ALAPÍTVA: 1904-BEN

MAGYAR VASUTAS

ÁRA: 55,- FT XLVII/1. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2003. JANUÁR

A TARTALOMBÓL:

- **Meghosszabbították a vasúti kollektív szerződést** *(2. oldal)*
- **Bérfejlesztés 2003** *(2-3. oldal)*
- **Több lehetőséget kérnek a fiatalok** *(5. oldal)*
- **Ki miért hallgat?** *(7. oldal)*
- **Az MSZOSZ V. kongresszusa női szemmel** *(8. oldal)*
- **Velünk, és ne nélkülünk!** *(9. oldal)*

Újévi köszöntő

Az újesztendő köszöntésekor éjfélkor felhangzó himnusz megható, örömteli pillanata egyszerre jelenti a múlttól való búcsúzást és a jövő köszöntését, annak reményét, hogy a jövőnk szebb, jobb és gondtalanabb lesz. Kimondva, kimondatlanul végiggondoljuk az elmúlt év sikereit és kudarcait, jó vagy rossz cselekedeteinket, és rendszerint fogadalmat teszünk, min változtatunk majd az új évben szeretteink, és magunk gyarapodásáért.

Az éjféli himnusz varázsa alatt egyszerre, szinte egy pillanatban éljük meg a múltat, a jelent és a jövőt. *Anatole France* szerint: *„A múlt az egyetlen emberi valóság, Mindaz, ami van, az a múlt."* A Vasutasok Szakszervezete múlt évi számadását, eljövendő feladatainak meghatározását a több éve várt, új székházban teszi meg.

2002. rövid mérlegéhez a VSZ többségű *Központi Üzemi Tanács* megalakulása, az új idők legnagyobb városligeti majálisa, a jó hangulatú VSZ-sportnap, a sikeres alapszervezeti választások, a négy évre szóló megállapodás a MÁV Rt.-vel a foglalkoztatásról és bérezésről éppúgy hozzátartozik, mint a kollektív szerződés munkavállalók számára további kedvezményekkel való bővülése.

A VSZ FELKÉSZÜLTEN VÁRJA A MEGOLDANDÓ FELADATOKAT

De a mozgalmas 2002-es esztendő eredménye az MSZOSZ kongresszusának sikere, a nemzetközi szakszervezeti tevékenység bővülése, a tagdíj munkáltató által történő levonásának visszaállítása, az aktív részvétel a gazdasági társaságok érdekvédelmi munkájában, a vasútegészségügyi kollektív szerződés megkötése és általában a munkaügyi kapcsolatok rendeződése is.

Mindez tagjaink támogatásának és tisztségviselőink munkájának közös sikere.

Azonban 2003-ban is hasonlóan tevékeny év elé nézünk. A kibontakozó vasúti reform, az Európai Unióhoz való csatlakozás folyamatos érdekvédelmi munkát jelent valamennyi tisztségviselőnk számára úgy a MÁV Rt.-nél, mint a gazdasági társaságoknál, a vasútegészségügy területén. Az előttünk álló feladatok közül kiemelt jelentőségű az idei évre érvényes bérmegállapodás megkötése, a középszervezeti választások és a VSZ áprilisi kongresszusának sikeres lebonyolítása.

A vasúti reform mind érdekvédelmi, mind szervezetpolitikai értelemben meghatározó lesz 2003-ban. A MÁV Rt. vezetésével kialakított jó munkaügyi kapcsolatok ellenére az előttünk álló kihívásokról *Abraham Lincoln* egyik gondolata jut eszembe: *„A jövőben az a jó, hogy nem egyszerre, hanem naponként érkezik"*. Igen, ez így lesz most is, és mint mindig, a *Vasutasok Szakszervezete* felkészülten várja a megoldandó feladatokat. A közös sikerek érdekében pedig abban is bízom, hogy 2003-ban is egyre többen leszünk.

Simon Dezső

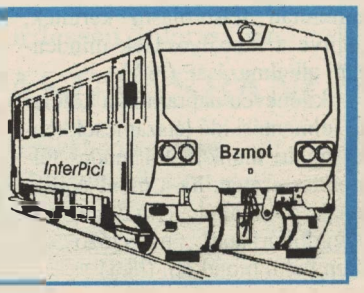
közös sikere

TAGJAINK TÁMOGATÁSÁNAK ÉS TISZTSÉGVISELŐINK MUNKÁJÁNAK

Bemutatjuk az új székházat

(a 3. oldalon)

MVJ
ÖNORM M 7812, DIN 6700
MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
- vasúti járműjavítás és gyártás
- fémmegmunkálás
- acélszerkezet gyártás és szerelés



AZ **ÉRDEKVÉDELEM** AKTUÁLIS KÉRDÉSEI

Bérfejlesztés 2003

MEGHOSSZABBÍTÁSRA KERÜLT A DECEMBER 31-ÉN LEJÁRÓ VASÚTI KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS

Jól vizsgázott a reprezentatív szakszervezetek és a munkáltató által tavaly december ötödikén kötött 2003-2006. évekre szóló *Együttműködési Megállapodás* a MÁV Rt. Munkavállalóinak Foglalkoztatásáról és Bérezéséről-című négyéves megállapodás. December 20-án újabb megállapodások megkötésére került sor. Továbbra is kollektív szerződés hatálya alatt dolgozhatnak a vasutasok, az ez évi bérfejlesztés mértéke 9,7%.

A hónapok óta tartó egyeztető tárgyalások eredményeként december 20-án – éjszakába hajló időben – meghosszabbításra került a december 31-én lejáró vasúti kollektív szerződés. A munkáltató és a reprezentatív szakszervezetek még időben belátták, hogy új KSZ megkötésére és mind a 85 paragrafusának felülvizsgálatára 2002-ben nincs elegendő idő. Ugyanakkor a felekben kölcsönösen megvolt annak igénye, hogy a KSZ-ben néhány fontos és szükséges módosítást tegyenek. A teljesség igénye nélkül ezek:

– a munkaviszonyra vonatkozó Mt-ben előírtakon túl szükséges – írásos nyilatkozatok – esetei konkrétan felsorolásra kerültek, segítve a szabályozások mindennapi alkalmazását. (16.§)

– kilencven napra nőtt a kötelező felmentési idő létszámcsökkentés miatti munkáltatói rendes felmondás esetén, ha a munkavállalónak a munkáltató az öregségi nyugdíjkorhatárt megelőző öt éven belül mond fel. (18.§)

Fontos módosítások a KSZ-ben

– húsz év MÁV munkaviszonyt meghaladó esetben nő a végkielégítés mértéke egy, kettő illetve három hónappal. Harminc évet meghaladó folyamatos vasúti munkaviszony után a vállalati végkielégítés nyolc hónap. (19.§)

