős kihívást jelent, de ettől szép ez a szakma. Egyrészt újságot kell csinálni, mint bárhol másutt, másrészt a humánum oldaláról kell megközelíteni minden témát, hiszen soha nem kell elfelejteni, hogy mi vagyunk a vasutasokért, nem pedig fordítva.

A jubileum alkalmából többen emléklapot vettek át a Vasutasok Szakszervezete elnökétől.

TP



Visi Ferenc átveszi az Aranyjelvényt

TÜV CERT

TANÚSÍTVÁNY

DAR

A TÜV-Zertifizierungsgemeinschaft e.V.
ezúton igazolja, hogy a

MÁV Vasjármű
Járműjavító és Gyártó Kft.
Szombathely
Magyarország

a/az

Gépészeti alkatrészek, acél és alumíniumszerkezetek gyártása, vasúti járművek, hajtóművek, dízelmotorok javítása és korszerűsítése

érvényességi területen minőségbiztosítási rendszert vezetett be és alkalmaz.

Egy audit során, melynek jelentés száma: **5683**
bizonyítást nyert, hogy a rendszer megfelel a

DIN ISO 9002/ EN 29002
szabvány követelményeinek.

A tanúsítvány érvényes
1998. szeptember -ig
A tanúsítvány jegyzékszáma:
75.100.5683

Bonn, 1995.11.13.

TÜV CERT elnökség

TÜV Rheinland EUROQUA

Budapest, 1995.11.13.

TÜV Rheinland EUROQUA Kft.
TÜV CERT tanúsítóhelye

BÉRTÁRGYALÁSOK

DR. BÍRÓ TIBOR, A VSZ ALELNÖKE

Van még esély a megállapodásra

A Vasutasok Szakszervezete elnöksége és központi sztrájkbizottsága 1995. december 6-án együttes ülést tartott, amelyen értékelte a jövő évi bértárgyalások eddigi eredményeit. Az elnökség és a sztrájkbizottság — figyelembe véve a tárgyalások során eddig elért eredményeket — úgy ítélte meg, hogy az eddigieknél hatékonyabb tárgyalások segítségével van esélye annak, hogy belátható időn belül megkötésre kerüljön a jövő évi keresetfejlesztési megállapodás.

Mire alapozta az elnökség és a sztrájkbizottság megállapításait?

Novemberben megállapodás jött létre a tárgyaló felek között az 1994. december 13-ai megállapodásban rögzített teljesítményjutalom második, nem garantált (4 százalék) részének kifizetése tárgyában. A munkáltató megállapodásban vállalta továbbá, hogy a Munka törvénykönyvében 1995. szeptember 1-jei hatállyal bevezetett távolléti díj helyett 1995. december 31-ig az átlagkeresettel történő elszámolást alkalmazza.

Vállalta továbbá — bár ez nem része a jövő évi keresetfejlesztésnek —, hogy a Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár MÁV Rt.-vel munkaviszonyban álló tagjainak — a Pénztár alapszabályában 1996. január 1-jei hatállyal meghatározott — tagdíjuk 50 százalékát, valamint az 50 százalékra eső, a vonatkozó jogszabályok szerinti járulékokat a munkavállaló tagdíjának részeként a nyugdíjpénztárba befizeti.

A szeptember közepén megkezdett bértárgyalások alkalmával átadott jövő évi munkáltatói keresetfejlesztési javaslat — 10%-os alapbérfejlesztés mellett, amely tartalmazta a január 1-jén esedékes soros előléptetéseket is — mintegy 15 százalékos átlagkereset-növekedést irányzott elő.

Ezzel szemben a munkáltató által legutóbb átadott 8. sz. tárgyalási anyagban a munkáltató egy 19,5 százalékos átlagos alapbérfejlesztést biztosító tarifatábla bevezetésére tett javaslatot.

A munkáltató lehetőséget lát továbbá arra, hogy a jövő évi legkisebb személyi alapbért — amelynek forrását központi keretből biztosítaná — az egyéni körülményeket mérlegelve a jelenlegi besorolásnál magasabban, 1500—1800 forint között állapítsa meg a munkáltatói jogkör gyakorlója egyetértésben a vele partner szakszervezeti szervekkel. Ez az intézkedés mintegy 1000 MÁV-dolgozót érintene.

A javaslat szerint a munkáltató a jövő évtől a vontatási és forgalmi utazók részére is biztosítani kívánja az 1200 forintos adómentes étkezési hozzájárulást.

A javaslatban szerepel továbbá egy 5 százalékos garantált teljesítményjutalom — 4 százalék vasutasnapi és 2 százalék decemberi kifizetéssel —, továbbá — decemberi kifizetéssel — egy 2 százalékos, az 1996. évi üzleti terv teljesítésétől függő teljesítményjutalom bevezetése. Az elnökség és a sztrájkbizottság úgy ítélte meg, hogy az eddig megkötött részmegállapodások, valamint a munkáltatónak a bérfejlesztés mértékére vonatkozó ajánlatában bekövetkezett pozitív változás — még akkor is, ha ez a változás nem érte el a Vasutasok Szakszervezete által kívánatosnak tartott mértéket . A VSZ-elnökség és a központi sztrájkbizottság véleménye szerint a MÁV Rt. és az érdekképviseleti szervezetek között létrejött, a hatékonyabb tárgyalásokat célzó megállapodás rövid időn belül lehetővé tesz egy olyan bérmegállapodást, amely — leszámítva a legnehezebb megélhetési körülményekkel küszködő vasutas dolgozókat — egyetlen, foglalkoztatási csoportot sem részesít előnyben a többiek rovására, hanem a vasutasságot, mint egységes egészt érinti pozitívan.

Természetesen a kedvező előjelek ellenére is előállhat az a nemkívánatos helyzet, hogy nem jön létre belátható időn belül *egy ilyen típusú megállapodás, ezért az elnökség és a Központi Sztrájkbizottság december 20-ára összehívta a Vasutasok Szakszervezete Választmányát, amelynek jogköre kiterjed a sztrájk meghirdetésére is.*

MSZOSZ-SZEF szerződés

Összehangoltabbá, tervszerűbbé és kiszámíthatóbbá kívánja tenni az érdekképviseleti munkát a következő két hétben a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége és a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma. Az ezt tartalmazó és 1997. december 31-ig szóló együttműködési megállapodást az MSZOSZ részéről Sándor László elnök, a SZEF részéről pedig Szabó Endre elnök látták el kézjegyükkel.

A dokumentum aláírását követő sajtótájékoztatón *Szabó Endre* újságírók előtt emlékeztetett arra a jelenségre, hogy a világban a *szakszervezeti szervezetek erőiket egyeztetve*, egymással szövetségre lépnek. Ilyen célok érdekében fogadta el az MSZOSZ kezdeményezését a SZEF is. Szabó Endre hozzátette, hogy a szakmai együttműködés *nem jelenti a szervezeti integrációt*, nem érinti a két konföderáció *autonómiáját* és cselekvését, illetve *nem irányul egyetlen más szakszervezeti szövetség vagy konföderáció ellen sem.*

Sándor László szerint a szakszervezeti mozgalom *integrálása* irányába mutató megállapodás a munkáltatók egységes, erős fellépését szolgálja. A két szakszervezet *nem kíván más tömörüléseket a megállapodásból kirekeszteni*, sőt szellemiségében nyitott a más szervezetekkel való együttműködésre. A mostani megállapodástól mindkét fél *előnyöket* remél, nevezetesen a szellemi kapacitások jobb kihasználását, illetve szervezetten *nagyobb erő demonstrálását* bizonyos kérdések megoldásához. Ugyanakkor felelősséget is éreznek azért, hogy az országban kiszámítható stabil helyzet alakuljon ki.

Sándor László elmondta még, hogy egyelőre nem lehet tudni, miképpen dönt a Parlament számos, a munkavállalókat érintő, kérdésben. Az MSZOSZ az Érdekegyeztető Tanács ülésén arra számít, hogy folytatják az árbérvitát. A tárgyalások folytatására akkor is látnak reményt, ha a Parlamentben eltérő megállapodás születik. Amennyiben azonban ez a SZEF számára elfogadhatatlan, az MSZOSZ sem bocsátkozik külön alkuba.

900 EZER FORINTOS JÖVEDELEM FELETT: 48 SZÁZALÉK AZ ADÓ

Adónagyhatalom lettünk

Véglegesen eldőlt, hogy 1996-ban a középrétegeket rendkívüli módon megterhelő új személyi jövedelemadó tábla lép életbe. Bár a parlamentben a költségvetés végszavazása még hátravan, gyakorlatilag nincs nagy esély arra, hogy a sok-sok variáció után módosítsák a mostanit. Hiszen azok a képviselők, akik a név szerinti szavazáskor igent mondtak rá, várhatóan később sem változtatják meg véleményüket.

Dr. Vámosi Nagy Szabolcs, az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal főosztályvezetője szerint egyénileg a következőképpen lehet majd kiszámítani a fizetendő adót:

1. Az alkalmazottak adója:

A bérjövedelem adótáblája vonatkozik erre a rétegre, mivel ők — a vállalkozókkal ellentétben — nem írhatnak le az adójukból különböző költségeket. Ennek megfelelően például egy átlagos, évi 500 ezer forintos, alkalmazotti bér után fizetendő adó: 58 000 + 38 500 = 97 400 Ft.

2. A vállalkozók szja-ja:

Rájuk az összjövedelem adótábla vonatkozik. Így például évi 500 ezer forintos jövedelem után 103 500 + (120 000 x 0,4) = 151 500 forintot adózik.

3. Alkalmazott, de más jövedelme is van:

Ebben az esetben kissé bonyolultabb a számolás, mivel az összjövedelem adótábláját és a bérjövedelem adótábláját is figyelembe kell venni. Ha valakinek az éves 500 ezer forintos összjövedelméből 300 ezer forint munkaviszonyból származik, 200 ezer pedig egyéb tevékenységből, akkor első lépésként ki kell számolni a 300 ezer forintra eső adót a bérjövedelem adótáblája szerint:

14 100 + (50 000 x 0,32) = 30 100

Ezután ki kell számolnia a 300 ezer forint adóvonzatát úgy is, mintha az is vállalkozásból származna: ez 47 500 + (80 000 x 0,35) = 75 500 forint. A kettő különbségét (75 500 — 30 100 = 45 400) ezután szorozni kell a 300 ezer és az összjövedelem (500 ezer) arányával, azaz: 45 400 x 0,6 = 27 240

Ennyit kell tehát kivonnia abból az összegből, amely abban az esetben lenne a fizetendő adó, ha az 500 ezer forint kizárólag vállalkozásból származna.

Tehát a ténylegesen fizetendő adó:

151 500 — 27 240 = 124 260 forint.

Az összjövedelem adótáblája

Sávhatárok alsó (Ft)	Szorzó felső (Ft)	Érték a sávban	a sáv alján (Ft)
0	150 000	20%	0
150 001	220 000	25%	30 000
220 001	380 000	35%	47 500
380 001	550 000	40%	103 500
550 001	900 000	44%	171 500
900 001		48%	325 000

A bérjövedelem adótáblája

0	185 000	2%	0
185 001	250 000	16%	3 700
250 001	390 000	32%	14 100
390 001	550 000	35%	58 900
550 001	900 000	44%	114 900
900 001		48%	268 900

BEMUTATKOZIK A VSZ SZEGEDI TERÜLETI BIZOTTSÁGA

MÁRI GÁBOR: A VSZ SZEGEDI TB-TITKÁRA

Bizalom vagy válság

Avagy miért veszítette el a vasutasság a bizalmát

A bizalom és a válság szavaink jelentését nem kell megkeresnünk az Értelmező kéziszótárban. Mind a két szó tartalma könnyen meghatározható, hiszen közismertek. A bizalomról tudjuk, hogy egy nagyon nehezen megszerezhető és talán még nehezebben megtartható fogalom, míg a válság már egy-két évtizede „begyűrűzött" hétköznapjainkba.

Napjainkban mind gyakrabban találkozhatunk azzal a szóösszetétellel, hogy *„bizalmi válság"*. Sajnos, ez a fogalom áthatja az egész politikai felépítményünket és mindennapos, bár nehezen megtűrt „vendég". Közés politikai életünk jelen állapotát *Hegedüs Zsuzsa* szociológus fogalmazta meg a legtalálóbban: *„...Magyarországnak az a szerencséje, hogy fejlettebb a társadalma, mint a politikai elitje..."* Ezen megállapításával, sajnos, nem lehet vitatkozni.

Ösztönösen merül föl az emberben a kérdés. Ha országosan ilyen a helyzet, mi a tapasztalat a vállalaton belül. A kérdésre tömör válasz adható. Sajnos, az országos képnél semmivel sem jobb állapotok uralkodnak a MÁV Rt.-nél. Hogyan jutottunk el eddig, mi vezetett el idáig? Röviden válaszolva: a több évre visszanyúló *„szisztematikus munkával"* jutottunk el a mai kétes értékű helyzethez. Ennek számos okát lehetne felsorolni, amelynek — szerintem — objektív és szubjektív elemei is vannak. Ezek közül — nem törekedve a teljességre — néhányat kiemelek.

A bizalmi válság kialakulásában mindenképpen hatással volt *az ország gazdasági helyzetéből adódó vállalati teljesítményeink alakulása,* amely az utóbbi közel tíz évet jellemezte. A gazdasági környezet változásaira a vállalat vezetése által keresett, talált és adott *válaszok* szolgáltak rá a *bizalmatlanságra*. A miértek keresése talán azzal kezdődhet, hogy az elmúlt közel tíz évben mennyi új *vezetője volt a vállalatnak*. Ez önmagában még nem lett volna baj. A bajok ott és akkor kezdődtek, amikor az egymást követő személycseréket a megváltást jósoló, „ügyeletes" koncepciók is követték. Ki nem emlékezik a kitörési stratégiára, a közelmúlt „MÁV 2000"-re. Ma *„a MÁV Rt. megújításának modernizációs programja 1995-1998"* című elképzelés az ügyeletes „megváltó" koncepció.

Sajnos, a különböző elképzelések a vállalat számára *szerény eredménnyel* jártak. Kitalálóik *tévedhetetlennek* hitték magukat. Ezek az elképzelések *tiszavirág*-életűek voltak. Csak addig tartottak, míg kigondolóik hivatalban voltak. Az elképzelések *megdőltek, feledésbe merültek*, mindenféle vezetői tréningek, színes és jó minőségű brosúrák ellenére.

Ezek után miért csodálkoznak azon, hogy a vezetettek elvesztették bizalmukat a vezetők iránt.

Ezt a vállalatot már *„keresztül-kasul átvilágították"*. A vasutas lassan már ettől is *„sugárfertőzötté"* vált. Az átvilágításokkal az egyes szervezeti intézkedéseket tudományosan(?) is igazolni szerették volna. *Senki el nem számoltatta a vezetőket az évtizedes felelőtlenségekért*, a most már utólag bevallott rossz döntésekért. Erre mindig utólag — a mindenkori első számú vezető távozása után — az idő és az új vezető adott választ. Ettől a pillanattól kezdve a régi kórusnak — új karnagya és szólamvezetői lévén — új partitúra került a kezébe.

Ezek után miért csodálkozik bárki amiatt, hogy nincs meg a szükséges bizalom? Mindez mibe került eddig ennek a vállalatnak? Ki meri és ki tudja ezt összeszámolni? Erre — több ok miatt — én sem vállalkozom. Egyben viszont biztos vagyok: *a vasutas 1996. évre várt bérfejlesztését bizonyára* fedezni lebetne ebből. Sőt még az is lebet, hogy futná motivációra is...

Napjainkban változott-e és mennyiben a belyzet? Meglátásom szerint nem. Továbbra is a *„szervezői üzletág" a vállalat legeredményesebb vállalkozása.*

Szeretném leszögezni, nem vagyok szervezésellenes. Szükségességét és a szervezés jelentőségét elismerem, ugyanakkor a vasútnál mindenekelőtt a célok egyértelmű meghatározását tartom a legfontosabbnak. Nálunk a szervezést nem az alaptevékenység teszi szükségszerűvé, hanem a vállalat gazdálkodása motiválja. Mindezzel, azonban, évek óta nem lehet sokkolni a vasutast. Meg kellene próbálni például két szervezés között levegőt venni, erőt gyűjteni és talán az *alaptevékenységre nagyobb figyelmet fordítani*. A legutóbbi — sajnos, nagyon rövid — levegővételnyi szünetre 1994. március és 1994. szeptember között volt lehetősége a vasútnak. Ebben az időszakban nem volt szervezési elképzelés, de vezető sem. Hogyan is éltük ezt túl?

Ma érdekes jelenség részesei vagyunk. A vállalat függőleges „felszeletelése" történik, az irányítási szintek csökkentésével. A vezetés szerint a *hatáskörök összemosódnak*. Azt is tudni vélik, hogy az üzletigazgatóságokon *„... formális adatgyűjtési, összetolási, továbbpostázási szerepkör alakult ki..."* Ezt a mondatot talán egy kis csipkelődéssel úgy tudnám befejezni, hogy *... amiből jól megélnek az Andrássy úton*. De nem hinném, hogy egymásra kellene mutogatni a különböző színteknek. Mindegyiknek a saját dolgát kellene tenni. Vannak persze szakágak, ahol ezt el tudják képzelni és vannak olyanok, ahol ezt rémálomnak tartják. Egy tény: éltünk már olyan időszakban — és nem is olyan régen — amikor három lépcsőnek mondtuk a négyet. Így lehet, hogy most a háromlépcsős működik kétlépcsős gyanánt. A legnagyobb problémát az jelenti, hogy itt végül is nem lépcsők vannak, hanem EMBEREK.

A szakszervezeti tapasztalatokat munkáltatói oldalon általában fenntartással fogadják. Mi már túléltünk egy „kétlépcsős irányítási rendszert". Mint ahogyan bebizonyosodott, hogy a Vasutasok Szakszervezetét sem lehetett centrálisan a Benczúr utcából irányítani. Megjósolhatom, hogy ennek az intézkedésnek *sem lesz semmi haszna*. Lelki szemeimmel már látni vélem, hogy a stratégák tervező asztalán az *egylépcsős rendszer kimunkálásán* fáradoznak. Sejtem a szervezés végeredményét is. Lesz egy Budapest központú vasút és isten tudja hány igazgatósággal, és már van egy vidék, ahol a létszámcsökkenés, létszámcsökkentés réme és ténye mindennapos.

Nem mindegy, tehát, hogy ezeket az intézkedéseket, miként készítik elő, milyen ütemességgel. Modellezik-e az intézkedéseket, számolnak-e azok hatásával?

A nálunknál fejlettebb országok az előkészítő munkára a milyenkénél lényegesen nagyobb időt és figyelmet fordítanának. Mi viszont egy csapásra akarunk mindent megoldani. A mi vasutunknál három hónap elegendő arra, hogy bizonyítsák a regionális üzletvezetőségek létjogosultságukat. Sőt azt is megkockáztatom, lehet, hogy nem is kíváncsiak a kísérlet valóságos eredményére.

Érdemes lenne azon is elgondolkodni, hogy a különböző intézkedéseknek kik voltak a haszonélvezői. Kiknek volt az érdeke például a személykocsitisztítási tevékenység bérbeadása, a teherkocsipark drasztikus lecsökkentése, a hűtőkocsipark felszámolása és így tovább. Valahol hallottam, hogy az országot nem a külföldi tőke, a vasutat pedig nem a különböző kormányzatok vasúthoz való viszonya juttatta oda, ahol van, hanem az utóbbi esetben a vasutas. Biztos vagyok abban, hogy ezeket a kollégákat nem a vágányok között kell keresni...

Viszont, ha ennek van minimális igazságtartalma, akkor miért csodálkoznak, hogy a vasutasokban elveszett a bizalom!

Gondolom, ezek után vezetőellenességgel lehet engem megvádolni. Nem ez volt a célom. Én csak leírtam a véleményemet.

Bár lehet, hogy az én intelligenciahányadosom szobabőmérsékleten van — Szentgyörgyi Tamás úr szerint (Vasutas Világ októberi lapszámában kifejtett vélemény) — de én már sejtem, miért nincs bizalom a vasutasban.