– valamennyi vasutast érintően jelentős mértékben csökken a munkaidő, heti egy teljes órával. Ezzel összefüggésben az egy órára jutó órabérek 2,6%-kal nőnek.(22.§)

Nő a végkielégítés mértéke

– munkaidőkeretben foglalkoztatott munkavállaló kötelezően vasárnapra kijelölt pihenőnapját csak írásos megállapodás alapján lehet áthelyezni, de akkor is csak vasárnapra. (26.§)

– nyolcszáz forintra emelkedett az átvezénylési díj. (26.§)

– egységesült az osztott munkaidő megszakítás időtartama legkevesebb három, legfeljebb hat órára. (32.§)

Csökken a munkaidő, nő az órabér

– jelentős mértékben, 300 órára csökkent a készenlét éves felső határa (az Mt. miatt). A csökkenés miatt keletkező esetleges keresetelmaradás kezelésére külön forrás került megnevezésre, melynek igénybevételi lehetőségeiről a részleteket a szerződő felek közösen alakítják ki. (38.§)

– a telephelyen kívül végzett munka költségtérítése és a kiküldetési díj 200 forintra nőtt. (62.,62/A.§)

– 2500 Ft-ra nőtt a havi étkezési térítés. (69.§)

– március végéig a tavalyelőtti térítési díjakon lehet a vállalati üdülőket igénybe venni. (70.§)

– a hátrányos jogkövetkezmények lehetséges köréből kikerült a szolgáltatói jutalék megvonása és a bérfejlesztésből való kizárás. (79. §)

– munkáltatót ért szándékos károkozás esetén kéthavi átlagkereset mértékéig kötelezhető kárenyhítésre a munkavállaló. (80.§)

– a munkavállaló nem munkabaleseti halála esetén 500 ezer Ft biztosítási összeg illeti meg az elhunyt örököseit. (82.§)

– a munkaügyi jogviták csökkentése érdekében vállalati Munkaügyi Vitás Bizottság kerül létrehozásra a szakszervezetek és a munkáltató közreműködésével. (84/B.§)

– Esélyegyenlőségi bizottság alakul, lehetőséget teremtve az esetleges ilyen témájú panaszok orvoslására. (84/C.§)

– ismét átlagkereset illeti meg a szakszervezeti tisztségviselőket a kikérés idejére. (12.§)

A szociális és jóléti összegek 2003. évi mértékéről március közepéig készít előterjesztést a munkáltató. (68.§)

A KSZ hatályának meghosszabbítása mellett – 2002. december 20-án – a 2003. évi bérfejlesztés kereteiről is megállapodás született, melynek részleteit a felek azóta kimunkálták (január 9-én), bár még aláírásra nem került.

Előzetesen azt szükséges tudni, hogy a bérből és fizetésből élők közterheit – a 32 ágazati szakszervezettel 2002 tavaszán kötött megállapodás (ígéret) értelmében – a jelenlegi kormánynak csökkentenie kellett. Ez részben a száznapos kormányprogram keretében, részben 2003-ban és az ezt követő években (bízzunk benne) valósul meg. A nemzetgazdasági szinten korlátozottan meglévő lehetőségek miatt a bérből és fizetésből élőkre vonatkozó adójóváírás (adócsökkentés) került jelentős megemelésre, de változott az adótábla is. A kedvező változások a munkavállalókat jövedelem-különbözőségük függvényében differenciáltan érinti. A bérfejlesztéskor ezt figyelembe kell venni.

Az Országos Érdekegyeztető Tanács ajánlása szerint a 2003. évi bérfejlesztések úgy kerüljenek végrehajtásra, hogy valamennyi munkavállaló reálkereset-növekedése elérje a legalább 4,5%-ot. Ez azt jelenti, hogy a bérfejlesztést, de legalább annak egy részét az adóhatás függvényében kell elosztani.

A várható, megállapodás közeli változat szerint az alábbi módon alakulna a bérfejlesztés a MÁV Rt-nél: Az éves átlagos bérfejlesztés mértéke 9,7%. Ebből: – alanyi jogú reformprémium 5%; differenciált bérfejlesztés 3,2% (személyi jövedelemadó függvényében a tervezet jelenlegi állása szerint kapja 34 ezer fő); diplomások 0,5%; vezetők 1,0% (vasúti reformmal összefüggésben); a reformprémium a 2002. évi egy munkanapra jutó kereset 5%-a, és a havi munkanapok elszámolási arányában kerül rendszeres (havonkénti) kifizetésre.

– A differenciálási bérfejlesztési keret felhasználása az azonos reálkereset növekedés elérésének érdekében modellezésre került. Ennek során valamennyi munkavállaló (53400 fő) egyénenkénti éves keresete és a 2003-ra vonatkozó személyi jövedelem adótábla összevetésre került. A számítások eredménye alapján a differenciálásra fordítható 3,2%-ot 34 ezer dolgozó között kell felosztani ahhoz, hogy azonos, de legalábbis közel azonos nettó, illetve reálkereset növekedés következzék be a vasutasság körében. A 34 ezer fő differenciáltan – a számítógép ajánlatának megfelelően – részesül a 3,2%-ból.

A differenciált bérfejlesztésből azok nem részesülnek, akiket az adótábla változások kiemelten kedvezően érintenek (19 ezer fő, a nettó keresetnövekedés az ő esetükben 2003-ban 8,4% és 11% közötti, de van, akiket már részben 2002 októbertől és részben 2003 januártól érint). A fenti bérfejlesztés esetén a MÁV Rt.-nél a nettó keresetek éves átlagban 12-14%-kal növekednek. 5%-os infláció mellett a vasutasság (valamennyi vasutas) reálkereset emelkedése 2003-ban 7–9% között alakul!

A vasutasnapi jutalom a 2003. évi új személyi alapbérrel kerül alapbéresítés-

Bemutatjuk a Vasutasok Szakszervezete új székházát

A Magyar Vasutas 2002. novemberi számában megígértük, hogy a költözést követően részletesen bemutatjuk a Vasutasok Szakszervezete új, önálló otthonát. Egy szakszervezeti székház nem csupán munkahely, hanem szakszervezeti tagok olyan közös tulajdona, amely vagyoni értékével biztosítja a szervezet érdekvédelmi munkához nélkülözhetetlen gazdasági függetlenségét és tekintélyt.

Budapest II. kerületében, Bel-Buda patinás részén, az Ürömi út 8. szám alatti telken áll a Vasutasok Szakszervezete teljesen újonnan épített székháza. Az épületben összesen hat önálló irodaegység található, a földszinten egy ügyfélszolgálati irodaegység és kétszáz négyzetméteres teremgarázs, az alagsorban minden egység számára elkülönített tárolóhelyiség található.

A székház öt szintje közötti közlekedést automatikus vezérlésű személyszállító felvonó teszi kényelmessé. A korszerű kialakítású, jól szellőző és természetes fénnyel is rendelkező tágas teremgarázs ajtaja távvezérléssel nyitható.

Az épület, fekvéséből adódóan kiváló adottságokkal rendelkezik. Az utcai front az Ürömi útra, illetve a Zsigmond térre, az épület hátsó, nyugati frontjának ablakai, teraszai a Rózsadomb nyugalmat árasztó, gyönyörű zöld, keleti lejtőire néznek. A székház mögötti telekrészen teraszos elrendezésű kertet alakított ki a kivitelező.

Jó megközelíthetőséget a közeli autóbusz (6, 60, 86, 65, 165) és villamos (17) megállók, valamint a körülbelül öt-hat perces sétával megközelíthető HÉV megálló biztosítják.

A közelben számos üzlet, étterem, az Új udvar bevásárló központ, a Kolossy téri piac komplexum, a Komjádi és Szent Lukács uszodák, több bankfiók, a szomszédos irodaházakban könyvelő és szállítmányozó cégek találhatók.

Az épület kivitelezése első osztályú anyagok és technológiák alkalmazásával történt, amely megfelel az energiatakarékosság követelményeinek is. Az épület belső kialakítása lehetővé teszi, hogy szervezetünk demokratikus működését biztosító testületek ülései számára is méltó helyet adjon.

Az új székház birtokbavételekor a legnagyobb gondot a vasútüzemi telefonvonalak hiánya okozta. Remélhetőleg e sorok megjelenésekor már a ***01/19-77, 01/19-78, 01/10-00*** vasútüzemi telefonszámon, valamint a ***01/48-57*** faxszámon elérhetők leszünk. Az alábbi MATÁV vonalak folyamatosan biztosítják elérhetőségünket:

Központi számaink: 326-1616, 326-1622, 326-1593
Közvetlen számok:
Titkárság: 326-1595, Fax: 326-1205
Szervezési Osztály: 326-1594, Fax: 326-0855
Pénzügyi Osztály: 326-1628, Fax: 326-0108
Közgazdasági Osztály: 326-1624, Fax: 326-1637

Azokra is gondoltunk, akik Westel mobiltelefonnal rendelkeznek, így ők a ***06/30/202-4155*** számon olcsóbban hívhatnak bennünket.

A költözésből adódó esetleges kellemetlenségek miatt elnézést kérünk, és köszönjük megértő türelmüket.

⇨ re a pótlék vonzat átlagok figyelembevétele mellett.

A 2003. évi bérfejlesztés bonyolult, és több összetevője miatt nehezen követhető. Jó támpont lehet a februárl0-én kézhezkapott fizetés, de az alapbér változási értesítő is tartalmazza a lényeges adatokat, ezt februárban mindenki kézhez kapja. További kételyek esetén a szakszervezeti tisztségviselők és szakértők készséggel segítenek.

A hosszú és nehéz alkufolyamatot a Vasutasok Szakszervezete illetékes testületei figyelemmel kísérték, a tárgyalódelegáció munkáját segítették és ellenőrizték.

A VSZ a tárgyalásokat több konstruktív javaslatával gazdagította. Bár bőven maradtak elérendő követelések, de kezdeményezéseink jelentős hányada a dokumentumokba beépült. A vasutasság bérlemaradásának felszámolása elindult, a KSZ-t kismértékben ismét tovább javítottuk és megőriztük. Hosszú idő után elmondhatjuk, hogy rendeltetésszerűen működnek a munkaügyi kapcsolatok, és ez nem kevés!

A reálkereset emelkedése 2003-ban 7–9%

Varga Gyuláné

HA ÚGY VÉLI, ÉRDEMES LENNE:

- cégét több ezer munkavállalónak alaposabban bemutatnia,
- ismertségét növelni az eddiginél szélesebb körben,
- az információs befektetéssel nagyobb haszonhoz jutnia...

...akkor legyen a partnerünk!

A Magyar Vasutas olyan információhordozó, amely időben ér a megfelelő helyre. Segítségével azokhoz szólhat, akik pontosan értelmezik az Ön üzeneteit! Hirdessen, informáljon

A MAGYAR VASUTASBAN!

Az együttműködés érdekében keresse a szerkesztőséget: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Telefon: 326-1616, 326-1622, üzemi: *01/19-77, 01/19-78*

Gazdaságtalan-e a vasút? (13.)

Az alábbiakban folytatjuk sorozatunkat, amelyben a *Levegő Munkacsoport* szakértői elemzik, hogy milyen okok vezettek a magyar vasút térvesztéséhez az elmúlt két évtizedben.

a kormányzat valóban fontosnak tartja az elérhetőség javítását *(és a települések tehermentesítését)*

Az autópályák ronthatják is az elérhetőséget

SOKKAL KÖLTSÉGHATÉKONYABBAN, JÓVAL TÖBB SZEMÉLY ÉS VÁLLALKOZÁS SZÁMÁRA LEHETNE JAVÍTANI AZ ELÉRHETŐSÉGET

Az autópályák építésének egyik fő indokaként azt szokták felhozni, hogy általuk javul az érintett térség elérhetősége. Ez az állítás azonban igencsak korlátozottan állja meg a helyét.

Mivel a rendelkezésre álló források igen szegényesek, az autópályák építésére fordított összeget a közlekedés egyéb területeiről kell elvonni, így például a meglévő közutak karbantartásától és a vasúthálózat fenntartásától. Ennek következtében társadalmi szinten jóval nagyobb mértékben romlik az elérhetőség, mint amennyire esetleg javul az autópályák létesítésével.

Az autópályákon zajló forgalom túlnyomó része lakott településrészekről indul, illetve oda érkezik, és így ezek útjaira számottevő többletforgalom zúdul. Tehát az autópályák a települések közötti szakaszokon csökkentik a közlekedési időt, azonban a településeken belül sok esetben növelik azt. Ennek katasztrofális hatásai láthatók például az autópályák budapesti bevezető szakaszain, és az ahhoz csatlakozó utakon. Budapesten és környékén többszázezer ember tölt naponta 20-30 vagy még több percet közlekedési dugókban az autópályák bevezető szakaszain és az azokhoz csatlakozó utakon, ugyanakkor a többszáz milliárd forintba kerülő autópálya-építéseknek állítólag az a fő célja, hogy jóval kevesebb ember eljutási ideje csökkenjen legfeljebb ennyi idővel!