JELENTÉS A HIRÖS VÁROSBÓL

Növekvő taglétszám

Kecskemét állomás — és a hozzá tartozó szolgálati helyek alkotta — VSZ alapszervezete az ország olyan VSZ alapszervezetei közé tartozik, ahol ebben az esztendőben is emelkedett a taglétszám.

Az év elején 135 taggal — friss erővel és elkeseredéssel — kezdtünk neki feladataink megoldásához. Mára már 37 taggal többen vagyunk. Az év végéhez közeledve — mikor a végzett munka számvetése is megtörténik — megállapítbatjuk, hogy kitűzött céljainkat megoldottuk. Választott tisztségviselőink és a sorainkba tartozók azért dolgoztak a szakszervezetben, hogy biztos megélhetést és foglalkoztatási biztonságot teremtsenek. Az *eredmények* nem maradtak el. Ezzel megbecsülést szereztünk a Vasutasok Szakszervezetének azok körében, akik bizalommal fordultak felénk.

A társ érdekvédelmi szervezetekkel is igyekszünk *együttműködni*, akikkel mi a jövőben is *korrekt kapcsolatokra* törekszünk Harcoltunk tagságunk és a helyi vasutasság érdekeinek érvényre juttatásáért szervezetünk minden szintjén. Nyitottak voltunk és vagyunk tagjaink problémái iránt. Ezeket saját hatáskörben, vagy a megfelelő fórumokat megkeresve és annak segítségét kérve oldottuk meg.

Szakszervezeti alapszervezetünk élete nem csak a harcok és a problémák áthidalásában merül ki, nem csak ezen fáradozunk.

Ma már hagyományt teremtve szervezünk különböző *kedvezményes akciókat*. Így volt már *alma- és cukorvásár*, szezonális termékek akciója, az ünnepek közeledtével *szaloncukor* akció és sorolhatnám még a többi gondoskodó hagyományt is.

A szakszervezetünk belső életéről a tagságot igyekszünk egyre alaposabban tájékoztatni. Ebben segítségünkre volt az *oktatás* megszervezése és reméljük, a rendszeressé váló *tisztségviselői tájékoztatók* is.

Célkitűzésünk — amelyet hosszú távon szeretnénk megvalósítani — az, hogy a sorainkba tartozó tagok — bizalmát továbbra is élvezve — érdekeit képviselhessük a helyi és az országos fórumokon.

Szakszervezetünk továbbra is nyitott és várjuk sorainkba azokat a kollégákat, akik úgy érzik, a mi szervezetünkben biztos támaszra találnak. Közöttünk.

Pásztor Géza
szb-tag

Nemcsak gyalogtúra

A VSZ Szegedi Területi Ifjúsági Tagozat 6-8 lelkes alapszervezet által delegált küldöttből áll. „Lefedi" a vasút teljes szakmai palettáját. Megtalálható közöttünk a forgalmi szolgálattevőtől, a kocsireszortoson keresztül a mérnökig a legtöbb vasúti szakma.

A szakszervezeti titkárom 3 éve megkeresett, hogy vállalnék-e valamilyen munkát az alapszervezetben. Véleménye szerint eljött az ideje, hogy elfogadhatóbbá és „eladhatóvá" tegyük a mi szakszervezetünket is.

Ekkor még csak különböző természetjárásokra, gyalogtúrákra csábítottam a kollégáimat. Ezeket az alapszervezet támogatásával szerveztük meg. Azóta azonban már nemcsak a szórakozást keressük a szakszervezeti munkában, hanem megpróbálunk még hasznosabb tagjává lenni a szervezetünknek.

A többi ifjúsági tagozatos kollégám is hasonlóan nyerte el az alapszervezetének megbízatását.

Mivel még fiatalok vagyunk, szívesen élünk a képzés és az oktatás kínálta lehetőségekkel. Több tagunk vett részt VSZ, KOB által szervezett oktatásokon. Az egészet lezáró vetélkedőn a szegedi területet az ifjúsági tagozat csapata képviselte az országos döntőben, ahol a harmadik helyezést szereztük meg.

Előadásokat szervezünk a területi ülések után. Legutóbb például a környezetvédelem a vasút keretein belül témakörét Mészáros Gyuri „vezette elő".

Szervezzük területünkön a VSZ által szervezett sportversenyek előselejtezőit.

Az üzemi tanácsi választások alkalmával a Vasutasok Szakszervezetét reklámoztuk.

Az osztrák vasutak ifjúsági szakszervezetének meghívását elfogadva a télen Ausztriában jártunk. Nyáron pedig gyalogtúrán voltunk a Magas-Tátrában az ifjúsági tagozat többi területi csoportjával együtt. (Alföldi embereknek csodálatos élmény volt a hegyeket járni.)

Ősszel ismét Ausztriában járt a VSZ Ifjúsági Tagozatának delegációja, ahol sok tapasztalattal gazdagodtunk...

A hagyományos Erzsébet-bál megrendezésébe is belefolytunk... (megérte!)

Fekete Lajos
VSZ Ifjúsági Tagozat

A „MEZEI SZAKSZERVEZETI TAGOK" ÉRDEKLŐDÉSÉT IS FELKELTETTÉK

Élet diktálta tematika

Régi adósságot törlesztett a Vasutasok Szakszervezete, amikor néhány rátermett tisztségviselővel 1994-ben létrehozta a Képzési és Oktatási Bizottságot (KOB). Ez a bizottság arra vállalkozott, hogy szervezze a szakszervezeti tagok, tisztségviselők képzését, s az oktatásukra irányítsa a figyelmet. Ez tehát „régi adósság", mert 1989 óta rendszeres, mindenre kiterjedő átfogó ismeretnyújtás nem volt a szervezeten belül. Pedig a demokratikus folyamatok, a napi események, a mindennapi élet változásai indokolttá tették volna az ismeretanyagok folyamatos átadását, bonyolult kérdések magyarázatát.

A Szeged Területi Bizottságon 1994 szeptemberében megszerveztük és beindítottuk az alapszervezeti igényeknek megfelelő képzést. Az előzetes elképzeléseket felülmúlóan, nemcsak egyfajta száraz ismeretanyag átadására került sor, hanem felhasználtuk az előadásokat arra is, hogy *napi friss információkkal* is szolgáljunk. Egy-egy konkrét probléma hátterét, belső tartalmát szakszerűen érthetően megmagyarázzuk. A szakszervezeti tagság igénye is ez volt, hiszen régóta nagyon kevés tájékoztatás jutott el az elmúlt öt év alatt a vasutasság széles tömegeihez.

A *központi irányelveket* és a *tagság igényeit* összhangba hozva 1994 szeptembere és 1995 áprilisa között hat témában csomóponti jelleggel megszerveztük és beindítottuk központi előadókkal és szakértőkkel a szakszervezeti tagok képzését. Az előadások tartalma, színvonala és a háttérmagyarázatok mindmind garanciát nyújtottak arra, hogy nem csak kezdeti fellángolást kellett elkönyvelni, hanem egy természetes emberi igényt. *Szeged, Békéscsaba, Kecskemét, Kiskunhalas* csomópontokon 20-25 kollégánk megjelenésével számoltunk, belyette rendszeresen 30-35 érdeklődő volt jelen.

Az *aktivitás* 1995 tavaszán sem csökkent. Sőt, az *üzemi tanácsi választások*, a vasúton lezajló komoly *szerkezeti átalakítások* az érdeklődők számát tovább növelték. Szerencsés dolognak tűnt, hogy a *„kötelező tananyag"* (Szervezeti élet kérdései, munkajog, üzemi tanácsok...") mellett *napi információs* aktualitásokat is magában foglaló ismeretanyaggal, annak magyarázataival, írásos kiadványokkal is tudtunk szolgálni. Úgy gondolom, ez elérte a célját. Ha a kezdeményezést, mozgósítást, a lebonyolítást, a résztvevők magas számát értékeljük — és itt döntő a VSZ tagságának és az oktatásokon jelenlevők véleménye —, megérte a befektetett munka.

Elsősorban tisztségviselőknek hirdettük meg területünkön a képzést, de az előadások színvonalának és a hiteles tájékoztatásnak hamar „híre ment", így az összejöveteleken egyre több „egyszerű szakszervezeti tag" is jelen volt. A „sikerekhez" nagyban hozzájárultak az alapszervezeti titkárok is, akik úgymond „vevők voltak", vették a fáradságot, mozgósították a „mezei" szakszervezeti tagot is.

Kezdeményezés — lebonyolítás — végeredmény, tehát *teljes sikerrel* járt. Az előző év kedvező tapasztalatán felbuzdulva 1995-1996-ban módosításokkal, tapasztalatokkal gazdagabban *tovább folytatjuk* ez irányú tevékenységünket.

Az *élet diktálta új témakörök* kerültek programunkba. A VSZ *soron kívüli kongresszusának* határozatai, azok végrehajtása, a közgazdasági fogalmak, a vasút *szerkezeti, szervezeti átalakítása*, a *napi aktualitások, háttér információk* stb. Mindehhez erőt és bitet ad Pál apostol levele, melyet a kolossébeliekhez intézett: *„A hit és mit tanítunk intvén minden embert, és oktatván minden embert bölcsességgel, hogy az megpróbáljon a tökéletesség felé haladni."* Ha nem is tudunk e képzésben, oktatásban tökéleteset alkotni, de a társadalmi változások arra kényszerítenek bennünket, hogy a megkezdett munkát a tagság érdekében tovább folytassuk.

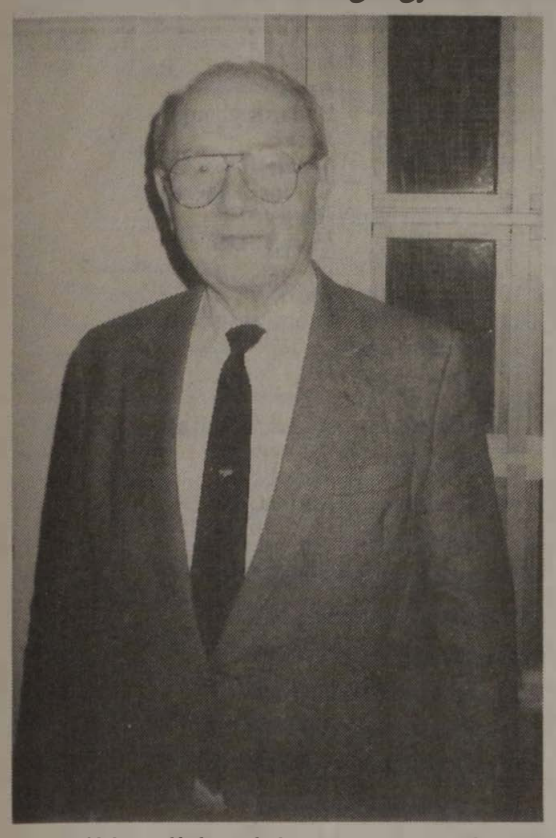
Cseh Ferenc
Szeged Területi Bizottság
titkárhelyettes

VASUTA SPORTRÉ

INTERJÚ SZŰCS SÁNDORRAL

Türelem és megértés

A legnagyobb öröm másokon segíteni



Az utóbbi néhány évben a MÁV berkeiben mind többen ismerhették meg személyesen Szűcs Sándort, a szárnyaskerék hősét, aki 1956 nehéz napjaiban Záhony állomásfőnökeként az ott szolgáló vasutasokkal közösen bátráltatta a szovjet csapatok beözönlését. Nekem új hazája fővárosában, a norvégiai Oslóban adatott meg a szerencse, hogy interjút készíthettem a már hetvenhét éves, de ma is jó erőben lévő vasutassal. Sanyi bácsit nem a régmúlt dolgokról kérdeztem, hiszen élete történetét Filep Tibor A vasútért mindhalálig című könyve dokumentumokkal alátámasztva bemutatja. Sokkal inkább érdekelt személyisége és azok a tapasztalatok amelyeket Norvégiában, Európa egyik legolajozottabban működő demokráciájában gyűjtött össze, mint a Norvég Államvasutak egyik magas rangú vezetője.

— A győri Műszaki Főiskolán 1992-ben találkoztunk először egy fórumon, amelyet a fiatal vasúti vezetőknek rendeztek. Napirenden akkor a MÁV átalakítása szerepelt. Sanyi bácsi előadása annyira megkapott, hogy a mai napig is követendő példaként emlegetem az általa képviselt vezetői szemléletet.

— A vasút pozícióit meg kell őrizni. A MÁV, ma már mint részvénytársaság rákényszerül arra, hogy versenybe szálljon a fuvarpiac meghódításáért. Be kell látni, a Magyar Államvasutak többé nem hatóság, hanem szolgáltató vállalat. Az átalakítás elkerülhetetlen, de nem mindegy, hogy miként viszik végbe. Vétek lenne például egyetlen vasútvonalat is bezárni, vagy a munkavállalók véleményét figyelmen kívül hagyni.

— Úgy tudom, a Norvég Államvasutak hasonló átalakításon esett át. Talán azzal a különbséggel, hogy a karcsúsítás nagyon komoly műszaki fejlesztéssel párosult. Joggal lehetünk büszkék arra, hogy a világon egyedülálló oslói főpályaudvar és a hozzá tartozó létesítmények technológiáját magyar ember tervezte.

— Közel negyven pályázó közül választottak ki erre a megtisztelő feladatra. Ezer és ezer műszaki és szervezési akadályt kellett munkatársaimmal leküzdenünk. Az összes erőpróba közül mégis arra vagyok a legbüszkébb, hogy mindig sikerült a jó ügy mellé állítani az új technológiát használó vasutasokat is. Rengeteg türelem és megértés kell az emberekhez, hiszen senki sem szereti a változásokat. Amikor például egy részterv összeállt, mindig megkértük a munkásokat is, mondják el a véleményüket. A tolatásvezetők, a kocsivizsgálók gyakran hívták fel a figyelmünket olyan fontos részletekre, ami javított elképzeléseinken. Gyakran vittem magammal külföldi tanulmányútjaimra szakszervezeti bizalmiakat is. Ők nagyon megkönnyítették a dolgom. Hazatérve segítettek meggyőzni a vasutasokat a máshol használt munkamódszerek előnyeiről. Meggyőződésem, hogy a szakszervezetek megnyerése nélkül nem tudtam volna eleget tenni az elvárásoknak.

— Úgy tudom, nem csak szakmai tudását ismerték el, hanem ami csak keveseknek adatott meg idegenben, szakszervezeti tisztségviselővé is választották.

— A Norvég Vasutas Szakszervezet szövetségként működik. A Vasutas Mérnökök Országos Szakszervezetének elnökeként a szövetség vezetőségében tizenkét évig dolgozhattam. Mindig baloldali érzelmű ember voltam, méghozzá szociáldemokrata. Ez Norvégiában természetes, hiszen itt ennek nagy hagyománya van. A vezetők és beosztottak egymást segítve látják el feladataikat. Nem volt nehéz beilleszkednem olyan közösségbe, ahol az összefogás és egymás tisztelete természetes része a mindennapoknak. Sajnos, ez otthon, Magyarországon — néhány példát leszámítva — még nincs teljesen így.

— A MÁV-nál jelenleg is több szakszervezet működik. A vezetők köztük kénytelenek egyensúlyozni.

— A demokráciákban tisztelik a szabadságjogot, a szabad szervezkedés lehetőségét, tehát nem lehet és nem is szabad elrendelni, hogy egy szakszervezet legyen. Ugyanakkor logikusan kellene gondolkodni. A vasutasság megosztottságával gyengül az ereje. Mi még azt tanultuk: Egységben az erő, és ez így is van. Azt hallottam például, hogy több állomásfőnök és vezető kilépett a szakszervezetből, hogy részrehajlással ne vádolhassák őket. Ez az érv az én szememben nem indok. A vezetők is alkalmazottak és nem tulajdonosok. Nekik is színt kellene vallaniuk. Záhonyban állomásfőnökként is szakszervezeti tag voltam és tag vagyok ma is. Ez sohasem gátolt, inkább segített munkámban.

— A Sanyi bácsi életét bemutató könyvből tudom, hogy sok szenvedésen ment át. Hogyan gondol vissza életére?

— Elértem amit akartam. Nem bántam meg semmit. Felemelt fejjel járhatok, mert senkit sem bántottam. Szívesen gondolok vissza a Záhonyban töltött évekre. Amikor lehetett, meghallgattam a dolgozók problémáit. Mindig igyekeztem segíteni, hisz ha az ember magával cipeli magánéleti gondjait, dolgozni sem tud rendesen. Nekem most is az a legnagyobb élvezet, ha örömöt tudok szerezni másoknak. Minden magyar embert egyformán szeretek és próbálok segíteni. Már négyszer nyilvánítottak halottnak, de addig nem halhatok meg, amíg nem látom jobb helyzetben ezt a népet.

— Ehhez kívánunk sok erőt és egészséget Szűcs Sándornak!

(karácsony)

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

HÁROMOLDALÚ EGYEZTETÉS NORVÉGIÁBAN

Cél: a szociális jólét

„Hogy megspórolhassunk néhány évet..."



Az oslói pályaudvar királyi várója

Azokban az országokban, ahol a demokrácia és a szakszervezetek az elmúlt évtizedekben töretlenül fejlődhettek, érdeklődéssel és segítő szándékkal figyelik a középkelet európai országok érdekegyeztetési eredményeit. E segítőszándék megnyilvánulásaként a Norvég Szakszervezeti Szövetség tanulmányútra hívta meg a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségéhez tartozó tagszervezetek tizenkét munkatársát. A november végi egyhetes kinttartózkodásunk alatt átfogó képet kaptunk a norvég társadalom helyzetéről, az ott folyó szakszervezeti munkáról.

A norvégiai magas életszínvonalat a szakszervezetek a régóta működő háromoldalú egyeztetési rendszernek tulajdonítják, amit más szóval *tripartizmusnak*, vagy északi modellnek is hívnak. A norvég munkavállalók már a múlt század végén — több európai országgal egy időben — felismerték, hogy érdekeiket csak *összefogással* tudják érvényesíteni. Mozgalmaikat azonban csak 1935-ben ismerték el a dolgozók törvényes képviselőjének. Ez a dátum egyben *fordulatot* is jelentett a norvég gazdaság életében.

Kezdetben a szakszervezetek elsősorban csak a magasabb bérekért folytatták harcukat, amelyet később kiterjesztettek a foglalkoztatás más elemeire is, például a munkaidő tartamára, munkavédelemre, és ezeket a kollektív szerződésekben rögzítették. Ezt a folyamatot természetesen a munkaharc klasszikus elemei, *tüntetések és sztrájkok* is kísérték. A hetvenes-nyolcvanas években kialakult az érdekegyeztetés új rendszere, a *tripartizmus*. A munkavállalói és munkaadói szervezetek egyeztetésébe bevonták az államot is. Ekkor már sokkal többről volt szó, mint egyszerű bérharcról. Szinte *az egész gazdaságot átfogó szabályozórendszer biztosítja a konfliktusok nélküli érdekegyeztetést és a szociális piacgazdaság töretlen fejlődését.* Ennek köszönhetően ma Norvégia Európa egyik leggazdagabb országává vált.

Melyek a háromoldalú egyeztetés főbb elemei?

Házigazdáink elsőként az *egységes és erős szakszervezeti mozgalmat* nevezték meg. E nélkül nem jöhetett volna létre a tőke és munka közötti *erőegyensúly*. Természetesen további biztosítékot jelent a szociáldemokrata többségű kormányzás is, amely a törvényhozásra gyakorolt befolyásával erősíti a munkakörülmények *jogi szabályozását*.

Mit vállalnak a háromoldalú egyeztetés szereplői?