Számos egyéb jelenség is azt bizonyítja, hogy az elérhetőséget – bár jelentősége sok esetben tagadhatatlan – nem szabad fetisizálni. Az elmúlt években például több százezer ember költözött ki Budapestről a környéki településekre, vállalva, hogy a korábbinál akár egy-két órával is több időt tölt közlekedéssel csak azért, hogy ő és családja kellemesebb körülmények között éljen. Tehát ebben az esetben *(is)* tömegesen részesítették előnyben az egészséges környezetet a jobb elérhetőséggel szemben.

Budapesten és környékén többszázezer ember tölt naponta 20-30, vagy még több percet közlekedési dugókban az autópályák bevezető szakaszain és az azokhoz csatlakozó utakon, ugyanakkor a többszáz milliárd forintba kerülő autópálya-építéseknek állítólag az a fő célja, hogy jóval kevesebb ember eljutási ideje csökkenjen legfeljebb ennyi idővel!

Magyarország egyes térségeiben a vállalkozások exportképességét aligha növeli, ha az utolsó 100-150 kilométeren 10-20 perccel hamarabb lehet oda eljutni, miközben exportunk legnagyobb része 1000 kilométer feletti távolságra megy *(legnagyobb felvevőpiacunk Németország)*. Ráadásul a kamionok a határokon ennél jóval több időt töltenek el várakozással.

Naponta olvashatjuk, hogy a hazai textilipar tönkremegy a távol-keleti olcsó termékek behozatala miatt. Számos egyéb termék esetében is a többezer kilométer távolságban lévő országokból származó import hatékonyan versenyez a nagyságrendileg *(esetenként több nagyságrendileg)* közelebb előállított magyar termékekkel – itthon és külföldön egyaránt. Mindez szintén azt támasztja alá, hogy a tervezett új autópályák révén esetenként megtakarítható 10-20 perc szállítási idő gyakorlatilag semmivel nem járul hozzá az ország versenyképességének növeléséhez.

Furcsa az is, hogy a közlekedési tárca az M3-as megépítését szintén az elérhetőség javításával indokolta, ugyanakkor hosszú ideig elvetette a civil szervezeteknek azt a javaslatát, miszerint az M0-ás keleti szakasza északi részének nyomvonala a lehetséges legrövidebb összeköttetést biztosítsa az M3-as autópálya és a 31-es főút között. Ehelyett azt az Árpádföld és Csömör közé tervezett nyomvonalat erőltették, amely az előbbi változathoz képest 20 kilométerrel hosszabb utat jelent az M0-áson az M3-as és az M5-ös *(illetve az M1/M7-es)* autópályák között. *(Értesüléseink szerint a tárca mind a mai napig az eredetileg tervezett, hosszabb változatot kívánja előbb megépíteni!)*

Nehezen magyarázható az is, hogy ha a kormányzat valóban fontosnak tartja az elérhetőség javítását *(és a települések tehermentesítését)*, és úgy véli, hogy ehhez sok százmilliárd forintot kell autópálya-építésre költenie, akkor miért riasztja el azok lehetséges használóit az autópálya-díjakkal. A másik oldalról pedig az a kérdés vethető fel, hogy amennyiben az autópályák rendkívül fontosak a közlekedők, a fuvarozók számára, akkor miért kerüli el a személy- és tehergépkocsik jelentős része – különösen a magyaroknál jóval magasabb jövedelemmel rendelkező külföldi kamionosok – a fizető autópályákat, és használja a településeket is kettészelő, párhuzamos régi utakat.

Az elérhetőség az elmúlt években folyamatosan romlott azok számára, akik tömegközlekedéssel, kerékpárral vagy gyalog kívánták megközelíteni úticéljukat *(egyéb kedvezőtlen hatásai mellett ez a társadalmi feszültségeket is kiélezi)*. A közúthoz viszonyítva nagyságrendileg környezetkímélőbb vasúti áruszállítás is egyre hátrányosabb helyzetbe került. Ugyanakkor az autópálya-építések jelentős forrásokat vonnak el, amelyeket a közforgalmú személyszállítás, a vasúti árufuvarozás, a kerékpározás és a gyalogosközlekedés feltételeinek javítására lehetne fordítani. Pedig ez utóbbiakkal sokkal költséghatékonyabban, jóval több személy és vállalkozás számára lehetne javítani az elérhetőséget.

TÁRSADALMI SZINTEN JÓVAL NAGYOBB MÉRTÉKBEN ROMLIK AZ ELÉRHETŐSÉG, MINT AMENNYIRE ESETLEG JAVUL AZ AUTÓPÁLYÁK LÉTESÍTÉSÉVEL

Lukács András – Pavics Lázár

Több lehetőséget kérnek a fiatalok

TUDÓSÍTÁS A VSZ IFJÚSÁGI TAGOZATÁNAK KÜLDÖTTÉRTEKEZLETÉRŐL

A *Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata (VSZIT)* 2002. december 12-én a Keleti-pályaudvar kultúrtermében tartotta Küldöttértekezletét. Az ország minden részéből összegyűlt vasutas fiatalok megvitatták és elfogadták az elmúlt négy év ifjúsági tevékenységéről, az *„Alapítvány a Vasutas Fiatalokért"* szóló beszámolót és a *VSZIT* középtávú programját, módosították a *Tagozat Szervezeti és Működési Szabályzatát,* valamint megválasztották az *Ifjúsági Tagozat és az Alapítvány* vezető tisztségviselőit.

FONTOS A GENERÁCIÓK EGYÜTTMŰKÖDÉSE

A küldöttgyűlés a szakszervezeti demokrácia formai szabályainak megfelelően a közreműködő bizottságok megválasztásával kezdődött, majd az igényesen kidolgozott írásos előterjesztés vitája következett.

Elsőként *Baranyai Katalin*, a *Beszámoló Bizottság* vezetője fűzött kiegészítést a leírtakhoz. Mint elmondta, az utóbbi időszak pénztelensége az *Ifjúsági Tagozatot* is utolérte, ennek ellenére sikeres nyári tábor és külkapcsolati munka áll mögöttük. Emellett a fiatalok szakszervezeti képzéseken való részvételének bővítését szorgalmazta.

Pethő Noémi, az *IT* külkapcsolatokért felelős ügyvivője hozzászólásában elmondta, hogy a nemzetközi munkában a legnagyobb gondot a nyelvismeret hiánya jelenti, ami miatt nem tudják kihasználni a külföldi szemináriumokra szóló meghívásokat.

Szabóné Egry Henrietta, az *Előkészítő Bizottság* vezetője is a fiatal tisztségviselők képzéséről mondott véleményt. Szerinte szükség van az oktatásokra, sőt kevés az alkalom és az időtartam is. Kérte, hogy a jövőben a fiataloknak szánt képzések számát és színvonalát is emelje a *VSZ*.

Csapó László, Budapest Keleti Villamos Vonalfőnökség küldöttje kérdést intézett a *VSZ* jelenlévő vezetőihez. Arra volt kíváncsi, hogy milyen arányban vannak jelen a *VSZ* tagok közt harmincöt éven aluliak, és ezzel arányos-e a vezető testületekben való képviseletük.

Kabács Zoltán, a *miskolci terület IT*-ügyvivője megköszönte *Papp József*nek, *a VSZ Miskolci Területi Képviselete* vezetőjének a fiataloknak nyújtott támogatását, amelynek eredményeként a területen minden alapszervezetnél ifjúsági csoportvezetőt választottak.

Kocsis László, a Járműjavítók Ifjúsági Tagozat ügyvivője kifejtette, hogy a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságokban lévő fiatal *VSZ* tagokat az *Ifjúsági Tagozaton* keresztül lehetne megmozgatni, amelyhez több segítséget kérnek. Véleménye szerint a szakszervezet jövője szempontjából a fiatalok szerepe nagy, de ahhoz, hogy ez érvényesülhessen, több lehetőséget kell biztosítani részükre.

Horváth Csaba, Kordás László, Meleg János és Simon Dezső

Kiss Tibor, a VSZ Debreceni Területi Képviselet vezetője meghívottként a több szabadidős rendezvényt sürgetőkkel vitatkozva elmondta, hogy a szakszervezeti munka igazi színtere a munkahely. Véleménye szerint érdemes lenne ösztönözni az *Ifjúsági Tagozat* tagszervező munkáját.

Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezete alelnöke felszólalásában elsőként az új székházba költözésről, majd számos hozzászólás kapcsán a tagdíjmegosztásról tájékoztatta a megjelenteket. Ezt követően az érdekvédelem aktuális eredményeiről és feladatairól szólva a napokban aláírt négyéves megállapodás jelentőségét hangsúlyozta, majd a bérfejlesztési tárgyalások állását ismertette. Befejezésül az összefogásban rejlő lehetőségekre, a közös fellépés szükségességére hívta fel a figyelmet.

A küldöttgyűlésen megjelent és felszólalt *Kordás László, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége* november végén megválasztott alelnöke. Mint elmondta, a múlt évben tartották meg a *Szakszervezetek Ifjúsági Szövetségének Kongresszusát,* mely rendezvény jelszavául választott *„Most mi jövünk!"* szlogen azóta lendületet vitt a szakszervezeti mozgalomba, s ennek megválasztása az egyik bizonyítéka. Egy felmérést ismertetve az alelnök a fiatalok aktivitási hajlamáról szólva arra biztatta a megjelenteket, hogy bátran vállaljanak tisztséget.

A „Most mi jövünk!" szlogen lendületet vitt a szakszervezeti mozgalomba

Horváth Csaba, a Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozatának vezetője kihangsúlyozta, hogy amíg a *MÁV Rt.*-nél harmincnégy százalék a harmincöt éven aluliak aránya, addig ez a *VSZ* tagok körében negyven százalék, és a vasúttársaságnál működő tizenhárom szakszervezet közül csak a *VSZ* foglalkozik a fiatalokkal. *Horváth Csaba* szerint sokan tekintenek rájuk úgy, mint *„kispályás"* csapatra, de mint mondta, úgy kívánnak dolgozni, hogy ezt a jövőben senki se mondhassa róluk. Emellett a generációk együttműködésének fontosságát hangsúlyozta. A képességek hiányára vonatkozó hozzászólásokat nyugtázva a változtatás szükségességére hívta fel a figyelmet.

> *Horváth Csaba* szerint sokan tekintenek rájuk úgy, mint *„kispályás"* csapatra, de mint mondta, úgy kívánnak dolgozni, hogy ezt a jövőben senki se mondhassa róluk. Emellett a generációk együttműködésének fontosságát hangsúlyozta.

A beszámoló elfogadása után *Kocsis László*, az *Alapítvány a Vasutas Fiatalokért* kuratóriumának elnöke számolt be a küldötteknek. Mint elmondta, számos pályázaton azért nem nyertek, mert országos szervezetként működnek. Emellett felhívta a figyelmet arra, hogy a személyi jövedelemadó egy százalékos részének felajánlása jó lehetőség az alapítvány forrásainak bővítésére.

Ezt követően a küldöttértekezlet módosította az *Ifjúsági Tagozat Szervezeti és Működési szabályzatát, amelyet Pethő Noémi, az SZMSZ Bizottság* vezetője ismertetett. Ezek szerint a jövőben a tagozatvezető, a helyettese és a külkapcsolati ügyvivőn kívül szakági ügyvivőket is választ a tagozat. Ezen kívül feloldották a tagozatvezető többszöri megválasztását tiltó rendelkezést.

A küldöttek titkos szavazással *Horváth Csabát* választották meg a tagozat vezetőjévé, az *Alapítvány a Vasutas Fiatalokért* kuratóriumának tagjai *Baranyai Katalin, Szabóné Egry Henrietta, Hollik Miklós, Kabács Zoltán és Horváth Csaba* lettek.

Februárban ül össze az *Ifjúsági Tagozat* tanácsa, amely jogosult megválasztani a tagozatvezető helyettesét, valamint a külkapcsolati és a szakági ügyvivőket.

Karácsony Szilárd

BEMUTATJUK

A SZERVEZETEK AKCIÓEGYSÉGÉT MEG KELL SZERVEZNI...

Meleg János, a VSZ GIB új titkárát

A *Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intézőbizottsága (GIB)* 2002. december 17-én tartotta meg tisztújító értekezletét. A testület nagy többséggel választotta meg titkárának *Meleg Jánost.* Az alábbiakban röviden bemutatjuk az új tisztséget vállaló kollégánkat és idézünk a választási programjából.

Meleg János 1979-től dolgozik a *Magyar Államvasutaknál.* Járműszerelőként kezdett a hatvani kocsijavító műhelyben, majd kocsivizsgáló lett Hatvan Állomás személy és teherpályaudvarán. Később Hatvan Műszaki Kocsiszolgálati Főnökségen művezetői beosztásban dolgozott. 1999-től a *Vasutasok Szakszervezete Budapesti területi Képviseletének* függetlenített titkárhelyettesévé választották.

A szakmunkásképzőben vasúti járműszerelést tanult, majd leérettségizett és elvégezte a *MÁV Tisztképző* műszaki kocsiszolgálati szakát. Korábbi szakszervezeti tisztségei: bizalmi, szb-elnök, alapszervezeti titkár, *Gépészeti Intézőbizottság* tagja, az *MSZOSZ Szövetségi Tanácsának* tagja.