Mindhárom partner *önmérsékletet* tanúsít. Az alkuban a szakszervezetek a *munkabékét* tudják felmutatni, ugyanakkor az országos megállapodásban szereplő bérfejlesztési mértéket minden szakszervezet elfogadja. A munkaadói szervezetek az *árak emelését* tartják kezükben, szintén az országos egyeztetés mértékein belül. Az állam pedig, mint a *munkaerőpiac* harmadik szereplője — az imént említett szervezetekkel létrejött megállapodásnak megfelelően —, a munka és életkörülmények szabályozásán túl a *szociálpolitikában játszik meghatározó szerepet.*

Az érdekegyeztetés társadalmi hozadéka

A tripartizmus eredményeként a *makrogazdaságot szabályozzák*, melynek kézzelfogható eredménye, hogy a korábbi *tíz százalék körüli inflációt mára két százalék alá szorították* és ezt évek óta stabilan tartják. A rendszer működésének köszönhetően lényegesen *csökkent a munkanélküliség*, bár e téren — saját bevallásuk szerint — további teendőik vannak; *felszámolták a szegénységet*; sikeresen küzdenek az *egyenjogúságért*; korszerű és mindenki számára tandíjmentesen elérhető oktatási rendszert működtetnek és az állami költségvetésben elsőbbséget kap a szociálpolitika.

A norvégok amellett, hogy a jelenlegi eredményeikre joggal büszkék, *további célokat* tűztek maguk elé. Az eredményes tripartizmus megköveteli az *árbér figyelési rendszer korszerűsítését*, a még *hatékonyabb jövedelempolitika* megalapozására. Javítani kívánják a *munkaerő-piaci* helyzetet a munkanélküliség felszámolása érdekében és a nagyobb termelékenység mellett a *belső fogyasztás növelésével* is számolnak. Természetesen az állami szociális ellátórendszer korszerűsítése is állandóan napirenden szerepel.

Hosszú út vezetett el a mai viszonyok megteremtéséig. Talán azért is segítik a magyar szakszervezeti mozgalmat Norvégiából, hogy nálunk *megspórolhassunk néhány évet* és jó néhány munkahelyi vagy országos konfliktust. Van tennivalónk bőven, mert mindez nem működik erős és egységes szakszervezetek nélkül.

KSZ.

(Norvégiai tapasztalatokról szóló tudósításunkat folytatjuk.)

KSZSZNSZ

Nemzetközi konferencia 1996-ban

A Közlekedési Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége (KSZSZNSZ) főtitkára, Tóth József, hivatalos látogatást tett a KSZSZNSZ ügyvezető elnökénél, Naser Zarif Mouhrez úrnál, a szíriai Damaszkuszban. Megbeszéléseik eredményeképpen a KSZSZNSZ soron következő nemzetközi konferenciáját 1996 első negyedévében tartják meg Kuvaitban. Itt napirendre kerül az utóbbi öt évben végzett munka elemzése és az elkövetkezendő évek feladatainak meghatározása. Napirendre tűzik a szállítási és közlekedési iparág aktuális kérdéseit. Elemezni akarják a „a közlekedés és a szállítás területén alkalmazott dolgozóknak az egész világra kiterjedő változások előtt álló helyzetét". Terveik szerint megtárgyalják a KSZSZNSZ pénzügyi helyzetét, továbbá módosítani szeretnék az alapszabályukat.

Levél Hollandiából

Olvasóink talán tudják, hogy lapunkat, a Magyar Vasutast, külföldön is érdeklődéssel kísérik. Ennek egyik bizonyítéka a Hollandiából érkezett levél. A jó szívvel papírra vetett sorokat szívesen adjuk közre szóról-szóra:

Tisztelt Dr. Horváth Károly!

A közlekedéstudomány-hallgató Hollandiából vagyok. Az Magyarországi keskenynyomközű vasútvonalak érdekel. A magyarországi kisvasutaki áttekintés megcsinálnám (helyi, gazdasági és erdei vasutaki történetet és mai helyzetet). Azonban nehéz a felvilágosítás erről Hollandiában. Talán segítene?

Az újságcikk „Balatonfenyvesi kisvasúti-nap" Magyar Vasutas 1995. X. 26-ben megírt „...a 1968-as közlekedéspolitikai koncepció ..." Én a közlekedéspolitikai koncepció jelentőségét nem értem. Értelmezz, kérem!

Hálásan köszönöm.

Teljes tisztelettel:

Paul Engelbert
NL-4815 CE Breda
Hollandia

Válasz Hollandiába Engelbert Úrnak!

A kért felvilágosítást természetesen eljuttatjuk Önnek. A visszhangról pedig lapunk hasábjain keresztül értesítjük olvasóinkat.

Horváth Károly

MÁV DEBRECENI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.

4034 DEBRECEN, FARAKTÁR ÚT 67.

Vállalkozunk:

— vasúti tartálykocsik bérbeadására
— vasúti tartály- és teherkocsik futó-, részleg- és fővizsgálatára
— nyitott és különleges kialakítású teherkocsik (kamionszállító), tartálykocsik, tartálytest gyártására
— vasúti teherkocsi-alkatrészek és fődarabok gyártására, javítására (légféktömlők, laprugók, ütközők stb.)
— vasútüzemi célú, muzeális, nosztalgiakocsik felújítására
— daruk, tolópadok, acélszerkezetek gyártására, javítására.

Felvilágosítás:

Vállalkozási osztály
Tel.: 52-346-800/283, fax: 52-314-725
Vasúti telefon: 03-29-86

MAGYAR VASUTAS

1996

VASUTASOK

SZAKSZERVEZETE

JANUÁR

1.	Hétfő	*Újév*, Fruzsina
2.	Kedd	Ábel
3.	Szerda	Genovéva, Benjámin
4.	Csütörtök	Titusz, Leona
5.	Péntek	Simon
6.	Szombat	Boldizsár
7.	Vasárnap	Attila, Ramóna
8.	Hétfő	Gyöngyvér
9.	Kedd	Marcell
10.	Szerda	Melánia
11.	Csütörtök	Ágota
12.	Péntek	Ernő
13.	Szombat	Veronika
14.	Vasárnap	Bódog
15.	Hétfő	Lóránt, Loránd
16.	Kedd	Gusztáv
17.	Szerda	Antal, Antónia
18.	Csütörtök	Piroska
19.	Péntek	Sára, Mária
20.	Szombat	Fábián, Sebestyén
21.	Vasárnap	Ágnes
22.	Hétfő	Vince, Artúr
23.	Kedd	Zelma, Rajmund
24.	Szerda	Timót
25.	Csütörtök	Pál
26.	Péntek	Vanda, Paula
27.	Szombat	Angelika
28.	Vasárnap	Károly, Karola
29.	Hétfő	Adél
30.	Kedd	Martina, Gerda
31.	Szerda	Marcella

FEBRUÁR

1.	Csütörtök	Ignác
2.	Péntek	Karolina, Aida
3.	Szombat	Balázs
4.	Vasárnap	Ráhel, Csenge
5.	Hétfő	Ágota, Ingrid
6.	Kedd	Dorottya, Dóra
7.	Szerda	Tódor, Rómeo
8.	Csütörtök	Aranka
9.	Péntek	Abigél, Alex
10.	Szombat	Elvira
11.	Vasárnap	Bertold, Marietta
12.	Hétfő	Lídia, Lívia
13.	Kedd	Ella, Linda
14.	Szerda	Bálint, Valentin
15.	Csütörtök	Kolos, Georgina
16.	Péntek	Julianna, Lilla
17.	Szombat	Donát
18.	Vasárnap	Bernadett
19.	Hétfő	Zsuzsanna
20.	Kedd	Aladár, Álmos
21.	Szerda	Eleonóra
22.	Csütörtök	Gerzson
23.	Péntek	Alfréd
24.	Szombat	*Szökőnap*
25.	Vasárnap	Mátyás, Darinka
26.	Hétfő	Géza
27.	Kedd	Edina
28.	Szerda	Ákos, Bátor
29.	Csütörtök	Elemér

MÁRCIUS

1.	Péntek	Albin
2.	Szombat	Lujza
3.	Vasárnap	Kornélia
4.	Hétfő	Kázmér
5.	Kedd	Adorján, Adrián
6.	Szerda	Leonóra, Inez
7.	Csütörtök	Tamás
8.	Péntek	Zoltán
9.	Szombat	Franciska, Fanni
10.	Vasárnap	Ildikó
11.	Hétfő	Szilárd
12.	Kedd	Gergely
13.	Szerda	Krisztián, Ajtony
14.	Csütörtök	Matild
15.	Péntek	*Nemzeti ünnep*, Kristóf
16.	Szombat	Henrietta
17.	Vasárnap	Gertrúd, Patrik
18.	Hétfő	Sándor, Ede
19.	Kedd	József, Bánk
20.	Szerda	Klaudia
21.	Csütörtök	Benedek
22.	Péntek	Beáta, Izolda
23.	Szombat	Emőke
24.	Vasárnap	Gábor, Karina
25.	Hétfő	Irén, Írisz
26.	Kedd	Emánuel
27.	Szerda	Hajnalka
28.	Csütörtök	Gedeon, Johanna
29.	Péntek	Auguszta
30.	Szombat	Zalán
31.	Vasárnap	Árpád

ÁPRILIS

1.	Hétfő	Hugó
2.	Kedd	Áron
3.	Szerda	Buda, Richárd
4.	Csütörtök	Izidor
5.	Péntek	Vince
6.	Szombat	Vilmos, Bíborka
7.	Vasárnap	*Húsvét*, Herman
8.	Hétfő	*Húsvét*, Dénes
9.	Kedd	Erhard
10.	Szerda	Zsolt
11.	Csütörtök	Leo, Szaniszló
12.	Péntek	Gyula
13.	Szombat	Ida
14.	Vasárnap	Tibor
15.	Hétfő	Anasztázia, Tas
16.	Kedd	Csongor
17.	Szerda	Rudolf
18.	Csütörtök	Andrea, Ilma
19.	Péntek	Emma
20.	Szombat	Tivadar
21.	Vasárnap	Herman, Konrád
22.	Hétfő	Csilla, Noémi
23.	Kedd	Béla
24.	Szerda	György
25.	Csütörtök	Márk
26.	Péntek	Ervin
27.	Szombat	Zita, Mariann
28.	Vasárnap	Valéria
29.	Hétfő	Péter
30.	Kedd	Katalin, Kitti

MÁJUS

1.	Szerda	*A munka ünnepe*, Fülöp, Jakab
2.	Csütörtök	Zsigmond
3.	Péntek	Tímea, Irma
4.	Szombat	Mónika, Flórián
5.	Vasárnap	Györgyi
6.	Hétfő	Ivett, Frida
7.	Kedd	Gizella
8.	Szerda	Mihály
9.	Csütörtök	Gergely
10.	Péntek	Ármin, Pálma
11.	Szombat	Ferenc
12.	Vasárnap	Pongrác
13.	Hétfő	Szervác, Imola
14.	Kedd	Bonifác
15.	Szerda	Zsófia, Szonja
16.	Csütörtök	Mózes, Botond
17.	Péntek	Paszkál
18.	Szombat	Erik, Alexandra
19.	Vasárnap	Ivó, Milán
20.	Hétfő	Bernát, Felícia
21.	Kedd	Konstantin
22.	Szerda	Júlia, Rita
23.	Csütörtök	Dezső
24.	Péntek	Eszter, Eliza
25.	Szombat	Orbán
26.	Vasárnap	*Pünkösd*, Fülöp, Evelin
27.	Hétfő	*Pünkösd*, Hella
28.	Kedd	Emil, Csanád
29.	Szerda	Magdolna
30.	Csütörtök	Janka, Zsanett
31.	Péntek	Angéla, Petronella

JÚNIUS

1.	Szombat	Tünde
2.	Vasárnap	Kármen, Anita
3.	Hétfő	Klotild
4.	Kedd	Bulcsú
5.	Szerda	Fatime
6.	Csütörtök	Norbert, Cintia
7.	Péntek	Róbert
8.	Szombat	Medárd
9.	Vasárnap	Félix
10.	Hétfő	Margit, Gréta
11.	Kedd	Barnabás
12.	Szerda	Villő
13.	Csütörtök	Antal, Anett
14.	Péntek	Vazul
15.	Szombat	Jolán, Vid
16.	Vasárnap	Jusztin
17.	Hétfő	Laura, Alida
18.	Kedd	Arnold, Levente
19.	Szerda	Gyárfás
20.	Csütörtök	Rafael
21.	Péntek	Alajos, Leila
22.	Szombat	Paulina
23.	Vasárnap	Zoltán
24.	Hétfő	Iván
25.	Kedd	Vilmos
26.	Szerda	János, Pál
27.	Csütörtök	László
28.	Péntek	Levente, Irén
29.	Szombat	Péter, Pál
30.	Vasárnap	Pál

JÚLIUS

1.	Hétfő	Tibamér, Annamária
2.	Kedd	Ottó
3.	Szerda	Kornél, Soma
4.	Csütörtök	Ulrik
5.	Péntek	Emese, Sarolta
6.	Szombat	Csaba
7.	Vasárnap	Apollónia
8.	Hétfő	Ellák
9.	Kedd	Lukrécia
10.	Szerda	Amália
11.	Csütörtök	Nóra, Lili
12.	Péntek	Izabella, Dalma
13.	Szombat	Jenő
14.	Vasárnap	Őrs, Stella
15.	Hétfő	Henrik, Roland
16.	Kedd	Valter
17.	Szerda	Endre, Elek
18.	Csütörtök	Frigyes
19.	Péntek	Emília
20.	Szombat	Illés
21.	Vasárnap	Dániel, Daniella
22.	Hétfő	Magdolna
23.	Kedd	Lenke
24.	Szerda	Kinga, Kincső
25.	Csütörtök	Kristóf, Jakab
26.	Péntek	Anna, Anikó
27.	Szombat	Olga, Liliána
28.	Vasárnap	Szabolcs
29.	Hétfő	Márta, Flóra
30.	Kedd	Judit, Xénia
31.	Szerda	Oszkár

AUGUSZTUS

1.	Csütörtök	Boglárka
2.	Péntek	Lehel
3.	Szombat	Hermina
4.	Vasárnap	Domonkos, Dominika
5.	Hétfő	Krisztina
6.	Kedd	Berta, Bettina
7.	Szerda	Ibolya
8.	Csütörtök	László
9.	Péntek	Emőd
10.	Szombat	Lőrinc
11.	Vasárnap	Zsuzsanna, Tiborc
12.	Hétfő	Klára
13.	Kedd	Ipoly
14.	Szerda	Marcell
15.	Csütörtök	Mária
16.	Péntek	Ábrahám
17.	Szombat	Jácint
18.	Vasárnap	Ilona
19.	Hétfő	Huba
20.	Kedd	*Állami ünnep*, István, Vajk
21.	Szerda	Sámuel, Hajna
22.	Csütörtök	Menyhért, Mirjam
23.	Péntek	Bence
24.	Szombat	Bertalan
25.	Vasárnap	Lajos, Patricia
26.	Hétfő	Izsó
27.	Kedd	Gáspár
28.	Szerda	Ágoston
29.	Csütörtök	Beatrix, Erna
30.	Péntek	Rózsa
31.	Szombat	Erika, Bella

SZEPTEMBER

1.	Vasárnap	Egyed, Egon
2.	Hétfő	Rebeka, Dorina
3.	Kedd	Hilda
4.	Szerda	Rozália
5.	Csütörtök	Viktor, Lőrinc
6.	Péntek	Zakariás
7.	Szombat	Regina
8.	Vasárnap	Mária, Adrienn
9.	Hétfő	Ádám
10.	Kedd	Nikolett, Hunor
11.	Szerda	Teodóra
12.	Csütörtök	Mária
13.	Péntek	Kornél
14.	Szombat	Szeréna, Roxána
15.	Vasárnap	Enikő, Melitta
16.	Hétfő	Edit
17.	Kedd	Zsófia
18.	Szerda	Diána
19.	Csütörtök	Vilhelmina
20.	Péntek	Friderika
21.	Szombat	Máté, Mirella
22.	Vasárnap	Móric
23.	Hétfő	Tekla
24.	Kedd	Gellért, Mercédesz
25.	Szerda	Eufrozina, Kende
26.	Csütörtök	Jusztina
27.	Péntek	Adalbert
28.	Szombat	Vencel
29.	Vasárnap	Mihály
30.	Hétfő	Jeromos

OKTÓBER

1.	Kedd	Malvin
2.	Szerda	Petra
3.	Csütörtök	Helga
4.	Péntek	Ferenc
5.	Szombat	Aurél
6.	Vasárnap	Brúnó, Renáta
7.	Hétfő	Amália
8.	Kedd	Koppány
9.	Szerda	Dénes
10.	Csütörtök	Gedeon
11.	Péntek	Brigitta, Gitta
12.	Szombat	Miksa
13.	Vasárnap	Kálmán, Ede
14.	Hétfő	Helén
15.	Kedd	Teréz
16.	Szerda	Gál
17.	Csütörtök	Hedvig
18.	Péntek	Lukács
19.	Szombat	Nándor
20.	Vasárnap	Vendel
21.	Hétfő	Orsolya
22.	Kedd	Előd
23.	Szerda	*Nemzeti ünnep*, Gyöngyi
24.	Csütörtök	Salamon
25.	Péntek	Blanka, Bianka
26.	Szombat	Dömötör
27.	Vasárnap	Szabina
28.	Hétfő	Simon, Szimonetta
29.	Kedd	Nárcisz
30.	Szerda	Alfonz
31.	Csütörtök	Farkas

NOVEMBER

1.	Péntek	Marianna
2.	Szombat	Achilles
3.	Vasárnap	Győző
4.	Hétfő	Károly
5.	Kedd	Imre
6.	Szerda	Lénárd
7.	Csütörtök	Rezső
8.	Péntek	Zsombor
9.	Szombat	Tivadar
10.	Vasárnap	Réka
11.	Hétfő	Márton
12.	Kedd	Jónás, Renátó
13.	Szerda	Szilvia
14.	Csütörtök	Aliz
15.	Péntek	Albert, Lipót
16.	Szombat	Ödön
17.	Vasárnap	Hortenzia, Gergő
18.	Hétfő	Jenő
19.	Kedd	Erzsébet, Zsóka
20.	Szerda	Jolán
21.	Csütörtök	Olivér
22.	Péntek	Cecília
23.	Szombat	Kelemen, Klementina
24.	Vasárnap	Emma
25.	Hétfő	Katalin, Katinka
26.	Kedd	Virág
27.	Szerda	Virgil
28.	Csütörtök	Stefánia
29.	Péntek	Taksony
30.	Szombat	András, Andor

DECEMBER

1.	Vasárnap	Elza
2.	Hétfő	Melinda, Vivien
3.	Kedd	Ferenc, Olívia
4.	Szerda	Borbála, Barbara
5.	Csütörtök	Vilma
6.	Péntek	Miklós
7.	Szombat	Ambrus
8.	Vasárnap	Mária
9.	Hétfő	Natália
10.	Kedd	Judit
11.	Szerda	Árpád
12.	Csütörtök	Gabriella
13.	Péntek	Luca, Otília
14.	Szombat	Szilárda
15.	Vasárnap	Valér
16.	Hétfő	Etelka, Aletta
17.	Kedd	Lázár, Olimpia
18.	Szerda	Auguszta
19.	Csütörtök	Viola
20.	Péntek	Teofil
21.	Szombat	Tamás
22.	Vasárnap	Zénó
23.	Hétfő	Viktória
24.	Kedd	Ádám, Éva
25.	Szerda	*Karácsony*, Eugénia
26.	Csütörtök	*Karácsony*, István
27.	Péntek	János
28.	Szombat	Kamilla
29.	Vasárnap	Tamás, Tamara
30.	Hétfő	Dávid
31.	Kedd	Szilveszter

Egy kis történelem

Királyi gőg

Ernő Ágost hannoveri király elé vasútépítési tervet terjesztettek. Erre így kiáltott fel: Nekem nem kellenek vasutak! Nem akarom, hogy országom szabólegényei olyan gyorsan utazhassanak, mint én magam!