Meleg János ***„Az erőfeszítés és a munka élvezetté válik, ha pontosan meghatározott, világos célokat tűzöl magad elé”*** gondolatot választotta programjának mottójául, amelynek bevezetőjében olyan program közös megalkotására szólít fel, amely a következő években alapvetően maghatározza a gépész munkavállalók sorsát, és hosszútávon a *Vasutasok Szakszervezete* helyzetét. A szervezeti élet megújítását célzó gondolatok közt első-ként szerepel a szervezettség javítása, amelyhez a tagsággal való folyamatos és rendszeres kapcsolattartást, a szakértői feladatok ellátását és szolgáltatások bővítését, valamint a hiteles és pontos információáramlást jelölte meg eszközül. A szakszervezeti munka szolgáltatói jellegének javítása érdekében a jogsegély, a fogyasztói szolgáltatások, a szakmai át- és továbbképzés elősegítése, valamint a továbbképzésekkel kapcsolatos információs szolgáltatás bővítését fogalmazta meg a *GIB* új titkára.

A vezetésben résztvevők legfontosabb feladata a választóik kiszolgálása – vallja *Meleg János,* majd így folytatja: – A konszenzusnak és szolidaritásnak kell vezérelnie munkánkat. Biztosítani kell a kisebbségi vélemények, a különböző érdekek, eltérő nézetek kellő súlyú elfogadását. Ezért tartom fontosnak a szakmai szakszolgálati jellegű szervezeti felépítést.

Az érdekkonfliktusok feloldhatók

Ellenőrizhető és számonkérhető jogosultságokkal felruházott tisztségviselők megválasztására kell törekedni. A vasút területén működő érdekvédelmi szervezetek akcióegységét meg kell szervezni... A nyilvánosság erejére támaszkodva írásos megállapodásban szükséges rögzíteni a szakág vezetése és a szakszervezetek együttműködésének kereteit. A szakmai és területi érdekkonfliktusok feloldhatók lennének, ha korrekt együttműködéssel, területi és szakmai alapelvekre épülne szakszervezetünk... Szeretnék részt venni egy megújuló, de az eddigi értékeit sem megtagadó vasutas szakszervezeti mozgalomban, amelyben a gépész szakág rangjának visszaállítása az egyik cél – olvasható *Meleg János* programjában, akinek gratulálunk megválasztásához, és sikeres munkát kívánunk!

MVJ

TÜV

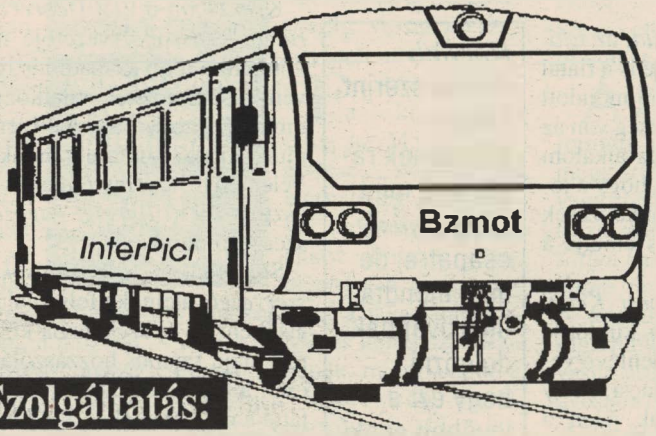
ISO 9001

CERT

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2

ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:

- vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
- vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
- 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
- Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése

InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:

- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás
- alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Ki, miért hallgat?

Magyarországon a *„fekete"* és a *„szürke"* gazdaságot a hallgatás mély csöndje veszi körül. Néha ugyan olvasni óvatos becsléseket a bejelentés nélkül foglalkoztatottak 20-30% közötti arányáról, de ennél többet erről nem hallani.

A *„szürke"* gazdaságnak nem csak a nagysága ismeretlen, sokak előtt még a fogalom is magyarázatra szorul. Pedig ez valószínűleg még jelentősebb, mert a kockázata a munkaadó számára elenyésző a bejelentés nélküli foglalkoztatással szemben. Ezeket a munkavállalókat ugyanis minimálbéren jelentik be, és ennek alapján fizetik az előírt társadalombiztosítási járulékot. A minimálbért viszont *„zsebből"* egészítik ki a megalkudott összegre.

Vajon miért hallgatnak erről a gazdaság szereplői, miért nem születnek programok, kormányintézkedések ezen jelenségek felszámolására, vagy legalábbis csökkentésére?

A munkaadó érdekeltsége a jelenlegi helyzet fenntartásában – magas járulékbefizetési kulcsok mellett – magától értetődő. A járulékbefizetés elmulasztása növeli a profitját, és ennek egy részét még a munkabér kiegészítésére is fel tudja használni.

A munkavállaló kiszolgáltatott. Örül, ha munkát kap, és munkabéréből fent tudja tartani magát. Rendszerint még messze van a nyugdíjkorhatártól. Számára egy a fontos: kapjon minél több pénzt, mindegy, hogy milyen formában.

A kormányok szemérmes hallgatása valószínűleg abból a politikai érdekből táplálkozik, hogy a munkanélküliség akármilyen módon is, de kezelhető legyen.

De miért hallgatnak a szakszervezeti konföderációk? Miért nem lépnek fel erőteljesebben ebben az ügyben a társadalmi érdekegyeztetés fórumain? Gondolom azért, mert a feketén, vagy minimálbéren foglalkoztatott, de egyébként jól megfizetett munkás nem zavarja őket bérkövetéseivel. Közöttük szakszervezeti tagot sem igen találni.

Mi akkor a gond a jelenlegi helyzettel?

Elsősorban az, hogy a tb-alapokból így kieső összeg, bizony 100 milliárdos nagyságú. Hátrányosan érinti az állami költségvetést, mert ha a nyugdíjalap nem fedezi a kifizetéseket, azt a költségvetésből kell pótolni. Márpedig az állami költségvetést kiegészítésére átcsoportosítanák. Csak így valósulhatna meg a nemzedékek közötti *„együtt sírunk, együtt nevetünk"* társadalmi igazsága, ami ugyan erkölcsileg szép dolog, de a bérfeszültség feloldása minden kormány számára fontosabb, mint a nyugdíjasok esélyegyenlőségének megteremtése. Ha a nyugdíjak vásárlóértéke növekszik, ki törődik azzal, hogy az életszínvonal-különbség az aktív és nyugdíjas rétegek között a rossz nyugdíjemelési rendszer miatt évről-évre mintegy 1–1,5%-kal fokozódik.