A vasút és a Magyar Akadémia

A *Magyar Tudományos Akadémia* rossz véleménnyel volt a magyar vasút jövőjéről. A negyvenes évek egyik folyóiratában ilyenforma nyilatkozata jelent meg: „Magyarországon már csak azért sem lehet meghonosítani a vasutat, mert az *útszéli betyárok úgyis felszedik és ellopkodják a sineket.*"

VASUTYI MIATYÁNK

— Kifundálta: Pokrócz Ádám —

Miatyánk, a ki vagy vitéz Baross Gábor,
Hozzád fohászkogyik az Máv-beli tábor!
Legyen mielőttünk mindig szent a neved,
Ámde a bőrünket rólunk már le ne vedd!
Csupán az van, ami a te akaratod,
Ha minket gyötressz, csak kárunkat akarod,
Amily kutyadolgunk nekünk itten most van,
Ahoz képest lakzi vagyon az pokolban.
Betevő falatunk ne vedd ki a szánkból,
Mert ezer kisiklás, milliom kárámbol!
Kisértetbe viszel immáron bennünket,
Akkor oszt a Máv-ba ménkü beütthet.
Oda lesz hatalmad, oda dicsőséged
És viczinyális guta megütthet majd téged.

(Borsszem Jankó 1888.)

Főúri humor

Nyaralás

Arisztid elhatározta, hogy a nyáron olcsón fog nyaralni. Vásárolt a MÁV-tól egy kiselejtezett, fedett teherkocsit és kivitette Érdre, az üres telkére. Egyik napon meglátogatja őt legjobb barátja, Tasziló gróf. Éppen szakad az eső, Arisztid azonban kint ül a kocsi lépcsőjén és csuromvizesen cigarettázik.

— Elment a jó dolgod? — kérdi Tasziló. — Miért cigarettázol az esőn?

— Azért, kérlek, mert ilyen pechem is csak nekem van. Véletlenül egy „Nem dohányzó" kocsit béreltem.

— Rendben van, de akkor másként is meg lehet oldani az ügyet. Menj be a kocsiba, dugd ki a fejed az ablakon és fújd a füstöt kifelé.

— Ezt is megpróbáltam már, kérlek alássan, de ki van írva az ablakra, hogy „Kihajolni veszélyes".

És Arisztid tovább folytatja a panaszkodást.

— Hidd el, kérlek, hogy unom az egészet. Az embernek semmi kényelme sincs. Most is húsz embert kellett fölrendelnem, akik a kocsit ide-oda huzigálják.

— Minek kell a kocsit huzigálni?

— Mit csináljak, ha van egy helyiség, amit csak menet közben szabad használni?

Visszaülés

Arisztid és Tasziló találkoznak. Szót váltanak egymással a szokásos üdvözlések után.

— Mi bajod van, rossz hangulatban vagy?

— Fejgörcsöm van. Most érkeztem meg a vonattal és a menetiránynak háttal ültem a kocsiszakaszban. A fejem nem bírja a visszülést.

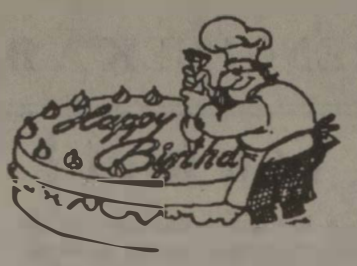
— Hát miért nem kérted meg a szemben ülő útitársadat, hogy cseréljen veled helyet.

— Nem tehettem.

— ?

— Mert egyedül utaztam a kupéban.

Mi kezdődik mindig K-val?



A vasúti vicc: Két ember utazik...

1996

Van már külön viccgyűjtemény az orvosokról, a bírákról, a vadászokról. Mért ne lehetne a vasútról is, amely nagy, kimeríthetetlen területe a tréfának? Hiszen valamikor, ha jókedvű társaság kvaterkázott: az urak meséje a vasúton való utazás humorától sziporkázott, akár a mozdony, mikor a fűtő zörgette benn a parazsat.

A vasút világának tréfa-sziporkáiból közlünk most, hogy fényük egy kis melegséget, csillogásuk derűt hozzon a vasút népének ideges, zajos, zaklatott életébe. A kis állomások, a mezőben álldogáló őrházak egyhangú világába vigságot, jókedvet akarunk ezzel küldeni.

Az 1995-ös nehéz év után kicsit búfelejtőnek szánjuk. Görbe tükröt tartunk vasutas és utas elé egyaránt.

Jó mulatást!

Levelezési rovat

Más helyzet, más hang

Miniszter Úr!

Tiltakozom ellene, hogy nemesi őseim által sok vér árán szerzett családi birtokomat a tervezett vasút céljaira kisajátítsák. Eljárásuk durva belétiprás a magánjogba és a tulajdon szentségébe...

Mikor a vasút megépült:

Nagyméltóságú Miniszter Úr!
Kegyelmes Uram!
Legmélyebb alázattal esedezem Kegyes Színe előtt, hogy fiamat a vasúthoz bármilyen minőségben kinevezni kegyeskedjék.

Legalázatosabb szolgája:

Várbogyoszlói bogyoszlói Bogyoszló Ervin.

A kontra vicc

Az állomáson a kezelő-tehervonat túltartózkodott a sok tolatás, ki-berakás miatt. A késést a forgalmi szolgálattevő a következőképen igazolta: „Elől, hátul tolatás, középen berakás. Aláírás: Igazolja Amirás."

Pár nap múlva hiánylat érkezett az üzletvezetőségtől: — Azért, mert elöl, hátul tolatás és középen berakás; aláírás: megbünteti — Tóbiás.

Betűírók figyelmébe

A magyar nyelvvel hadilábon álló pályafenntartási betűíró így írta rá a felvételi épület előtti táblára a feliratot:

Pálaudvar...

A főnök persze nem vette át a munkát. Felvilágosította, hogy egy „y"-t kell még odaírni. A festő megépítette nagy fáradsággal az állványt és odafestette a betűt. Nagy fáradsággal szétszedte az állványt és széthordta. Mikor a főnök megnézte a munkát, bosszankodva látja az új feliratot:

Pálaudvary

A megszokás hatalma

Kalauz, aki a mozgóvonat paklikocsijában szokta „vezetni" a menetlevelet, otthon íráshoz kezd, de az sehogy sem akar menni.

— Gyerekek! Gyertek ide, rázzátok ezt az asztalt, fontos kérvényt kell megírnom.

AZ INDULÁS...

Takarékos

— Mennyiért visz ki az állomásra?

— Ezer forintért és a csomagokat ingyen.

— Akkor vigye ki a csomagokat, én majd gyalog megyek.

Vigasztalódás

A falusi polgár megérkezik az állomásra. A kofferjét leteszi a peronra, ahonnan egy vasúti tolvaj elemeli. A falusi látja ám, hogy a tolvaj a távolban szalad a kofferrel. Kárörvendően utána kiált:

— Hiába viszed, nálam a kulcsa!

Jegyváltás

— Kérek egy retúrjegyet!

— Hova?

— Hát ide vissza.

Körülírással

Feleség: — Kár, hogy nem hoztad el a zongorát is.

Férj: — Mi jut eszedbe?

Feleség: — Azon maradtak a menetjegyirodában előre megváltott jegyeink.

Beszállás

Az utas kissé későn jött az állomásra. A vonat mozgásban volt. Nem akart lennmaradni, ezért utána futott, a kofferjét feldobta a folyósóra, maga felugrott a lépcsőre. Lihegve mondja a kalauznak:

— No hála Isten, csakhogy fenn vagyok. Ha még egy percet kések, lemaradok a vonatról.

— Hogyan, hogy lemarad? — kérdi a kalauz. — Hisz most érkezünk és rögtön meg is állunk.

ÚTKÖZBEN...

A professzor

A kalauz a jegyet kéri: a professzor nem találja. A kalauz ott akarja hagyni, hogy majd később bejön érte.

— Csak maradjon — mondja a szórakozott professzor. — Hadd keressem meg a jegyet, mert csak arról tudom, hogy hova utazom.

Ellenkező irány

— Uram, az ön jegye Debrecenbe szól, a vonat pedig éppen az ellenkező irányba megy!

— Csak nem?! És a mozdonyvezető is tud róla?

Ismerkedés

— Ön olyan ismerős. Mintha Keszthelyen láttam volna.

— Sohasem voltam Keszthelyen.

— Akkor Kassán.

— Kassán sem voltam soha életemben.

— Akkor máshol, valahol...

— Látja, az lehet. Máshol már voltam.

Vonatcsere

A vonaton minden állomáson kinéz az utas és azt mondja: — Borzasztó!

— Miért mondja maga minden állomáson, hogy borzasztó?

— Minden állomáson bizonyosabbá válik előttem, hogy rossz vonatra szálltam fel.

Hosszú tartózkodás

Budapesten a miskolci gyorsvonatra beszállt a Dunántúlról érkezett atyafi. A Hatvanba való érkezéskor a kalauz szabályszerűen kiáltja: Hatvan, 6 perc!

Az atyafi erre kiszáll reggelizni. Már bizony sokáig időzött a restiben, unta a várakozást, ezért megkérdezi a pincért:

— Mikor indul a miskolci gyors?

— Haj, az már régen elment.

— Hogy lehet az? Hiszen a kalauz a kiszálláskor hatvanhat percet kiáltott!

— Dehogy, az állomás neve Hatvan és 6 perc a vonat tartózkodási ideje.

Az ártatlanság

Mikor a hosszú alagútból a vonat kiért, incselkedik a férj a feleségével:

— Érdekes lett volna benn kissé szerelmeskednünk.

A feleség felkiált:

— Az isten szerelméért, hát nem te voltál, Adolf?

A MEGÉRKEZÉS...

Testi sértés

Egy borzasztóan kövér asszony bemegy az állomásfőnökhöz.

— Panaszt teszek a kalauz ellen.

— Miért?

— Mikor a zsúfolt kocsiból leszálltam, azt kiáltotta ki: három hely megüresedett.

Az áruraktárban

— Meggyütt a ládám?

— Hogy hívják, bácsi?

— Hát hiszen rajta van a fuvarlevélen!

NEVETŐ VASÚT

Válogatás az elmúlt évtizedek karikatúráiból

1940

Az új forgalmista



— Szörnyen csalódtam az új forgalmistában.

— Na? ...

— Rájöttem, hogy udvarol a lányomnak és szolgálat után órák hosszat együtt vannak.

— Mit izgulsz emiatt? Jóképű gyerek, na meg nem az első forgalmista, aki a lányodnak udvarol ...

— Nem is itt van a baj. Ez a szemtelen fiatalember a lányommal töltött időt felszámítja túlóraként.

1950



— Lekéste a vonatot, Kovács elvtárs, vagy világ körüli útra indul?

— Szó sincs róla. Vezetőségválasztó taggyűlésünk lesz.

1960

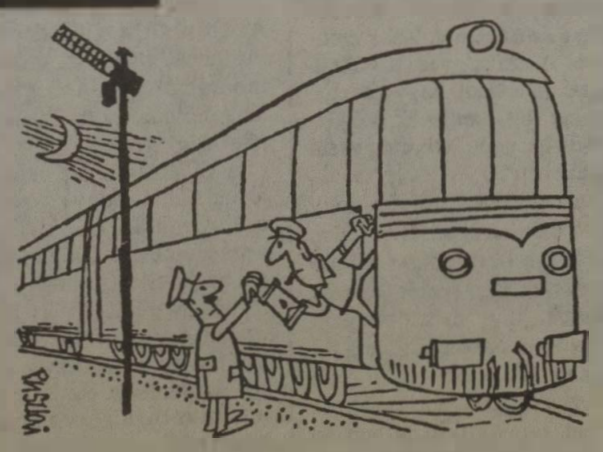
Gőzmozdonyok alkonya



— Eleget kormozták a házakat, itt a kilakoltatási végzés!

1970

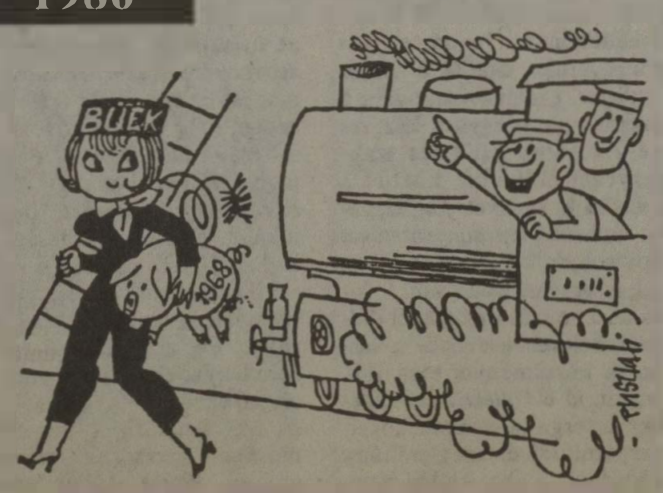
Megállás műszaki okból



— Adjon már egy kis tüzet! A gőzmozdonyon sose volt ilyen problémám!

1980

Szilveszteri kéményseprő



— Itt is van egy kotorni való kémény!

1990



— Amelyik falu győz, ott lesz a központosított vasútállomás és a másikat megszüntetjük.

TÖPRENGÉSEK A BALOLDALISÁGRÓL

MIBŐL ÉLÜNK? HOGYAN ÉLÜNK?

Értékrendünk körül

Értékválságos jelen

Beszélünk gazdasági válságról, szociális- és erkölcsi válságról és jó ideje emlegetjük már az *értékválságot* is. Bizonyításukra aligha van szükség, hiszen ezek mindennapi tapasztalataink. Bőrünkön érezzük az *értékrend felborulását*, változását, az új értékrend kialakulásának vívódásait, torzulásait. Sokunk óhaját és igényét fogalmazta meg *Márta Ferenc* akadémikus egy fórumon, amikor azt mondta: olyan értékrendre van szükség, amely biztosítja és elismeri, hogy ebben az országban becsületes és tisztességes munkából is meg lehet élni. Más megfogalmazásban ugyanezt hangsúlyozta *Hoffman Tamás*, a Néprajzi Múzeum nyugdíjas igazgatója: Az emberi észt és szorgalmat jobban meg kell becsülni.

Minimum

Sokféle minimum van. Talán a létminimum a legelterjedtebb, legtöbbet használt szó, fogalom. A napokban hallottam azonban a civilizációs minimumról is. *Kemény László*, a Társadalmi Érdekegyeztető Tanács társelnöke, használta ezt a kifejezést egy sajtótájékoztatón. A civil szervezet vezetője így fogalmazott: *„Egymást követik az áremelkedések, különösen érzékenyen érinti a háztartásokat az energiaár-emelés, nőnek az oktatási kiadások, veszélybe kerül a civilizációs minimum.*" Hol van a szociális minimum határa? — kérdezte *Filló Pál* országgyűlési képviselő az egyik politikai fórumon. — Ezt ki kellene jelölni, meg kellene mondani, hol az alsó határ — hangsúlyozta a VII. kerületiek nyomdász honatyája.

Az előítéletesség ellen

„Te is más vagy, te sem vagy más" — ez a gondolat vezérelte azokat a programokat, amelyeket a másság tisztelete és a tolerancia jegyében rendezett a Terézvárosi Értelmi Fogyatékosok Napközi Otthona és a Fiatal Művészek Klubja. *Szalóki Éva*, a fővárosi önkormányzat szociálpolitikusa és *Domszky András* tanár színvonalas előadásaiban sok hasznos tanácsot kaptunk az *előítélet mentes élethez*. Hangsúlyt kapott, hogy a toleranciát, a türelmességet, a másokért való áldozatvállalást a társadalom egyik legfontosabb értékének tekinthetjük.

Ennek értelmezése, megvalósítása azonban a hétköznapokban — mint ez az eszmecserében kifejezésre jutott — nem egyszerű dolog. Napjainkban bő forrása van az intoleranciának, erős a hajlam a kirekesztésre. Szaporodnak a konfliktusok, felerősödött az *önzés*, nő a hátrányos helyzetűek száma. Ezért szükséges arra emlékeztetni, hogy nem egyszemélyes vállalkozás az élet. Másokkal együtt, közösségben, a kollektíva tagjaiként élünk. Ennek felismertetésében, a tudatos tolerancia kialakításában sokat tehet a szakszervezet. Abban például, hogy a türelmesség nem azonos a közönyösséggel, a passzivitással. A gyengébb segítése, az együvé tartozás érzésének erősítése a szervezett dolgozók mozgalmának több mint százéves hagyománya.

Milyen nyugdíjrendszert?

Lassan húsz éve van napirenden a *nyugdíjrendszer módosítása*, de a mai napig nincs új nyugdíjtörvény. Úgy tűnik, nem is számíthatunk rá rövid időn belül, mert ez rendkívül bonyolult lecke és sokféle nézet birkózik egymással. Ez derült ki dr. Barát Gábornak a nyugdíjasok országos tanácskozásán elmondott előadásából is. Az Országos Nyugdíjbiztosítás főigazgatója elmondta, hogy jelenleg sokféle műhelymunka folyik a nyugdíjreformról, de elfogadott, *hivatalos koncepció még nincs*.

Egyesek sokat hivatkoznak a nyugati országok példáira, gyakran idézik a nemzetközi pénzintézetek elvárásait. Ezekre is figyelni kell, de nekünk a magyarországi viszonyoknak megfelelő nyugdíjrendszerre van szükségünk — hangsúlyozta az előadó. Olyanra, amely a magyar társadalom értékrendjére épül. A nyugdíj ugyanis nem csak pénzkérdés. Értékrend kérdése is. Lehetetlen, hogy csak közgazdasági, pénzügyi, költségvetési szempontok érvényesüljenek benne. Ha ugyanis az új nyugdíjrendszer nem bírja majd az egész *társadalom egyetértését*, támogatását, akkor az eleve kudarcra van ítélve.

Gondoskodj magadról!

Azon a vitaesten, amelyet az *MTA Közgazdasági-tudományi Intézete* és a *Friedrich Naumann Alapítvány* szervezett *„A jóléti állam dilemmái"* címmel, Kornai János, a Harvard Egyetem professzora úgy vélekedett, hogy a jóléti szféra sok tekintetben értékválasztás kérdése. Mert benne etikai elvek is kifejeződnek: az, hogy milyen az ember viszonya az élethez. Az állampolgár szuverenitásának abban is érvényesülnie kell, hogy joga legyen rendelkeznie saját élete felett. Vagyis, maga köteles gondoskodni önmagáról. A világhírű közgazdász hivatkozott a *Ferge Zsuzsa* egyetemi tanár által közzétett friss felmérésre, miszerint az értékek sorrendjében jelenleg a biztonság áll az első helyen.

Tisztelem ezt az igényt, ez fontos — mondta Kornai —, de *az egyén dolga, joga* gondoskodni saját biztonságáról. Joga és dolga, hogy számítson a betegségre, készüljön a nyugdíjas életre. Ezt már 20 éves kortól tudatosítani szükséges. Sajnos erről nem beszélünk az óvodában, az iskolában, pedig erre készülni kell. Csak azt hallják az emberek, hogy az állam kötelessége... Természetesen, vannak az államnak is kötelességei, sokat segíthet a szolidaritás elvének érvényesülése is a bajbajutottaknak, a hátrányos helyzetűeknek. Jó, ha a nyomorúságos helyzetben lévők számíthatnak mások támogatására, de arra kell ösztönözni, hogy mindenki gondoskodjon önmagáról. S ehhez nyújtsanak segítséget a *biztosítás intézményei*, erre kell életstratégiát építeni, biztonsági tartalékot képezni.

„Koraszülött jóléti állam"?

Nyers Rezső, az ismert nagy tapasztalatú szociáldemokrata gazdaságpolitikus másként látja a jóléti állam problémakörét. Ez számos megnyilatkozásából kiderül, a többi között abból is, amelyet az *MSZP Szociáldemokrata Platformjának* legutóbbi ülésén mondott. — Ha az Európai Unióba igyekszünk — hangsúlyozta —, akkor nem szabad szétverni a jóléti rendszert. Nem megfojtani kell, hanem felnevelni (ha „koraszülött"). *Összhangba kell hozni a jövedelmekkel*, nem célszerű mindent piacosítani.