Rövidtávon tehát mindenki elégedett. A jelenlegi gyakorlat enyhíti a munkanélküliség okozta gondokat, a bérfeszültséget, és a nyugdíjasok se szólhatnak, hiszen a nyugdíjak vásárlóértéke is mérsékelten javul.

keleti virtus

SPECIÁLIS ADÓCSALÁS

száz egyéb gond is gyötri, és ezért egyetlen pénzügyminiszter sem akar hallani a nettó bérkiáramlással arányos, tényleges adatokon alapuló nyugdíjemelési rendszerről. A jelenlegi laza járulékfizetési fegyelem mellett ez csak akkor lenne teljesíthető, ha a nehezen kialkudott 4,5%-os reálbérszínvonal-emelést kb. fél százalék erejéig, a kb. 3,4–3,5%-os tervezett nyugdíj vásárlóérték

A munkaadó is elégedett, mert ki tudja játszani ezzel a speciális adócsalással a törvényt, ami tőlünk nyugatra ugyan főbenjáró bűn, de nálunk még egyelőre csupán keleti virtus.

Ez a helyzet azonban nem múlik el káros következmények nélkül. A be nem fizetett tb-járulékok növelik a költségvetés hiányát és fékezik a nyugdíjak értékének növelését.

A *„fekete"* és *„szürke"* gazdaságban dolgozók is megöregszenek egyszer. Öreg napjaikra szeretnének a korábbi életszínvonalukat megközelítő módon élni. Nem lesz azonban igazolt munkaviszonyuk, vagy csak minimálbérrel bejelentett szolgálati idővel rendelkeznek majd. Ez bizony azt jelenti, hogy újratermelődnek az alacsony nyugdíjjal kínlódó százezrek. A jelenlegi kormány illetékesei is alaposan meglepődtek, amikor a méltányossági nyugdíjemelés visszaállítása után két hónapon belül 800 ezer kérelmet adtak be a 40.200 forint alatti jövedelmű nyugdíjasok.

Az e célra megszavazott 400 millió forintot gyorsan kiegészítették még 300 millióval, de ez sem fedezi a jogos igények kielégítését.

Ez egyértelműen bizonyítja, hogy az elmúlt négy évben tovább nőtt a nyugdíjasok elszegényedése annak ellenére, hogy 2000-től évente 3%-kal megnövelték a törvény szerint járó emelést, illetve kamattal egészítették ki a novemberi utólagos emeléseket.

Azt is tudjuk, hogy 1999-ben még a számunkra kedvezőtlen törvény szerint járó emelést sem kaptuk meg. Ezt az összeget *„jutalomként"* ugyan minden nyugdíjas részére kifizették az ősz folyamán, de az így folyósított 52 milliárd forint ennek ellenére hiányzik a nyugdíjalapból.

A nyugdíjasok anyagi és társadalmi helyzetének javítására irányuló jelenlegi kormányintézkedések tisztességesek és jószándékúak. Meg kell azonban mondanunk, hogy a nyugdíjemelésre vonatkozó törvényi szabályozás úgy rossz, ahogy van.

A nettó bérkiáramlással azonos arányú nyugdíjemelés feszültségmentes megoldását viszont csak a járulékbefizetési fegyelem közel 100%-os megszilárdítása segítheti elő.

Ezért kellene a hallgatás csöndjét megtörni és mind a jelenlegi nyugdíjasok rövidtávú, mind a jövőben nyugdíjba vonulók hosszútávú érdekeinek szem előtt tartásával, a *„fekete"* és *„szürke gazdaság"* felszámolását, illetve jelentős csökkentését a társadalmi érdekegyeztetés napirendjére tűzni.

Kun Dezső

Érdekes hírek **A VILÁG VASÚTJAIRÓL**

Franciaország: Teljes informatikai rendszer alkalmazása a Lyon-Turin között épülő vasúti alagút tervirányításával.

A Lyon-Turin között, Mont Blanc alatt tervezett 52 km hosszúságú alagútban vezető vasútvonal lesz az első ilyen nagyszabású munka, amelynél a tervirányítási rendszer mintegy harminc tervezési iroda között teljes mértékben elektronikus adatfeldolgozás alkalmazásával történik. A Lyon-Turin vasútvonalat kivitelező konzorcium már elfogadott egy számítógépes rendszert, amely az első szakaszban – 2003 márciusig – 120 000 euró költségkihatású lesz.

Hajós Béla

Az MSZOSZ V. Kongresszusa *női szemmel*

AZ MSZOSZ NOVEMBER 24–25-ÉN LEZAJLOTT V. KONGRESSZUSA ÖSSZESSÉGÉBEN EREDMÉNYES, JÓ SZÍNVONALÚ, S REMÉNYEINK SZERINT IS A FORDULAT ÉS MEGÚJULÁS KONGRESSZUSA VOLT.

A KONGRESSZUS ELFOGADTA AZ MSZOSZ NŐI VÁLASZTMÁNYA GEB ELNÖKI FUNKCIÓRA TETT JAVASLATÁT

Megkerülhetetlen a rétegspecifikus programok kidolgozása

A női rétegmunka szempontjából is sikeresnek mondható a tanácskozás, több dolog miatt is. Mindenekelőtt előrelépést jelentett a kongresszusi küldöttek összetétele, hiszen a megjelent 264 főből (35%), 90 nő volt. Ez az adat már közelíti a nők szakszervezeti tagságon belüli arányát.

Örömmel állapítottuk meg, hogy az esélyegyenlőség gondolatának köztudatba történő beviteléért folytatott küzdelmünk nem volt hiábavaló, hiszen mind a beszámolóban, mind a 2002–2006-os időszakra szóló programban markánsan megjelentek az esélyegyenlőség megvalósításával kapcsolatos kérdések. Számos olyan kijelölt feladat köszönt vissza a programban, amelyet mind az *MSZOSZ Női Választmánya*, mind a *VSZ Női Tagozata* már évekkel ezelőtt zászlajára tűzött. Így pl. az esélyegyenlőséget szolgáló intézményrendszer *(Egyenlőségi Bizottság)* létrehozása, a 45 év felettiek, a kisgyermekes szülők fokozott munkajogi védelme, a *GyES*, a családi pótlék értékállóságának biztosítása, az életen át tartó tanulás, az atipikus foglalkoztatás feltételrendszerének megteremtése, stb.

NAGYON SOK MÉG A TENNIVALÓ, DE AZ V. KONGRESSZUSON A KEZDETI LÉPÉSEK MÁR MEGTÖRTÉNTEK

Az egyenlő esélyek fontosságának felismerését tükrözi az a tény is, hogy a kongresszus külön határozatot hozatalt tartott szükségesnek az esélyegyenlőség és a bér kérdéséről.

A vezető tisztségviselők megválasztása során is siker ért bennünket, hiszen a kongresszus elfogadta az *MSZOSZ Női Választmánya GEB* elnöki funkcióra tett javaslatát, melyhez a *Vasutasok Szakszervezete* is társult, s *(azt megalapozottnak, a jelöltet kimagasló elméleti és gyakorlati felkészültségűnek találva)* elsöprő többséggel választotta meg *Rajcsányiné Gróf Gabriellát a Gazdasági Ellenőrző Bizottság* elnökévé.