Általában is az a kívánatos, hogy a késő kádári rendszer megbecsülendő értékeit átmentsük. Ne feledkezzünk el róla, ez nem az a kapitalizmus, mint amilyen a világgazdasági válság előtti volt. Vegyük figyelembe, hogy 1989-90-ben nem valami teljesen új kezdődött. Körül vagyunk ágyazva az államszocializmus létesítményeivel, maradványaival, utóhatásaival, anyagi, tudati hozamával. Egy olyan robogó vonatra kell felszállnunk, amely a jóléti államok felé visz bennünket.

Kárpáti Sándor

Van kiút !

„A népnek szüksége van jó szóra, nekem pedig azokra, akik a jó szót meghallgatják, ezért fogadtam el szívesen a Vasutasok Szakszervezete meghívását." Ezekkel a gondolatokkal kezdte vitaindító előadását Kopátsy Sándor közgazdász, akit az MSZP Munkásképviselet Alapítványának közreműködésével a VSZ Képzési és Oktatási Bizottsága hívott meg egy fórumra 1995. november 27-én.

Az összejövetel apropóját az szolgáltatta, hogy most jelent meg Kopátsy Sándor új könyve Van kiút címmel. A fórumon megjelent VSZ-tisztségviselők közvetlen ízelítőt és biztatást is kaptak a szerzőtől: a monetáris pénzügypolitika, amely a jó pénz megteremtésétől várja el a magyar gazdaság felemelkedését, sajnos, már 1985 óta uralja a gazdaságunkat és ami megdöbbentőbb, ma is ez az irányzat tartja magát. Egy válságban lévő ország rendbetételére nem ez az egyetlen, sőt nem ez a jó megoldás. *Aki azt mondja, hogy ez az egy út van, az vagy buta, vagy gonosz.*

A második világháború után, amikor egész Európa romokban bevert, az újjáépítés nagyon kemény reálpolitika mentén valósult meg. A nyugati országokban a Marsall-segélyből például a bankok egyetlen fillért sem kaptak. Mégis rekord idő alatt állt helyre a termelés és lett munkája az embereknek.

— Nem értem a szakszervezeteket, miért türnek el Magyarországon ekkora munkanélküliséget? — kérdezte Kopátsy Sándor a jelenlévőktől. A nyilvántartott tíz százalékkal szemben a tényleges munkanélküliség legalább huszonöt százalékos. Rengetegen kerültek ki a nyilvántartásokból és ezzel együtt az ellátásból is, ugyancsak jelentős azok száma, akik még nem érték el a korhatárt, de már nyugdíjba kerültek. Az elmúlt öt évben kétszázötvenezerrel nőtt a rokkantnyugdíjasok száma is.

Hiszem, hogy van kiút! Minden ország arra a szintre képes felemelkedni, mint amilyen színvonalú a nemzet szellemi tőkéje. A magyar szellemi nívó jóval magasabb annál, mint amit a bérek kifejeznek. Öt évvel ezelőtt például még két szűk keresztmetszet volt a gazdasági életben: az idegen nyelvek és a számítástechnikai ismeretek hiánya. A magyar értelmiség ezt az akadályt mára leküzdötte. A világon még sehol sem volt példa arra, hogy a Világbank tanácsai egy nemzet gazdaságának felemelkedését eredményezték volna. A pénzügyi megszorítások miatt, ma 25-30 százalékkal kisebb az ország termelésének reálértéke mint öt évvel ezelőtt. Miért is költenék a vállalkozók újabb munkahely teremtésre a nyereségük egy részét, amikor az állampapírok kockázat nélkül nagyobb jövedelmet biztosítanak, mint bármilyen termelés.

Kopátsy Sándor szerint a „kiútnak" négy fő eleme van. Az első lépés a belső *piac védelme*! Liberalizálni csak az országon belül szabad a piacokat. Amit itthon is meg tudunk termelni, méghozzá jó minőségben, azt nem szabad külföldről beengedni. De szükség lenne a *nemzeti öntudat* fejlesztésére is, ami a magyar árukat helyezné előtérbe.

Másodszor nem szabad megtűrni a *tartós munkanélküliséget*! Bármilyen közmunka hasznosabb a munkanélküliségnél. Egy kimutatás szerint, aki hat évnél tovább volt munkanélküli az átlagban nyolc évvel kevesebb ideig él. A céltalanság öl. A munkanélküliség az állam, így az adófizetők számára is a legköltségesebb megoldás.

Harmadszor: nem szabad egy országon belül ekkora *jövedelem-különbségeket megtűrni*! Nálunk ma ez a mérték közel százszoros, Svédországban mindössze egy a hathoz. A tömeges leszakadás ugyancsak hatalmas állami pénzeket emészt fel. Például az USA a kábítószer-fogyasztás hatásainak kiküszöbölésére annyit költ, mint az alap és középfokú közoktatásra összesen. Az elszegényedés a bűnözés és az alkoholizmus melegágya.

Végül, de nem utolsósorban az *oktatásnak elsődlegességet kellene élveznie*! A sikeres országok átlagban jóval többet költöttek képzésre. Sehol a világon nem volt arra példa, hogy egy nemzet műveltség nélkül tudott volna tartalmas jólétet felmutatni.

ksz.

ÉLETRE KELTETT HAGYOMÁNY

Vasutasok egymás között

Egy hagyomány megszakadt a rendszerváltás után. A csehszlovák, szovjet és magyar vasutasok évről évre összejöttek, ismerkedtek, ápolták a kapcsolatokat és jól érezték magukat. A nagy politika ezt a folyamatot is megszakította, az átalakulás, a piacgazdaság kialakulása, a nacionalista irányzatok felerősödése a találkozók elmaradásához vezetett.

A félbeszakított kötelékek miatti szünet november 24-ig tartott, amikor Ukrán kezdeményezésre a magyar Vasutasok Szakszervezete megszervezte Záhony, Csap, Ágcsernye állomások részvételével az 1995-ös vasutastalálkozót, ami nem nagyvezérek és vezérigazgatók, hanem egyszerű vasutasok összejövetele volt. Összehozták őket a közös ismerősök, emlékek, rokonok, valamint a közös szakma és hivatás, a vasút.

Egy reggeli, barátságos futballmérkőzések, a kikapcsolódás szigete a mindennapok gondjainak tengerében. Három ország egy-egy képviselőjének tettük fel a kérdést, *milyen ma náluk a vasút, a vasutasság helyzete*? A záhonyi sportpálya meleg büféjébe húzódtunk be, ahol először a nyelvünket szinte perfekt beszélő **Tarbaj Igor, Ágcsernye Vasúti Szakszervezet Szövetség titkára válaszolt kérdéseinkre.**

— Itt másképpen vannak a tisztségek, mint Magyarországon, az ottani titkári tisztség itt az elnökének felel meg. Ágcsernyében 2500 dolgozó, és megközelítőleg 300 nyugdíjas tagunk van. Működik mellettünk megközelítőleg 100 taggal még egy szakszervezet. Az állomásunk más beosztású, mint Záhony, kereskedelem, forgalom, és átrakó részlegekből áll össze. Múlt év elején az átrakó önálló lett, valahogy úgy, mint itt a GRF, a gépesített rakodási főnökség. Az átrakó munkáját egyenesen Pozsony irányította. Az átrakónál az elnök vezeti a szakszervezetet a titkár pedig maradtam a forgalomnál és kereskedelemnél. Január egytől újra *egyesíteni* akarják a három részleget, ezután bizonnyára a szakszervezet is egyben lesz. Az egész vasúton belül hét szakszervezet működik, köztük a speciálisok, amelyek *főnökségeket*, vontatást *mozdonyvezetőket* képviselnek, de Ágcsernyében csak az említett kettő van. Szlovákiában, a más üzemeknél dolgozók helyzetébez képest a vasutasok körülményei elég jók. Nagyon *jó a kollektív szerződésük*. A forgalmistáknál, kocsivizsgálóknál és még néhány szakmánál *36 óra*, a többi munkásnak *40 óra* a *heti munkaideje*. Természetesen a rövidebb is ugyanannyi munkabérrel jár, mint a hosszabb, de a jövőben a 36-ot szeretnék 32 órára, a műszakban dolgozóknak pedig *36 órára csökkenteni a munkaidőt*. A munkabérek viszonylag jók, *12 bérosztály* van, ebből az első, a legalacsonyabb, *3900 koronával kezdődik* és ehhez jön a szombati, vasárnapi és az éjjeli pótlék. A szakszervezet mindenesetre azon van, hogy tovább emelkedjenek a bérek. Idén olyan megegyezés született a kollektív szerződés alapján, hogy átlagban *1200 koronával emelik a vasutasok bérét*. Javasolták: 100-zal mindenkinek emeljék, 200-at pedig tartsanak meg prémiumosztásra, és azt mindenkinek a munkája minősége alapján adják oda. Vannak még eredményeik, például mindenkinek van *egy hét plussz szabadsága*, azok az alkalmazottak pedig, akiknek *8 évnél fiatalabb gyereke* van, minden hónapban *kivehetnek egy szabadnapot, amire átlagbért kapnak*. Ebben az évben érték el, hogy a *hétvégi és éjjeli pótlékot óránként tízről tizenöt koronára emelték*. Itt *elégedettek* az emberek. Jó pár évig megvolt ez a baráti kapcsolat. Ez megszakadt Záhony állomással és Csappal, most szeretnék életre kelteni ezt a hagyományt.

A metszően hideg levegőben először a balomon ülő ***Pőhacker Attilát*, a Vasutasok Szakszervezete Záhonyi Területi Bizottságának titkárát kérdeztük meg.**

— Nagy a vasúti vezetéssel, és a kormánnyal szembeni *bizalmatlanság*. Amikor az elmúlt évi sztrájknál kivívott eredményeinket a parlament keresztülhúzta az új szja-törvénnyel, tehát a *kedvezmények megvonásával* és más *inflációgerjesztő intézkedésekkel*, még tovább növelte ezt a bizalmatlanságot. *Nehezen tudjuk elfogadni az ez évi további reálbérveszteségeket*, annál is inkább, mert népgazdasági átlagban 10-11 százalékos volt a reálkeresetcsökkenés, ezzel szemben a vasútnál 15-16 százalék! Ezt a következő évben nem tudjuk elviselni. A vasutasság zömében 12 500, 16-17 500 forintos bruttó bért kap, ebből ma Magyarországon nem lehet megélni. *Van a vasúton belül is egy-két réteg amelyik viszonylag jól keres*, ezeket kiemelni nagyon nehéz. Azt hiszem, a *vasutasság összességében nagyon rossz helyzetben* van, de véleményem szerint, *sztrájk nélkül is meg lehet egyezni* egy 20-22 százalékos bérfejlesztésben, amely, hangsúlyozom, semmi másra nem elegendő, mint a *szinten tartásra*!

Elfogyott az üdítő, közeledett a meccs kezdete, kabátunk szárát összehúzva elindultunk hát a pálya felé. **Ott találtuk *Muszicsuk Anatolijt*, Csap szakszervezeti elnökét.** Nem kellett biztatni, szívesen beszélt az Ukrán vasutasság helyzetéről. Szívesen, de mosoly nélkül, mert ők vannak hármójuk közül a legnehezebb helyzetben.

A szlovákoknál 300, magyaroknál 200—230, az *ukránoknál pedig 50--100 dollár a havi átlagkereset*, 150 az állomásfőnököké. Az árak pedig közel ugyanazok.

Mivel közös nyelvet nem beszélünk, Tarbaj úr vállalta a tolmács szerepét, de néha Pőhacker Attila is besegített. Ebből is látszik, a vasutasok határoktól és nációtól függetlenül szót értenek egymással.

— Az ukrán vasutasok *két hónapig nem kaptak fizetést*. Annyit sikerült elérni, hogy éppen ma kifizetik az októberi bér felét. Ha ez így folytatódik, mi is *sztrájkba lépünk*, akár a magyarok, de nem a béremelés, hanem a bérkifizetés miatt! Nálunk *két szakszervezet van*, a Vasúti és a Szabad Szakszervezet, de *mindkettőnek egy a célja*, elérni a bérek kifizetését. Ukrajnában, sajnos, nincsen sztrájktörvény, a bányászok közelmúltban lezajlott munkabeszüntetésének sem volt sok eredménye. A szakszervezet vállain nyugszik a feladat, hogy rávegye az embereket, menjenek dolgozni, mert ha nem, akkor úgysem kapnak pénzt. Ha dolgoznak, még van rá valami esélyük, hogy megkapják bérüket. Nemrégen jöttek össze *Uzsgorodon* a szakszervezetek képviselői, és úgy döntöttek, hogy ha a december 14-i *lvovi konferenciáig* nem indul meg a kifizetés, akkor ott határoznak a hogyan továbbról, és lehet, hogy sztrájkba lépnek, de nincs semmi garancia, hogy el is érnek vele valamit.

Dojcsák Tibor

Az egység ereje

A szakszervezetek baloldaliságáról polemizálni ma nagy dilemmát jelent. De miért? Kik, milyen erők vezérlik és manipulálják a szakszervezeteket, hogy ilyen dilemma elé kerüljenek?

Egy kis történelmi visszatekintés ehhez: 1896. szeptember 20-án tárgyaltak először a vasúti munkások az önálló szakszervezet gondolatáról. Ezt a kezdeményezést az akkori *Szociáldemokrata Párt* támogatta, de mint baloldali érzelmű párt. Az akkori vezetés az osztrák példán felbuzdulva itt is elindította a terrort a mozgalom ellen. A Szociáldemokrata Párt (baloldali) leplezte az önkényt és hirdette, hogy *„a munkásokat ez a rendszabályozás nem fogja visszarettenteni a helyes útról, az államvasutak eljárása csak víz a szociáldemokraták malmára."*

Sajnos, a demokráciára hivatkozva, *ma is pártfüggőségű* a szakszervezet. Szerintem, ma a szakszervezeteken belül *nem szabadna megengedni*, hogy egy bizonyos vezetői szint felett pártfüggésben legyenek emberek, mert így a történelmi tények alapján a *pártérdekek kerülnek előtérbe*. Ez annál is inkább így igaz, mert minden hatalmon lévő párt az adott ország elnyomó szerve. A demokrácia tiltja azt a megkülönböztetést, hogy ki milyen szervezetnek a tagja, de demokráciának lehet-e azt nevezni, hogy a szakszervezeti tagság megosztása a cél?

Azt kellene elérnünk, hogy a munkavállalói oldal egy *egységes erőt képviseljen*, mert a mai piacorientált világban, ahol kizsákmányolják munkaerőnket, csak így lehet normális mederben tartani a körülöttünk dúló *rabló kapitalizmust*. Fontos lenne elérnünk azt is, hogy *anyagilag járuljanak hozzá az érdekvédelemhez* azok is, akik nem tagjai a mozgalomnak. A szakszervezet által elért eredményeket azok is élvezik — méghozzá ingyen —, akik nem merik vagy nem akarják felvállalni a munkaharcot és az anyagi áldozatot. Az eredményekhez pedig felelősség nélkül jutnak hozzá. Azt hiszem, ez így demokratikus annál is inkább, mivel a demokrácia egyik fellegvárában, az Amerikai Egyesült Államokban is így van.

A fejlett nyugati demokráciákban tudják, hogy egységben az erő. A mindenkori hatalom ezt szintén tudja, és elkövet mindent annak érdekében, hogy megosztottak legyünk. Miért hagyjuk ezt, mi, munkavállalók?

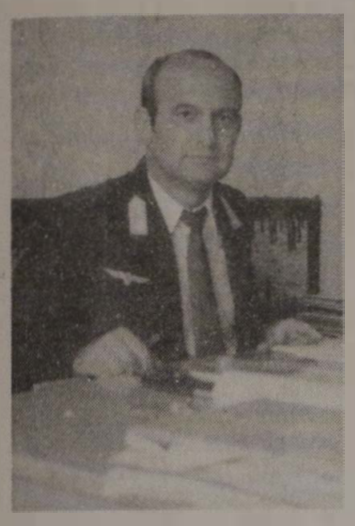
Kellett a rendszerváltás, mert így szavaztunk, de jó lenne, ha a fejünkben, a gondolkodásunkban is végre megtörténne a rendszerváltás.

Spitl Gábor
TB titkárhelyettes

VASÚTTÖRTÉNETI KIÁLLÍTÁS

ÖNFENNTARTÓ GYŰJTEMÉNY KAZINCBARCIKÁN

Az állomásfőnök kincsei



Élnek közöttünk olyan honfitársaink, akik nemcsak ellátják hivatásukat, végzik feladataikat, hanem munkájuk elkötelezettjei, mondhatnánk, szerelmesei is. Ilyen ember Husonyicza Gábor, a MÁV kazincbarcikai állomásfőnöke. Husonyicza Gábor Perkupán, 47 évvel ezelőtt, született. Ózdon érettségizett, vegyésznek készült. Pályáját a kazincbarcikai BVK-ban, a polimer üzemben kezdte. Utána katonaság, nősülés. Következő munkahelye a rudabányai vasútállomás. A vasúti vizsgát jelesen tette le, majd a vasúti tisztképzőt nappali tagozaton végezte. Állomási tartalékként 1974-ben került Kazincbarcikára, ahová 1986-ban állomásfőnöknek nevezik ki. Édesapja 42 éven át állt vasúti szolgálatban. Több rokona, öccse is vasutas. Két felnőtt gyermeke, sajnos, nem lett vasutas, de az egyik fiát érdekli a vasút története.

A családi körülmények, valamint korábbi főnöke ösztönzésére kezdte gyűjteni a vasút tárgyi emlékeit. Kutatott a különböző múzeumokban, gyűjtői kapcsolatokat létesített. Ahogyan gyűjteménye növekedett, azzal párhuzamosan szakmailag is egyre inkább elfogadták, véleményét kikérték. Kincsei — amely privát, önfenntartó gyűjtemény — 25 évi gyűjtőmunka eredménye. A Borsod-Abaúj-Zemplén megyei MÁV vezetői jó érzékkel, segítőkészen ismerték fel az állomásfőnök elhivatottságát, kutató szenvedélyét: ami most még megmenthető, azokat a vasúti tárgyi emlékeket ő begyűjthesse. Ezért a kazincbarcikai vasútállomás egyik kihasználatlanul álló várótermét 1991 augusztusától a rendelkezésére bocsátották.

A párját ritkítóan gazdag magángyűjtemény megtekintését minden vasút iránt érdeklődőnek szívből ajánlom.

Széplaki Kálmán



KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS

A Magyar Vasutas tudósítása

November 28-i döntés

Együttdöntési jogot gyakorolt a KÜT

A MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsa (KÜT) november 28-án tartott ülésén a *Balatonkenesei Gyermeküdülő* befejezetlen épületének további sorsáról szóló előterjesztéssel foglalkozott és meghallgatta a munkáltató szóbeli kiegészítőjét. A javaslat értelmében a a Balatonkenesei Gyermeküdülő területén a MÁV által elkezdett felújítás befejezését egy külső vállalkozás végezné el. Ez a kft. a befejező munkálatok ellenértékeként az üdülőhöz tartozó területből *hatezer négyzetmétert* használati jogát kérte. A Központi Üzemi Tanács az Mt. 65. §. alapján együttdöntési jogkörben tárgyalta az előterjesztést. Mérlegelve a kialakult helyzet tarthatatlanságát is, többségi szavazattal nem tudott egyetérteni az előterjesztés tartalmával.

Felkérte a munkáltatót, hogy keresse tovább a megoldást az ajánlatot tett vállalkozóval és — a kialakult helyzetnek megfelelően — más szerződési feltételekkel próbáljon egyezségre jutni.

A Központi Üzemi Tanács a költségek optimalizálása érdekében alternatív javaslatokat terjesztett a munkáltató elé. A testület javasolta: hogy az épület befejezési munkáinak költségeit és az építés ütemezését az eredeti javaslatban szereplő és a *helyi forgalmi értéket figyelembevevő* ellenértékben állapítsa meg.

Felmerült továbbá, hogy azok a MÁV Rt. tulajdonában lévő gazdasági társaságok, amelyek nem rendelkeznek üdülővel, hosszabb távra itt férőhelyet vásárolhassanak, akár az osztalékuk, akár a helyi kollektív szerződésben meghatározott szociális keret terhére — természetesen — a tulajdonos hozzájárulásával. Meg kell vizsgálni, hogy az üdülővel nem rendelkező gazdasági társaságok kivitelezői kapacitásának felhasználásával és esetleges anyagbiztosítással az alakuló gazdasági társaságban a befektetett értéknek megfelelően milyen módon válhatnának társtulajdonosokká. A KÜT javasolja, hogy a munkavállalók körében is tegyék lehetővé az örökös, vagy hosszabb távra szóló üdülőhasználati jog megvásárlását. Az üdülőhelyek kereskedelmi hasznosításából befolyó bevételeket a MÁV Rt., mint tulajdonos, az épület befejezésére forgassa vissza.

A Központi Üzemi Tanács felkérte a munkáltatót, hogy a felsorolt javaslatokat értékelje és a további elképzeléseinek kialakításánál vegye figyelembe. A KÜT, tehát, a jövőben is készen áll egy új munkáltatói előterjesztés értékelésére és az együttdöntésre.

k.

KST-ÜGYINTÉZŐK

KST-tagok figyelmébe

A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) a KST megalakulása óta tagjai részére „KST forgóalap kiegészítés"-re közel egymillió forintot biztosít! Ez az összeg jövőre is negyvenöt KST kifizetőhely bankszámláján rendelkezésre áll.

A VSZ által e célra elkülönített összeg szakszervezeti tagok számára lehetővé teszi, hogy már év elején is — amikor az általuk befizetett betét még nem teszi lehetővé —, kölcsönigényüket a KST szervezetei maradéktalanul kielégíthessék.

Éljenek a lehetőséggel — a VSZ segítségével!

Varannai Zoltánné

Az ISO 9001 és a DVJ

Napjaink egyik kulcsfontosságú kérdése világszerte a minőség.

Az Európai Unió közös piaca a vevő szempontjait szem előtt tartó ISO 9000-es szabványsorozat harmonizált átvételével és alkalmazásával létrehozott minőségbiztosítási rendszerben látja ennek biztosítékát.

Az európai gazdasági rendszerbe történő integrálódás alapvető előfeltétele, hogy a cégek alkalmazkodni tudjanak a piacgazdaság törvényszerűségeihez és megfeleljenek a követelményeinek.

Ez szükségszerűvé teszi számunkra is az export és a hazai gyártású termékeink és szolgáltatásaink magasabb minőségi színvonalának biztosítását versenyképes áron, pontos határidőre.

Társaságunk jövőbeni fejlődésének, növekedésének lehetőségeként és eszközeként célul tűzte ki az ISO 9001 nemzetközi szabvány szerinti minőségbiztosítási rendszer kiépítését és bevezetését.

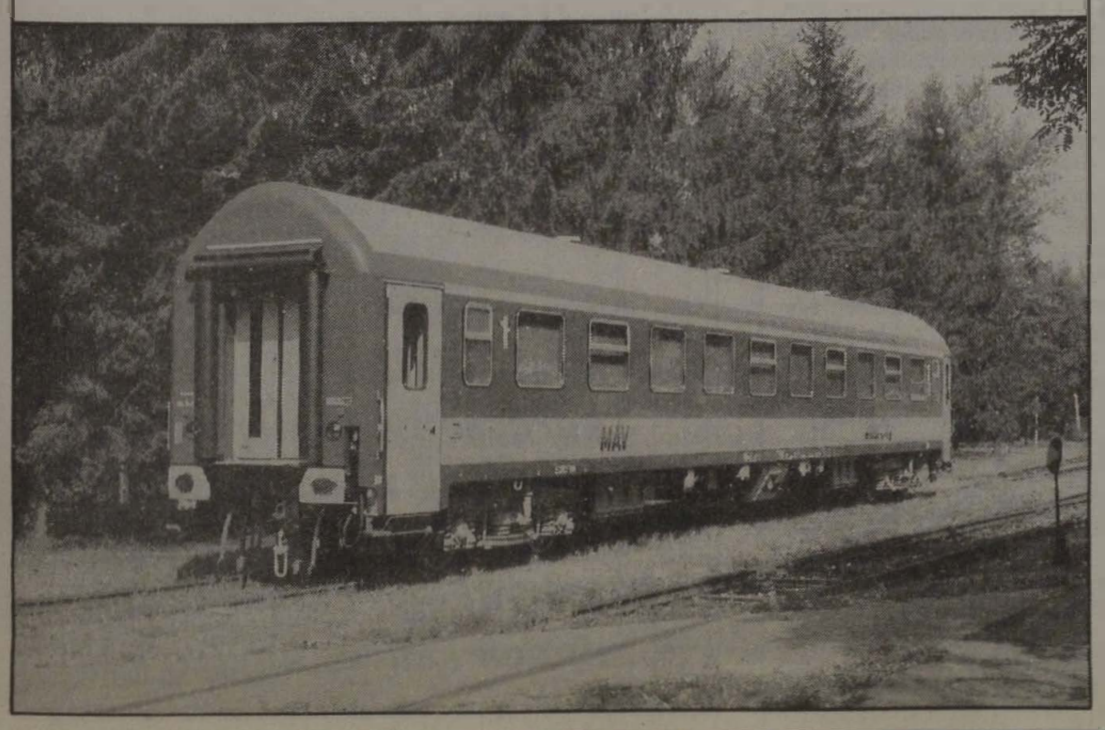
Minőségbiztosítási rendszerünk kialakítása érdekében szerződést kötöttünk a STRUKTÚRA Minőségfejlesztési Kft.-vel mint tanácsadóval, hogy biztosítani tudjuk a rendszer kiépítésének szakszerűségét.

A szerződéskötést egy részletes és átfogó megvalósítási program elkészítése követte, amely magába foglalja a rendszer kiépítéséhez szükséges valamennyi egymásra épülő munkafázis meghatározását és ütemezését.

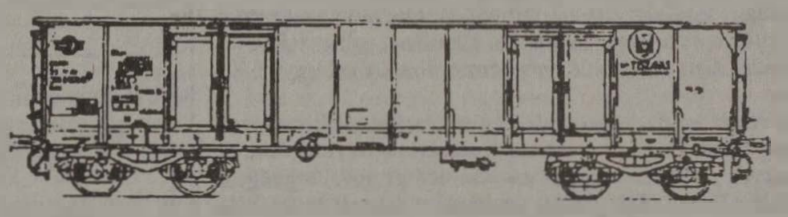
Már megtörténtek a különböző szintű felkészítő oktatások, társaságunk átvilágítása és helyzetérzékelése, valamint a szükségesnek látszó minőségbiztosítási eljárások meghatározása és csoportosítása.

Elkészült az előzetes minőségügyi kézikönyvünk és eljárásaink mintegy harmad része. Valamennyi eljárás elkészülését 1996. március végére, a minőségügyi kézikönyv véglegesítését pedig 1996. április végére tervezzük. Ezzel párhuzamosan történik az eljárások bevezetése, melyet egy belső rendszer-felülvizsgálattal zárunk.

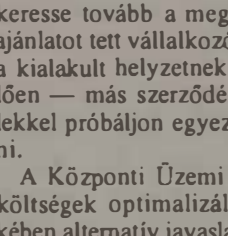
A független féllel történő tanúsításunkra való felkészülést 1996 végéig tervezzük, és 1997 első negyedévében kívánjuk megszerezni az ISO 9001 szerinti tanúsítást.



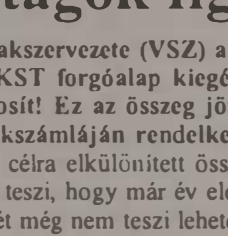
1859
MÁV-TISZAVAS
MISKOLCI JÁRMŰJAVÍTÓ KFT
TÜV CERT
DIN ISO 9002 / MSZ EN 29002
CERT. REG. NO. 75 100 5660
3527 Miskolc, Kandó Kálmán tér 1. 3502 Miskolc, Pf.201
Telefon: (46) 340-233 Telefax: (46) 347-647



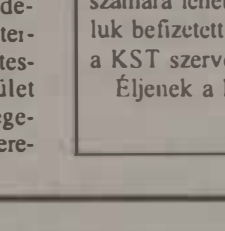
ELKÉPZELÉSÜK
NEM ÜTKÖZHET
AKADÁLYBA



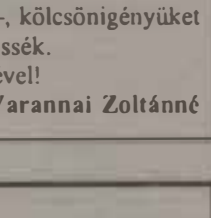
Speciális vasúti járművek, teherkocsik gyártása, javítása.



Kocsimosó berendezések, ipari és ivóvíz tartályok telepítése.



Korszerű ütköző és vonókészülékek tervezése és gyártása.



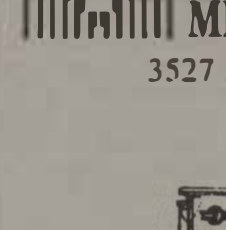
Melegalakítás, süllyesztékes kovácsolás, rugó kovácsolás.



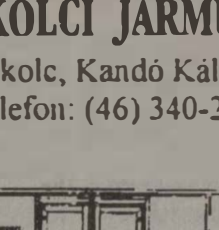
Vasúti fordítókorongok, tolópadok gyártása, korszerűsítése



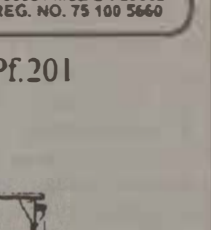
Ipari ultrahangvizsgálat, festéselőkészítés szemcseszórással



A lkatrészek megmunkálása CNC maró és esztergagépekkel.



Famegmunkálás és feldolgozás



Várja igényes megrendelésüket a MÁV-TISZAVAS Miskolci Járműjavító Kft. vállalkozási csoportja. Telefon (46) 340-200 Telefax.(46) 347-647

Kellemes karácsonyt és eredményekben gazdag boldog új esztendőt kíván minden jelenlegi és leendő üzleti partnerének a MÁV-Tiszavas Miskolci Járműjavító Kft.

ÖTA

Az ÖTA segélyeiről

Az 1996. január 1-jétől megvalósuló segélyfejlesztések és a gyógyászati segédeszközök 1995. szeptember 15-től történt árváltozása miatt 1996. évben 1995. évhez viszonyítottan az ÖTA várható többletkiadása eléri a 80 millió forintot.

Segélyfejlesztések 1996. január 1-jétől

A munkavállalók és a nyugdíjasok kórházi ápolási *napi segélye 120 forintról 180 forintra emelkedik.* (A nyugdíjas tagok változatlanul maximum 15 nap kórházi ápolásban töltött idő után kaphatnak kórházi segélyt.) *A kelengyesegély 6000 forintról 6500 forintra emelkedik.* A gyógyászati segédeszközök körébe tartozó szemüveg esetében a támogatás a *térítési díj összege, maximum 1000 forint.*

Változás a gyógyszersegélyben

A tagság régi elvárása teljesül azzal, hogy a nyugdíjas tagok mellett 1996. január 1-jétől az *aktív tagok is részesülhetnek gyógyszersegélyben.* A rendszeres gyógyszeres kezelésben részesülő tag *havi 500 forintot meghaladó igazolt gyógyszerköltsége után* — évente egyszer — méltányossági gyógyszersegélyben részesíthető.

A gyógyászati segédeszközök támogatásáról

A leggyakrabban igényelt gyógyászati segédeszközök támogatásában 1995. szeptember 15-től beálit változásokról.

A gyógyászati segédeszközök évközi árváltozásai miatt az egyes gyógyászati segédeszközöknél nyújtott ÖTA-támogatás többszörösére nőtt, ami jelentős többletterhet jelent az ÖTA-nak. Szükségessé vált egyes gyógyászati segédeszközök támogatásánál a *fix összegű támogatásra* való áttérés.

Az ÖTA 1995. szeptember 15-től fix összegű támogatást nyújt a következő gyógyászati segédeszközöknél:

A gyógyászati segédeszköz megnevezése	a térítés összege, max.
ortopéd cipő	1500 forint
hallókészülék	9000 forint
hallókészülékhez elem	1200 forint
vércukorszint-mérő	5000 forint
vércukorszint-mérőhöz tesztcsík	2000 forint

A segélyek igényléséről

Az intézményes és méltányossági segélyek igénylésének módjáról:

Az intézményes és méltányossági ÖTA-segélyek igénylése munkavállaló tag esetben a *szolgálati főnökségen*, nyugdíjas tag esetében *a nyugdíjas nyilvántartó állomáson* történik.

A *méltányossági segélykérelmek* elbírálása az ÖTA-elnökség, illetve a Segélyezési Bizottsága hatáskörébe tartozik.

Az *intézményes segélyek körébe* tartozó munkavállalók kórházi ápolási napi segélye és a tartós táppénzes állomány esetén járó egyszeri segély *külön kérelem nélkül* a táppénz kifizetésével együtt kerül kifizetésre.

A *GYES-en lévők egyszeri segélyét* külön kérelem nélkül a szolgálati főnökség fizeti ki.

A *kelengyesegély, a cukorbertegek segélye, a fogsegély, a gyógyászati segédeszközökért*, vagy annak javításáért fizetett térítési díj részben vagy egészben történő megtérítése, az eltartott *14 éven aluli gyermek utáni kórházi ápolási segély, a nyugdíjas tag kórházi ápolási segélye, a temetési segély kérelem alapján vehető igénybe.*

A méltányossági segélyek körébe tartozó táppénzigény kimerítése utáni segély, a *mozgáskorlátozottak* gépkocsi vagy elektromos rokkantkocsi vásárlásához adható támogatás, a 10 000 forintot meghaladó helyközi *halottszállítás* költségéhez hozzájárulás, a *gyógyszersegély kérelem alapján igényelhető.*

A szociális támogatás körébe tartozó *időszakos szociális gondozásban* és *szociális segélyben* kérelem alapján csak az alacsony jövedelemmel rendelkező nyugdíjas tag részesíthető. A kérelem elbírálása az illetékes területi ÖTA-bizottság hatáskörébe tartozik.

Az ÖTA intézményes segélyei 1996. január 1-jétől:

A segélynem megnevezése	a segély összege
Munkavállalók kórházi ápolási segélye	180 forint/nap
Egyszeri segély tartós táppénzes állomány esetén	3 000 forint/90 nap
Cukorbetegsegély	1 500 forint
Kelengyesegély	6 500 forint
Egyszeri segély gyesen lévők részére	2 000 forint
Eltartott gyermek utáni kórházi ápolási segély	1 500 forint/28 nap
Temetési segély	10 0000 forint
Nyugdíjasok kórházi ápolási segélye	180 forint/nap (maximum 15 napra)
Fogsegély/teljes fogsor pótlása esetén maximum	1 000 forint
rögzített fogpótlás esetén foganként maximum	350 forint

Budapest, 1995. november 30.

ÖTA-iroda

VASUTAS NYUGDÍJBIZTOSÍTÁSI PÉNZTÁR

Pénztári szolgáltatások, tagsági jogviszony

Részletek az alapszabályból

A Magyar Vasutas korábbi számalban már hírt adtunk a Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár megalakulásáról. Olvasóink kérésének eleget téve most részletekben közöljük a Nyugdíjpénztár alapszabályát. Terveink között szerepel, hogy későbbi lapszámainkban konkrét számításokkal szemléltetve próbáljuk bemutatni az új vasutasintézmény előnyeit.

A pénztár szolgáltatásai

13./ A pénztár szolgáltatása: a *tagok egyéni számláján* nyilvántartott nyugdíjcélú megtakarítások *egy összegben történő kifizetése* vagy *határozott idejű* — a tag döntése szerinti 5, 10 vagy 15 év tartamú — *járadék* nyújtása.

14./ A tag halála esetére *kedvezményezettet (kedvezményezetteket) jelölhet.* Kedvezményezett(ek) jelölése hiányában a szolgáltatásra a tag *örököse(i)* válik (válnak) jogosulttá. Természetes örökös hiányában az öröklés alá eső összeg a pénztárra száll. A kedvezményezett(ek), valamint az örökös(ök) jogaira vonatkozó részletes szabályokat a 34. pont tartalmazza.

15./ A 13. pontban meghatározott *nyugdíjszolgáltatás feltétele* a társadalombiztosítási jogszabályokban meghatározott *nyugdíjkorhatár* betöltése.

16./ A szolgáltatás teljesítésének módjáról (egy összegű kifizetés, vagy 5, 10, illetve 15 évi járadékfolyósítás és ez utóbbi esetében az idő tartamának meghatározásáról) a tag *írásban* köteles rendelkezni.

A pénztár a nyugdíjkorhatár betöltése előtt legalább 90 nappal írásban felszólítja a tagot, hogy a *teljesítés módjáról* nyilatkozzon. A tag a felszólítás kézbesítését követően 30 napon belül írásban nyilatkozni köteles. Ha a tag a nyugdíjkorhatár betöltéséig — újabb értesítése ellenére — nem nyilatkozik, a pénztár a tag egyéni számláján lévő összeget *elkülöníti* és a Polgári törvénykönyv *Felelős őrzésre vonatkozó szabályai* szerint jár el azzal, hogy azt csak a jogszabályi rendelkezés szerinti kockázati osztályban fektetheti be. A felelős őrzésbe vételről a tagot *értesíteni kell.* A felelős őrzés költségeit a tag köteles a pénztárnak megtéríteni (például kezelési költség).

17./ A tag jogosult írásban úgy is rendelkezni, hogy a nyugdíjkorhatár betöltését követően a szolgáltatást nem kívánja igénybe venni, hanem a *tagdíjat tovább fizeti.*

18./ A szolgáltatás teljesítése — a tag írásbeli rendelkezése szerint — történhet:

— *átutalással* a tag által megjelölt pénzkezelési számlára, vagy

— a tag által megjelölt címre *postai átutalással.*

A tag a számla, illetőleg a *cím változásait köteles haladéktalanul bejelenteni.* Ennek elmulasztásából eredő esetleges kárért vagy hátrányért a pénztár felelősséggel nem tartozik.

19./ A járadék *átalakítható* a kezdetben választott időtartam helyett más időtartamra, vagy a hátralévő rész *egy összegben* felvehető. A tag a változtatásra vonatkozó kérelmét, annak pontos időpontja feltüntetésével, legalább 90 nappal korábban köteles írásban közölni.

20./ A tag egyéni számlájára vonatkozó *követelése nem évül el.*

21./ A tag egyéni számláján lévő összegre sem a tag hitelezői, sem kívülálló harmadik személy hitelezői nem tarthatnak igényt.

A tagsági jogviszony

24./ A taggá válás feltételei

24.1. A pénztár *tagja lehet az a természetes személy,* aki:

a./ a 16. életévét betöltötte,

— *magyar állampolgár,* vagy Magyarországon letelepedett, illetőleg magyarországi munkavállalási engedéllyel rendelkező nem magyar állampolgár feltéve, hogy a belépési nyilatkozat aláírásakor

b./ a *Magyar Államvasutak Rt.,*

— a *Győr Sopron Ebenfurti Vasút Rt.,*

— a Magyar Államvasutak Rt. által alapított vagy többségi részesedésével működő *gazdasági társaságok,*

— a vasutas *munkavállalók érdekképviseletét* ellátó szervezetek,

— a *vasutas sportegyesületek, kulturális intézmények, vasutas jótékonysági egyesületek,*

— a közforgalmú vasúttársaságok által alapított *alapítványok,*

— a *Vasutas Társadalombiztosítási Igazgatóság,*

— a *vasutas egészségügyi intézmények,*

— a *közforgalmú vasút felügyeletét ellátó intézmények* munkavállalója, közalkalmazottja vagy köztisztviselője (továbbiakban: alkalmazott) vagy

c./ a b./ pontban *felsorolt szervektől vonult nyugdíjba.*

d./ A pénztár tagja lehet az is, aki a b./ pont szerinti alkalmazottal *közös háztartásban* él (házastárs, gyermek, szülő), feltéve, hogy megfizeti az *egyszeri belépési költséget,* amely 500 forint, és megfelel az a./ pontban meghatározott feltételeknek.

e./ A pénztár tagja lehet továbbá az is, aki az a./ pontban foglalt feltételeknek megfelel, feltéve, hogy megfizeti az *egyszeri belépési költséget,* amely 1000 forint.

24.2. A pénztár tagja — a 24.1. pontban foglaltakon túlmenően — csak az lehet, aki

a./ az Alapszabály rendelkezéseit *magára nézve kötelezőnek ismeri el* és ezt a belépési nyilatkozata aláírásával is igazolja, továbbá,

b./ az Alapszabályban meghatározott *tagdíjat fizeti.*

25./ A tagsági jogviszony kezdeményezéséhez az szükséges, hogy a belépni szándékozó a belépési *nyilatkozatot kitöltse és aláírja, és azt a pénztárhoz eljuttassa.*

A belépési nyilatkozatot *kettő példányban kell kitölteni* és azokat a belépő tagnak *alá kell írnia.*

26./ Más pénztártól *átlépő tag* esetében a belépési nyilatkozathoz csatolni kell az előző pénztárban eltöltött *várakozási időről* és az *áthozni kívánt egyéni számlaösszegről* szóló, az előző pénztár által *cégszerűen aláírt igazolást.* Igazolás hiányában az átlépési kérelem nem fogadható el. A más pénztárban eltöltött várakozási idő a pénztárnál előírt *várakozási idő tartamába beszámít.*

27./ A *tag felvételéről* (beleértve az átlépést is) a belépési nyilatkozat záradékolásával az *Igazgatótanács dönt.* A belépési nyilatkozatot a benyújtástól számított 30 napon belül kell záradékolni, és annak egy példányát az Alapszabállyal együtt el kell juttatni a tagnak. A tagsági viszonyt a záradékolt belépési nyilatkozat tanúsítja.

28./ *Új jelentkező* felvétele (beleértve az átlépést is) *nem tagadható meg,* ha a jelentkező (átlépő) megfelel a tagsági feltételeknek.

29./ A tag a belépési nyilatkozattal együtt *köteles igazolni,* vagy hivatalosan igazoltatni a tagdíj alapját képező *munkabért* illetőleg jövedelmét. Az igazolást — a belépést követően — a pénztár bármikor ismételten is kérheti. *Nem kell a tagnak munkabért* (illetményét), illetőleg jövedelmét *külön igazoltatnia,* ha a tagdíjfizetési kötelezettségének *munkáltatói átutalással* tesz eleget.

30./ A tagsági viszony, a tagdíjfizetési kötelezettség és a várakozási idő a pénztárhoz benyújtott belépési nyilatkozatnak a pénztár általi elfogadásával (27. pont) kezdődik.

Korszerű balesetbiztosítás = segítség a bajban!

Mindenkit érhet baleset!

Családtagjaival együtt kössön balesetbizosítást a Vasutas Biztosító Egyesületnél!

A 30 évvel ezelőtti 2 forintos balesetbiztosítás szolgáltatásai elértéktelenedtek, korszerűtlenné váltak.

A tagság kérése alapján kidolgoztuk az új korszerű balesetbiztosítások módozatát.

Az új biztosítások megnövekedett szolgáltatásokat nyújtanak:

	20,-Ft-os havi tagdíj	100,-Ft-os havi tagdíj
Balesetből eredő halál esetén	45 000 Ft	150 000 Ft
Balesetből eredő 100%-os rokkantság esetén	35 000 Ft	150 000 Ft
Múlékony sérülés esetén	850 Ft	4 000 Ft
Balesetből eredő kórházi ápolásra a 8. naptól	—	1 500 Ft/nap

E biztosítást többszörösen (max: háromszorosan) is lehet létesíteni és családtagokra is megkötheto. Nagyon lényeges, hogy 14-70 éves korig lehet belépni. Ezt jelenleg Magyarországon csak a VABE nyújtja. „Velem úgysem történik semmi" — gondolják sokan, de a statisztikák egészen mást mutatnak. Mindannyian veszélynek vagyunk kitéve, és ez egyre inkább érint minden korosztályt. Otthon, háztartási-, kerti munka közben, barkácsoláskor, közúti közlekedésben, szabadidőben is éri az embert baleset.

Az általunk most felkínált új, korszerű, magasabb értékű balesetbiztosítások, a balesetek sokszor igen súlyos anyagi nehézségei ellensúlyozásában nyújtanak segítséget.

Különösen fontos ez akkor, amikor az állam szociális szerepvállalásai csökkennek. A bérből, nyugdíjból élőknél, egy esetleges baleset, tovább fokozhatja az amúgy is nehéz helyzetet, hisz a rohamosan emelkedő orvosi, illetve gyógyszerköltségek sokszor szinte megfizethetetlennek bizonyulnak. A balesetből eredő kórházi ápolás is jelentős többletkiadással jár, melynek csökkentését jelentheti a biztosítási összeg.

Egy baleset után gyakran speciális kezelésekre, kúrákra is szükség lehet. Ezt a mai gazdasági helyzetben nehéz fedezni. Éljen a felkínált lehetőséggel, válassza a VABE által kínált kedvező balesetbiztosítást.

Várjuk jelentkezéseiket.

Székházunk címe: 1078 Budapest, VII., István u. 6.

Telefon/fax: 342-5157

Telefon: 342-5109, MÁV-telefon: 01/22-80

Vasutas Biztosító Egyesület Vezetősége

Minőségtanúsítványt kapott a debreceni járműjavító

Valamennyi típusú vasúti kocsi és alkatrész, valamint hegesztett acélszerkezet javítására és gyártására minőségbiztosítási tanúsítványt kapott a MÁV Debreceni Járműjavító Kft. Az erről szóló oklevelet Debrecenben egy munkásgyűlésen adta át Kerékgyártó Imre ügyvezető igazgatónak Lovász Szabó Tamás, a tanúsító TÜV Rheinland Euroqua Kft. ügyvezetője.

A tanúsítvány odaítélésekor a debreceni járműjavító egész tevékenységét, szervezeti működését vizsgálták, s ennek eredményeként kapták meg a minősítést. Az üzemben vasúti teherkocsikat újítanak fel, s náluk készült el a tíztengelyes kamionszállító szerelvény prototípusa is.

A tanúsítvány átadásával egy időben szerették volna bemutatni a cég vezetői az „Arany Trófea a legjobb cégarculatért" díjat, amit közvélemény-kutatás alapján ítélnek oda elsősorban spanyol és portugál nyelvterületen dolgozó cégeknek. Az utóbbi években több kelet-európai cég is hasonló díjat kapott. A díjat november 27-én 25 ország üzletembereinek jelenlétében Madridban kellett volna átvenni, de — mint Kerékgyártó Imre elmondta — a francia közlekedési sztrájk miatt csak Párizsig jutottak el, abonnan az utolsó pillanatban, igaz trófea nélkül, de még sikerült hazajönniük. **(X)**

MÁVTRANSSPED Szállítmányozási Kft.

Kellemes karácsonyi ünnepeket és boldog új évet kíván a vasúti árufuvarozásban közreműködő dolgozóknak és minden kedves ügyfelének!

VASÚT A GYERMEKEKÉRT

„Gyertek, éljünk gyermekeinkért”

A „Vasút a Gyermekekért” Alapítvány Benczúr utcai óvodája jótékonysági estet rendezett december elsején az óvoda anyagi és tárgyi feltételeinek javítása érdekében.

A támogatók sorában ott volt a MÁV Rt. Vezérigazgatósága — mint fő támogató —, a Vasutasok Szakszervezete és több jó hírű cég, illetve kft., mint például a „Pinocchio játékcsalád”, akik szabadtéri játékok, játszóterek tervezésével, kivitelezésével foglalkoznak. Tudomásunk szerint tőlük a Benczúr utcai óvoda több szabadtéri játékot kedvezményes áron kap.

Az est fővédnöke dr. Lotz Károly Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi miniszter volt, aki megnyitóbeszédében többek között arról szólt: *örömmel tettem eleget a felkérésnek, hogy* „A Vasút a Gyermekekért” Alapítvány *rendezvényén résztvegyek. Nem csupán unokáim jutnak eszembe az óvoda bemutatkozó sorait olvasva, hanem emlékezetem fölidézi hajdani filozófiaóráimat is, mintha már Platón is arról írt volna, hogy az eredményes tanitás személyre szabott: ahány tanítvány, annyi módszer. Örülök annak, hogy ehhez az eszményhez immáron nem csupán néhány kiválasztott mester, hanem intézmények közelítenek.”* Ez valóban így lehet itt, hiszen az óvoda nem a hagyományos pedagógiai módszereket követi, hanem a gyerekekre figyelve igyekszik hasznosítani a *legkorszerűbb nevelési elveket,* módszereket, amelyhez 175 kisgyerek és 37 aktív munkatárs együttműködésére van szükség.

A megnyitó beszéd után az óvodások színes, *vidám műsort* mutattak be óriási sikerrel. A kicsik a mindig szigorú tekintetű vezetők arcára is mosolyt varázsoltak.

A magyar zenei élet hírességei is felléptek az esten, mint például *Presser Gábor, Zorán, Gerendás Péter.* A Horváth család két gyermeke (akik ebből az óvodából indították zenei pályafutásukat) rövid hangversenyt adtak.

A műsoros estet *svédasztalos vacsora* követte, majd a jelenlévő vendégeknek lehetőségük nyílt a *kötetlen beszélgetésre,* táncra, szórakozásra.

Az est a jelenlévőktől írásos emléket is őriz. *Vendégkönyvet* nyitottak, amelybe a megjelentek kedves sorokat írtak.

(hajni)



A Benczúr utcai óvoda „művészei”

Húszéves a rákospalotai óvoda

Éppen 20 esztendeje, 1975. december 15-én, adták át a rákospalotai óvodát, amely 1994. február elsejétől „A Vasút a gyermekekért” Alapítvány kezelésében működik.

Az ünnepségre meghívót kaptak az elmúlt 20 év alatt ide járó gyerek, akik közül már többen felnőttekké váltak. Sőt, közülük néhányan azóta már a gyerekeiket is ide járatják. A találkozóra eljöttek az egykori dolgozók is, akik közül többen elérzékenyülve kívántak jó munkát az óvoda mostani munkatársainak.

Istenes Antalné vezető óvónőtől a Magyar Vasutas munkatársa megtudta: az intézmény történetében ő a harmadik vezető és bizony az alapítványi átalakulás komoly változást hozott a működtetésben. Az alapítványi óvoda továbbra is magasabb szintű ellátást biztosít az államival szemben. Az itteni gyerekek rendszeresen járnak a BVSC-be úszásoktatásra. Angol tanárnő nyelvet tanít. A nevelésben új módszereket vezettek be. „A hagyományőrzés egyik fontos tevékenységgé vált itt a betonrengetegben” — fogalmazott Istenes Antalné.

Az óvónők nehezményezik: *az alapítványt az ünnepségen nem képviselte senki* — bár meghívót kaptak az illetékesek. A MÁV-val kötött megállapodások náluk nem érvényesek, illetve csak bizonyos késéssel valósulnak meg, bolott ők is vasutasoknak érzik magukat. A MÁV-nál kifizetett decemberi 4 százalékos *teljesítményjutalomról* már hallottak, de félnek, hogy az alapítványi dolgozók ezt csak késve kapják meg. A jövő évi bérfejlesztésről elmondták: *szeretnének legalább akkora emelést kapni, mint a vasutasok, és örömmel nyugtáznák, ha ez a téma a Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén is szerepelne...*

TP

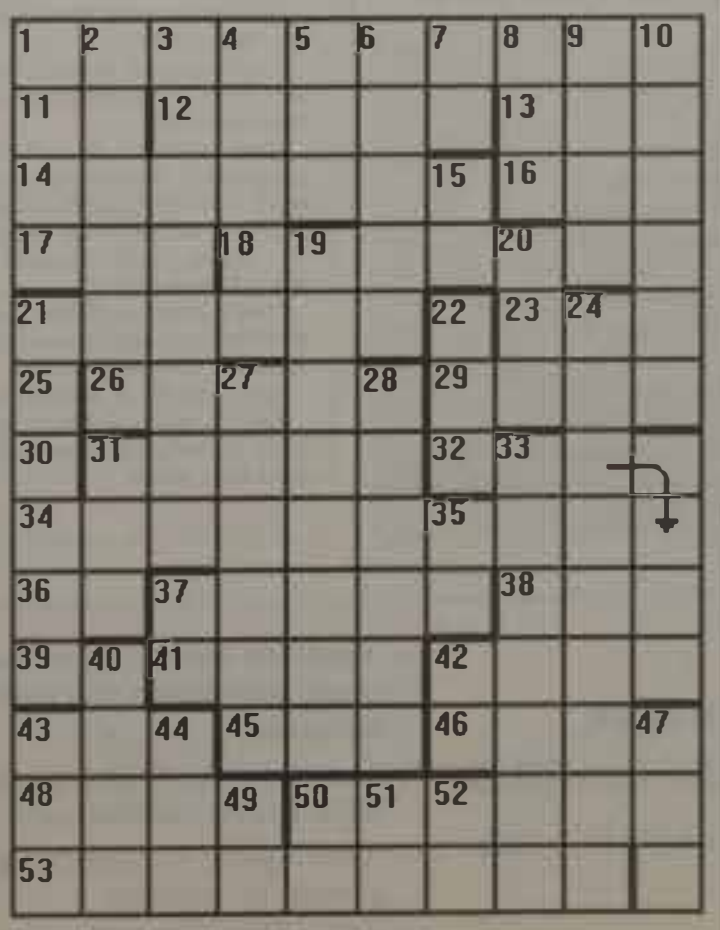
KÉSZENLÉT IDEJÉRE

Csengős szánon érkezik...

(megfejtés: vízszintes 1, 14, 21, 32, 53, függőleges 3, 24.)

Vízszintes: 1. Az USA-ban (megfejtés) 11. Vércsoport 12. Szem szivárványhártyája. 13. Hangtalanul körőz. **14. Lengyelországban (megfejtés)** 16. Hajó része. 17. Olasz férfinév (UGO). 18. Kényeskedve lépegető (népiesen). **21. Hazánkban (megfejtés)** 23. Hírügynökség. 25. Égtáj (röviden) 26. Dél-Ázsiai ország. 29. Szúnyog teszi. 30. Rádiusz. 31. Szövevényes. **32. Magyarországon (megfejtés)** 34. Rájön, megfejt. 36. Kötőszó. 37. Az ormak kellemes. 38. Nem fölé. 39. Lengyel autójel. 41. .... Bal (foci angolul). 42. Osztály (angolul) 43. Súlyt állapít meg. 45. Foszfor, nátrium. 46. Szerencsejáték, keverve. 48. ... lányka. 50. Női név. **53. Oroszországban (megfejtés).**

Függőleges: 1. Becézett férfinév. 2. Szabó Magda regénye. **3. Németeknél (megfejtés)** 4. Roggyant. 5. ....MAIL. 6. Filmstáb tagja. 7. Majdnem láz. 8. Képzőművészeti téma. 9. Nem szolgák. 10. Táncforma. 15. Juhász István. 19. Betű kiejtve. 20. Címer állat. 21. Földrajzi ábra. 22. Nagy ipari üzemünk. **24. Görögöknél (megfejtés)** 27. Tartóelem. 28. Íze. 31. Gyakori családnév. 33. Borozgató. 35. Tata része. 37. Börtönvár. 40. Szemtelen rovar. 42. Orvosi vizsgálat. 43. Egy ... egy = ketető. 44. Majdnem erre. 47. Vezéreink egyike. 49. Koros (rövidítve) 50. Szigetvári hős. 51. Súlyarány (rövidítve) 52. Fél urna.



Összeállította: Bánszegi József

MŰ VÉSZ ÉS FELTALÁLÓ

A MÁV-kórházban is rendel a festőművész

Somogyi István egyike a magyar „nehéz embereknek”. Festőművészként eljutott a csúcsra, ugyanis New Yorkban állították ki képeit Salvador Dali és Picasso műveinek társaságában. Ezzel akár elégedett is lehetne, de mégsem az, mert a magyar nehéz emberek nem ilyenek.

Somogyi István felfedezett egy *sóoldatot,* amelynek segítségével bárki megteremtheti lakásában a barlangi, tengeri sós, páradús klímát. Csak az asztmások tudják, hogy ez milyen könnyebbséget jelent a száraz levegőhöz képest.

A *Somadrin Egyesület* egy újpesti bérház pincéjében működik, irodástól, sóbarlangostól együtt mintegy 50-60 négyzetméteren. Ahogy belépek az ajtón, rögtön a tiszta levegő érzete járja át az orromat. Könnyebben veszem a levegőt, miközben *Nagy Istvánnal,* a művész és feltaláló titkárával beszélgetek: a Somadrin oldatnak az a lényege, hogy *párolgás útján az ásványi sók* a *levegőbe kerülve megkötik a káros porszemeket,* és így a helyiségek levegőjét tisztán tartják. Továbbá az *ásványi anyagok a légutakba jutva gyógyító hatást gyakorolnak* légzőszervünkre.

Somogyi István elkészítette a *sótéglát* is, amely jótékony tevékenységét szinte végtelen ideig fejti ki, ellentétben az oldattal, amely addig hatásos, amíg el nem párolog.

Az álbarlangban éppen két beteg tisztítja a légutakat a Somadrinnal dúsított tiszta levegőben. Az idős hölgy láthatóan nehezen veszi a levegőt. A rossz időjárásnak tulajdonítja a rosszullétét, de mindjárt jobban lesz — állítja —, mert a múlt héten is használt a „barlangklíma”. *Leicht Józsefné Éva* nem régóta dolgozik az egyesületnél, de számára szinte létkérdés egy ilyen munkahely, ugyanis egy éve sincs, hogy felkereste a Somadrin egyesületet asztmájával. A betegség úgy elhatalmasodott rajta, hogy tavaly már leszázalékolták, annak ellenére, hogy még nem töltötte be 27. életévét. Éva a betegsége idején ülve aludt, mert annyira fulladt, de idén januárban kipróbálta az oldatot a lakásában, és attól az éjszakától kezdve megváltozott az élete.

Somogyi István így vall a találmányáról: *„Régi álmom volt megtalálni a salétrom ellenszerét, amely képes lesz közömbösíteni és elpusztítani a lakások falát elcsúfító, az egészségre káros penészvirágokat. Jobb híján a konyhámban berendezett laboratóriumomban folytattam kísérleteimet a legkülönbözőbb ásványi anyagokkal. Kevergettem a különféle oldatokat, egyik cigarettáról a másikra gyújtottam rá, s egyszer csak arra lettem figyelmes, hogy az egyik keverék kezdi elnyelni a helyiségben terjengő erős dohányfüstöt, sőt mintha a levegőben repkedő porszemcséket is...*

Ez volt az első felismerés, ami elvezetett a légtisztító klímaoldathoz.”

A vasutasbetegek a *MÁV-kórházban is hozzájuthatnak* a Somadrin oldathoz. A feltaláló-festőművész a *budapesti MÁV Rendelőintézet 5. emeletén* alakította ki bemutató termét, ahol bárki meggyőződhet a szer hatásairól.

TP

HAJRÁ, BVSC!

Vasutasnak érzem magam

Exkluzív interjú Mezey Györggyel

A várakozásokkal ellentétben az őszi szezon bajnoka lett a BVSC labdarúgócsapata. Mezey György technikai igazgató interjút adott a Magyar Vasutasnak. Az egykori szövetségi kapitány ma már vasutasnak érzi magát, mert elmondása szerint a MÁV Rt. és a vasutasok klubhoz fűződő viszonya, is része a sikernek. A magyar labdarúgás jövőjét illetően elmondta: egy kis ország csak szakmai munkával tudja felvenni a versenyt a foci-nagyhatalmakkal.

— A BVSC őszi elsősége meglepetésként hat a labdarúgást szeretők körében. Minek tulajdonítható ez a siker?

— Elsősorban annak, hogy egy hároméves fejlődési célt tűztünk ki magunk elé, és ehhez hiteles szakembereket rendeltünk hozzá. Valószínűleg ilyen megfontolásból kerültem vissza a klubhoz, hiszen én megmaradtam örökös vasutasnak. Ehhez jött hozzá a szerény, de tudatos szponzori háttér, amelyek közül kettőt kell kiemelnem: a Kőbányai Sörgyárat, és a MÁV Rt.-t.

— Igen, de a pénz kevés a sikerhez, mert biztos vagyok abban, hogy nem a BVSC a leggazdagabb futballklub, mégis nyolc ponttal vezeti a tabellát.

— Persze, én is azt mondom, hogy a pénz nem minden, mert a szakosztály-igazgató, az edző, a játékosok kiválasztása is csak tudatos szakmai alapokon nyugodhat. Ehhez jön még a premizálási rendszer, ahol van néhány játékosunk, akiket jól fizetünk, de még így sem lehet nálunk annyit keresni, mint a nagyobb egyesületeknél.

— Mennyit érnek ma a BVSC játékosai?

— Erre konkrétan válaszolni nem tudok, de például Vincze Istvánért a nyáron egy portugál klub 350 ezer dollárt kínált, de Pista mégis nálunk maradt.

— Mégis mennyit keresnek a jobb játékosok?

— Az én meglátásom szerint a mi egyesületünk nincs az első öt között azok közül, amelyek a legjobban fizetnek a magyar NB I-ben. Én azt gondolom, hogy ma Magyarországon nem illik keresetekről beszélni, mert amíg az állami szférában dolgozóktól levonják az utolsó fillért is, addig az utcán cikáznak az új Mercédeszek, Budán épülnek az új villák.

— Önnek elégtétel ez a siker, amit a BVSC-vel elért?

— Nekem nincs miért elégtételt vennem. Csinálom a munkámat legjobb tudásom szerint szakosztály-igazgatóként, úgy, mint valamikor edzőként. Bár ez utóbbiban voltak kudarcok is.

— Most érnék olyan kudarcok, mint 1986-ban.

— Igen, ezzel egyetértek.

— Eddig azért még bárhol megjelent a Mezey, ott jött a siker. Mire gondol akkor amikor még most is skandálja a közönség, hogy „Mezey Gyuri”?

— Amikor egy vidéki fűtőház dolgozói pénzt küldenek a csapatnak, vagy az embert egy stadionnyi közönség élteti, akkor úgy érzem, ezek azok a pillanatok, amiért érdemes dolgozni.

— Tényleg érdemes, amikor a válogatott 65. a világranglistán?

— Sajnos, a magyar labdarúgás nem találta meg az utat a profizmus felé, sem az átmenet időszakában, sem most. Mégis bizakodó vagyok, mert a Ferencváros és az olimpiai válogatott sikere bizonyíték rá, hogy megfelelő hozzáállással és háttérrel lehet eredményt elérni. Az olimpiai csapat sikere azért külön öröm, mert ezek a 20 éves fiúk ma felveszik a verseny Európával. Innen már csak menedzselés kérdése, hogy felfuttassuk őket a legmagasabb szintre.

— Járható-e ez az út, amelyet a hozzánk hasonló nagyságú országok követnek, hogy két-háromcsapatos bajnokságot vívnak, a többiek pedig finoman szólva: „a futottak még”?

— A két-három csapatot kevésnek tartom. Legalább 4-5 olyan egyesületre volna szükség amelyek végiggyötrik egymást a bajnokságban. Azért indult óriási hátránnyal a Ferencváros a Bajnokok Ligájában, mert a magyar viszonyok nem terhelik eléggé a játékosokat, viszont az őszi sorozatmeccsek kifárasztották Telekéket.

— Hogyan tudnánk felvenni a versenyt a gazdag európai csapatokkal?

— Anyagilag sehogy. Viszont komoly szakmai munkával van esélyünk arra, hogy egyszer partnerek lehessünk.

— Nem nagy luxus az, hogy Mezey György a BVSC egyik irodájában ül és nem a válogatott kispadján?

— Úgy érzem, hogy én most is a csúcson vagyok, habár a munkám más jellegű. Nem szakadtam el az MLSZ-től sem, hiszen ott is tecnikai igazgatóként dolgozom, és ebből a helyzetből jobban látom a futball egészét. Ezt egy értékesebb tudásnak tartom, mintha a kispadon ülnék.

— A szakember lát-e esélyt arra, hogy kijussunk az 1998-as világbajnokságra?

— Határozottan állítom, hogy van esély. Nem lehet VB csapatot építeni „csak úgy”, hogy az olimpia után szeptemberben fogunk hozzá, mert 1996 őszén már kezdődnek a selejtezők. Ezért nyilatkoztam azt korábban, hogy a nagy- és az olimpiai válogatottakat „össze kell dolgozni”.

TP

SZABÓ és FIA Kft.

Kellemes karácsonyi ünnepeket és eredményekben gazdag boldog új évet kíván minden jelenlegi és leendő partnerének!

MAGDI NÉNI RECEPTESKÖNYVÉBŐL

Jó tanácsok az ünnepi sütéshez-főzéshez

1. Jobban kezelhető a házilag készített linzertészta, ha sütés előtt fél napra hűtőbe tesszük.
2. Kalácsunk könnyebb lesz, ha tej helyett aludttejjel dagasztjuk.
3. A mélyhűtött bal kellemetlen szaga egy-két órás citromos vízben való áztatás után eltűnik.
4. Rántott hús sütésekor az olajba tegyünk egy-két fogpiszkálót, nem ég el a zsemlemorzsa. Ha a prézlihez reszelt sajtot keverünk, különös, finom ízű húst kapunk.
5. Az egybesült húsokat előző nap sózzuk, fűszerezzük.
6. Aranybarnára sül a baromfi, ha az utolsó locsoláskor sör és méz keverékével is bekenjük.

Zelleres majonézes burgonya

Egy nagyobb zellert apró kockára vágunk és kevés vízben megfőzzük. Héjában burgonyát főzünk, majd felszeljük. Amíg hűl, elkészítjük a majonézt. Két tojássárgáját két kiskanál cukorral és mustárral jól elkeverünk, utána két deciliter olajat sűrűsödésig keverünk. Egy pohár tejszínnel vagy tejföllel higítjuk. Összekeverjük a zellerrel és burgonyával. Ízesíthető citrommal, pici sóval, borssal, fokhagymával.

Cde vitaminsaláta

Egy kis fej káposztát csíkokra vágunk, egy-két paprikát, almát, uborkát, retket reszelünk hozzá, sózzuk, cukrozzuk, ecettel ízesítjük, végül olajjal meglocsoljuk. Hűtés után tálaljuk.

Szilveszteri vendégbolondító

Egy doboz ananászkonzervet, egy doboz mandarinkonzervet tálba rakunk, két almát, két banánt és fél citromot apró kockára vágunk, vaníliás cukorral ízesítjük, összekeverjük és hűtjük. Tálalhatjuk tejszínhabbal is. Ha egy deciliter rumot öntünk rá, bólét kapunk, ami szilveszteri vendégbolondító.

Jó étvágyat kíván Magdi néni

„Hol vagytok, régi játszótársak?"

1975. évben a szegedi Bebrits Lajos Vasútforgalmi szakközépiskola 4/B osztályában (osztályfőnök: *Selmeczi Lajos*) végzett társait keresi *Lepesi Zoltán László* osztálytalálkozó céljából. Értesítsetek, hol vagytok, merre vetett a sors, ha tudtok társainkról, értesítsétek őket is.

Keressetek, hívjatok! Címem 7602 Pécs-2 Pf.: 11. Vasúti levelezésben: *Pécs Állomás 1. lépcsőház.* Telefon, amelyen üzenetrögzítő és fax is működik: *06/72/211-992*, vasúti *05/16-16*, vagy *05/16-88.*

Előfizetőink figyelmébe

Szép számban érkeznek szerkesztőségünkbe a Magyar Vasutas 1996. évi megrendelőlapjai, viszont kérdezték tőlünk: miért tértünk el a korábbi években megszokott fizetési rendtől?

Talán köztudomású, hogy december 4-én valamennyi bankszámla száma megváltozott az országban. Sajnos, ez éppen az előfizetési időszakra esett. A korábban érvényes befizetési csekkeket már nem volt érdemes, az újakat pedig még nem tudtuk a megrendelőinkhez eljuttatni. Ezúton is szeretnénk megnyugtatni minden kedves egyéni előfizetőnket, hogy az új postai befizetési utalványokat a közeljövőben elküldjük a címükre. Ígérjük: emiatt egyetlen lapszámról sem fog senki sem lemaradni.

A Vasutasok Szakszervezete alap- és középszervezetei, valamint céges előfizetőinknek pedig a megrendelőlap beérkezését követően számlát küldünk, amelyet átutalással kérünk teljesíteni.

A bankszámlaszámok változása miatti késedelem miatt megértésüket kérjük.

A Magyar Vasutas szerkesztősége

MEGRENDELŐ

Megrendelem a Magyar Vasutas című lapot
1996. évre ..... példányban
a következő címre:

.....

.....irányítószám .....település

..... utca ..... házszám.

A Magyar Vasutas megjelenik kéthetente.
Ára: **20** Ft/lap. Egy évi előfizetés díja: **480 Ft.**

A megrendelőlap szerkesztőségünkbe való beérkezését követően a befizetési utalványt megküldjük.

TOVÁBBTANULÁSI LEHETŐSÉG

Diákotthoni felvétel

A „Vasút a gyermekekért" Alapítvány békéscsabai diákotthona középiskolába beiratkozott diákok felvételét biztosítja.

Elsősorban a *MÁV-val munkaviszonyban álló szülők* gyermekei nyerhetnek elhelyezést kiemelkedően jó tárgyi és személyi feltételek mellett.

Üres férőhelyre egyéb dolgozó gyermeke is felvételt nyerhet önköltséges alapon.

Békéscsabai középiskolában továbbtanuló *fiúk és lányok jelentkezését várjuk 11-13, 15 éves kortól*

A „Vasút a gyermekekért" Alapítvány
Diákotthon igazgatója
5600 Békéscsaba
Árpád sor 22.
Tel.: városi: 06/66-325-356
vasúti: 06/33-00

Kőszegi képzési értekezlet

A Vasutasok Szakszervezete Területi Irányítási Központok Intéző Bizottsága november végén tartotta képzési értekezletét Kőszegen.

Dr. Márkus Imre, a VSZ elnöke közel három órán át tartó fórummal járult hozzá az értekezlet sikeréhez. Az intézőbizottság tagjai megerősítették, hogy a jelenleg is tartó Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) keretei között folyó tárgyalásokon maximálisan támogatják a VSZ tárgyaló delegációjának azt a törekvését, hogy tárgyalásos úton sikerüljön megállapodni a kollektív szerződés megkötésében és az 1996. évi bérfejlesztés minél magasabb mértékében.

Az intézőbizottság az aktuális feladatok közül stratégiai kérdésként kezeli a védelmi jellegű munkakörök bértarifán belüli feljebbsorolását, továbbá a MÁV Rt. kétlépcsős gazdálkodás-irányítási rendszerének kialakítása kapcsán a szakszervezeti jogosítványok hatékony gyakorlását.

A „Vasút a gyermekekért" Alapítvány kőszegi diákotthona ideális helyszínnek bizonyult erre. Az értekezlet után Kiss János diákotthon-igazgató a résztvevőknek bemutatta az intézményt.

Valet László
IB-titkár

Eszperantisták figyelmébe

Az SZDSZ Vasutas és Polgári, v.mint az Adácsi csoportja „Hírmondó" című tájékoztatója október-novemberi számában megjelent egy írás, melyben a Vasutas Eszperantó Klub volt vezetője — Csonka Lajos — elpanaszolta, hogy „kiseperték" őket a Vasutasok Szakszervezete Benczúr utcai székházából, amely évtizedeken keresztül otthonuk volt. A Vasutasok Szakszervezete mindenekelőtt sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a jövőben nem tudja az Eszperantó klub rendelkezésére bocsátani korábban megszokott helyiségüket. A kényszerű döntés körülményei azonban eltérnek attól amit a nyilatkozó állít, ezért a VSZ az alábbiak közlését kérte szerkesztőségünktől.

A Magyar Vasutas legutóbb megjelent lapszámában már leírtuk: a VSZ székházának elnökségi termét, amelyet az Eszperantó klub is használt, a VDSZSZ önkényesen birtokba vette. A Vasutasok Szakszervezete ezért valamennyi, ehhez a teremhez kapcsolódó tevékenységét kénytelen volt, a lehetőségek hiánya miatt, máshova irányítani, vagy megszüntetni. A klub elhelyezésének felfüggesztését, tehát nem Király Árpád határozta el (annál is inkább, mivel nem ő a ház gondnoka), hanem a szakszervezeti vagyon megosztásából keletkező kényszerhelyzet szülte az eszperantisták megszokott helyének elvesztését. A VSZ kéri az érintettek megértését.

Kocsirendezőt, váltókezelőt és forgalmi szolgálattevőt keresnek

Budapest-Nyugati pályaudvar állomásfőnökség felvételt hirdet **MÁV-on** belüli áthelyezéssel:

kocsirendező,
váltókezelő
és tisztképzővel rendelkező dolgozó részére
forgalmi szolgálattevő

munkakörökbe.

A forgalmi szolgálattevő munkakörben a megfelelő gyakorlat és helyismeret megszerzése után több *középvezetői munkakör ellátására* is lehetőség nyílik.

Érdeklődni lehet a 01/49-60, vagy 01/42-01 üzemi telefonon.

MAGYAR VASUTAS
A VASUTASOK
SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
Főszerkesztő: dr. Dura László
Szerkesztő: Karácsony Szilárd
Telefon és fax: 342-0551, üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete
1068 Budapest, Benczúr u. 41.
Felelős kiadó: dr. Márkus Imre,
a Vasutasok Szakszervezete elnöke
Előfizetési díj egy évre: 264 Ft, félévre 132 Ft.
Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Budapest 95-2908
Felelős vezető: dr. Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460 6000

Lakáscsere

Elcserélném 3 szobás, kertes, telefonos, MÁV-lakásunkat 2 szobás önkormányzatira MÁV-dolgozóval. Minden megoldás érdekel. Telefon: 57/421-076.

Eladó Börzsönyben, Bp.-től 60 km-re, 360 négyszögöles telek, egy 32 négyzetméteres, magas tetős, teljesen berendezett faházzal. Tetőtér félig beépítve, Előszoba, 2 szoba, konyha, fürdőszoba, benne WC. Víz, villany, propán-bután gázfűtéssel, teljes berendezéssel. Családi okok miatt, áron alul sürgősen eladó, 1 300 000 Ft-ért. Érdeklődni: 220-16-04 számú telefonon.

Budapesti MÁV-szolgálati lakásra, 50 négyzetméter felettire **cserélném** vidéki, azonnal piacképes öröklakásomat.

Érdeklődni: Kenyeres Györgyi 01/82-14 üzemi, vagy 260-9717 budapesti telefonon lehet.

Elcserélném Budapest Kerepesi úti, belső udvarra néző 2 szobás, fürdőszobás, étkezős, gardróbos, gázfűtéses vállalati bérlakásomat MÁV-dolgozókkal két kisebbre megegyezéssel. Minden megoldás érdekel! Megbeszélés, érdeklődés Szabadi László 66-27, vagy a 215-21-73 sz. telefonon.

Elcserélném a Budapest IX. ker. Gyáli úti, MÁV-telepi, II. emeleti, 56 négyzetméteres lakásomat hasonló vagy kisebb székesfehérvári, esetleg budapesti tanácsi lakásra. Minden megoldás érdekel. Telefon: 06/22/271-540, 9—29 óráig.

RÉGI RÉSZVÉNYEKET, BÉKEKÖLCSÖNT VÁSÁROL GYŰJTŐ
Telefon: napközben:
üzemi: 53-75/247 mellék
Kovács Zsuzsa,
este: 291-0868 Bognár

Hibaigazítás

A legutóbbi lapszámunkban a vasutasok béréről, a MÁV Rt. gazdálkodásáról terjedelmes írást közöltünk, amelynek egy mondata, sajnos, hibásan jelent meg. A szóban forgó szövegrész helyesen: „*A MÁV Rt. hiába vitte a járműjavítást és a pályaépítést gazdasági társaságokba, a vasúttársaság ennek ellenére az első évet veszteséggel zárta*". A hiba miatt Olvasóinktól szíves elnézést, a szerzőtől pedig megértést kérünk ezúton.

d.l.

Mindent bevallok

Már eltelt bizonyos idő, így töredelmesen bevallhatom, hogy Bokros Lajos nem Horn Gyula ötlete volt, hanem az enyém. Bármilyen bizarrnak tűnik is a hír, de igaz, bár erről a miniszterelnök maga sem tud. Mi tudjuk csak ketten. A Lajos meg én.

A történet idén februárban kezdődött, amikor az erdélyi Kárpátokban háztetőkig ért a hó. Hajdúszoboszlóról tartottam Biharkeresztesre — mint a megtért tékozló fiú — egy hónapos távollét után, a szülői házba. Püspökladányban szálltam át a Marosvásárhelyre tartó román szerelvényre, és az elvárásaim is ennek megfelelőek voltak. Talán az első osztályú fülkék még rosszabb képet mutattak, mint a kettes számmal megjelölt vagonok. Amint a kocsik hosszú folyosóján összehúzott kabátban kerestem helyet a magasabb komfortfokozatú fülkék között, hirtelen ismerős arcra lettem figyelmes. Nem, akkor még nem ő volt „ a Bokros ", hanem csak egy karakteres arc a sűrű bajuszával, akit valamikor még látásból ismertem. Kíváncsi természetem nem bírta ki, ne az ő fülkéjébe üljek le. Rögtön bemutatkoztam, mire a megszólított tegeződve válaszolt. Nem volt ebben semmi „csendőrpertu", inkább bizalmat, egyfajta úri vagányságot véltem felfedezni modorában.

— Mit keres egy szakadt román vonaton a Tőzsdetanács és a Budapest Bank elnöke? — kérdeztem valódi kíváncsisággal.

— Kocsival nem mertünk nekiindulni a Kárpátoknak, a vonat biztonságosabbnak tűnt. Habár ahogy ezt elnézem... — mosolygott a bajusza alatt, s a két fiatal kollégájára nézett.

Éppen az utazásom előtti napon mondott le Békesi László, így szóba került a politika, illetve azon belül a gazdaság is. Már éppen az új pénzügyminiszter személyét latolgattuk, amikor egy zord tekintetű kalauz lépett be az ajtón. A bankelnök udvariasan érdeklődött, hogy miért nincs fűtés a vonaton. „Most is fűtünk!" — vágta rá a kolléga, majd ugyanazon lendülettel rántotta be a tolóajtót. A beszélgetés ott folyt ahol abbahagytuk. Lehetséges Békesi-utódként felmerült Meggyesy Péter, Kemenes Ernő, de egyiket sem találtuk alkalmasnak.

— Lajos, te nem akarsz pénzügyminiszter lenni? — szegeztem neki a kérdést.

— Ha nagyon akarnék, lehetnék, de elég nekem a Budapest Bank — szabadkozott, mintha egyenesen Horn Gyula kérte volna fel.

Azért elmondta, hogy ő mit csinálna másként. Beszélt vagyonadóról, családipótlék-megvonásról, a nullakulcs eltörléséről, a kórházi ápolás térítéskötelessé tételéről. (Ha valami még nem valósult meg, majd ezután tessenek figyelni!)

— Ugye, milyen népszerű intézkedések? — mosolygott ismét a bajusz alatt.

Nem mertem az előbbi „felkérésemet" visszavonni, de gondolatban már megbántam, hogy újdonsült ismerősömet kormányzati szerepre biztattam.

Ezzel váltunk el Biharkeresztesen.

Két hét múlva jelentette be Horn Gyula, hogy a Nemzeti Bank elnökének Surányi Györgyöt, pénzügyminiszternek Bokros Lajost jelölte.

Tonzor

MÁVÉPCELL KFT
Celldömölk, Nagy S. tér 14.
9500
Tel./Fax:94/330-732
Vasúti:07/62-86

Mély-magas és vasútépítési profillal rendelkező vállalkozás

— Vasbeton szerkezetű műtárgyak, hidak, egyéb mélyépítési mérnöki szerkezetek építése, tervezése.
— Üzemi és lakóépületek generál kivitelezése, teljes építési szakiparral.
— Vasútépítési és felújítási munkák tervezése, generál kivitelezése.
— STRAIL útátjáró elemek forgalmazása.