A kongresszuson folyó közös gondolkodásból, a vitából is aktívan kivették részüket a nők, a beszámoló utáni vitában hozzászólt 15 főből 5, a programról szóló vitában felszólaló 13 főből 3 volt a női felszólaló. A *VSZ Női Tagozata* részéről *Hercegh Mária*, a tagozat vezetője szólalt fel, *„tisztes ajánlatot"* téve a férfi kollégáknak az esélyegyenlőség közös megvalósítására.

Úgy ítéljük meg, hogy a kongresszus nem csak a nők számára, hanem valamennyi réteg, így a nyugdíjasok és az ifjúság számára is sikeres volt.

A három rétegszervezet közös érdeme, hogy nem kis harc árán, de el tudták érni, hogy a kongresszus által módosított alapokmányban foglaltak szerint is a rétegek szavazati joggal tagjai maradtak az elnökségnek.

Szoros versenyben ugyan, de végül is a *SZISZ* eddigi elnökét, *Kordás Lászlót* választották meg a tanácskozás résztvevői az *MSZOSZ* új alelnökévé.

Ugyancsak eredményt hozott a tanácskozás a nyugdíjas rétegszervezet számára is, ugyanis a kongresszus nyilvánossága előtt kaptak miniszterelnöki ígéretet arra, hogy a megalakult *Idősügyi Tanácsban* – ha utólag is – helyet kap az *MSZOSZ Nyugdíjas Választmánya.*

Mindezek azt igazolják, hogy a rétegszervezetek meghatározó módon tudták befolyásolni a kongresszus munkáját, érdemi módon tudják segíteni az összszakszervezeti tevékenységet, s egyre kevésbé lehet őket mellőzni. Megkerülhetetlen a rétegspecifikus programok kidolgozása.

Úgy tűnik, az *MSZOSZ* elindult azon az úton, amelyet a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége 17. Világkongresszuson* elfogadott – a nemek közötti esélyegyenlőség megvalósítására vonatkozó – *„Legyen vége a diszkriminációnak: egyenlőséget a nőknek most!"* c. akciótervében kijelölt önmaga, és a tagszervezetek számára.

Nagyon sok még a tennivaló, de az V. Kongresszuson a kezdeti lépések már megtörténtek, s ez a jövőt illetően bizakodással tölthet el bennünket.

Kollár Sándorné

„LEGYEN VÉGE A DISZKRIMINÁCIÓNAK: EGYENLŐSÉGET A NŐKNEK MOST!"

ÉRDEKES HÍREK — A VILÁG VASÚTJAIRÓL

OROSZORSZÁG: Ez év augusztus 23-án ült össze *Vladimir Putyin* orosz elnök és az észak-koreai vezető, *Kim Jong Il*, hogy újraindítsák a tárgyalásokat az ***orosz és a koreai vasúti összeköttetés létesítésére.*** A tervek szerint a vasútvonal a koreai vasúthálózatot kötné össze Vladivosztokkal (Kína elkerülésével), ahol az csatlakozna a transzszibériai vasúthoz.

Múlt évben nagy ünnepség keretében hirdették ki a dél- és észak-koreai vasúthálózat egyesítését, a megvalósítás azonban holtpontra jutott. Orosz kezdeményezésre indították el az újabb tárgyalásokat, melynek végén az orosz vasútügyi miniszter optimistán nyilatkozott. Ha a két Korea közötti vasúti összeköttetés létrejön, a dél-koreai Pusan állomáson keresztül az egész koreai félsziget rákapcsolódhatna a transzszibériai vasútra, és ezen keresztül az európai piachoz is eljutnának. A transzkoreai vasútvonal kiépítése Vladivosztok állomásig mintegy 70 milliárd rubelbe (több, mint 2 milliárd euró) kerül az orosz államnak, de ez a költség kifizetődik, mert a transzszibériai vasút kapacitása jelenleg nincs kihasználva. A koreai fél számára ez a vasúti összeköttetés jelentős időnyereséget jelentene a tengeri fuvarozással szemben (10-14 nap), amelytől Dél-Korea jelenleg teljesen függő állapotban van.

Annak ellenére, hogy több ország – közöttük Japán, Kína és néhány közép-ázsiai ország – korábban kifejezte érdeklődését ezen fuvarozási útvonal iránt, kritikák is elhangzottak ezzel kapcsolatban (különösen Japán részéről). E szerint a Dél-Korea területére eső útvonal ugyancsak 30 km, azonban az Észak-Korea területén lévő 930 km hosszúságú vasútvonalon jelentős rekonstrukciós munkákat kell végrehajtani a várható forgalomnövekedés miatt. Felmerül ezenkívül a nyomtáv változás problémája is, ugyanis a koreai vasút normál nyomközű, míg az orosz vasút széles nyomtávolságú. Az orosz vasút vállalta azt, hogy Korea-Oroszország határállomásán átrakó berendezést létesít.

KÍNA: ***Japán Shinkansen vonatot akarnak közlekedtetni Kínában.*** A kínai kormány elhatározta, hogy Shinkansen vonatot állítanak be a Peking-Shanghai közötti 1300 km hosszúságú, nagy sebességre alkalmas pályán. Korábban egy német konzorciummal tárgyaltak mágneses lebegtetésű vonatok közlekedtetésének kiépítéséről ezen a vonalon a 2008. évi olimpiai játékok kezdetéig, azonban ez a terv meghiúsult, ezért döntöttek a fenti megoldás mellett.

Még egy mágneses lebegtetésű pálya épül Kínában. Egy korábbi döntés értelmében már épül Shanghai és az új repülőtér között egy mágneses lebegtetésű pálya a 2008. évi olimpiai játékok forgalmának lebonyolítására. Most újabb ilyen vonal megépítését tervezik Peking és a 137 km távolságra fekvő repülőtér között is. Erről folynak most tárgyalások német szakértők részvételével.

Hajós Béla

(Rail et Transports, 2002. december 4.)

VELÜNK, ÉS ne NÉLKÜLÜNK!

VASUTAS KÜLDÖTTEK FELSZÓLALÁSA AZ MSZOSZ V. KONGRESSZUSÁN

A Magyar Vasutas 2002. decemberi számában részletesen tudósítottunk a Magyar Szakszervezetek V. Kongresszusáról. Többek közt közöltük a *Vasutasok Szakszervezete* küldötteinek hozzászólásait. Az összeállításból sajnálatos módon kimaradt *Pallos György*, a *VSZ Országos Nyugdíjas Szervezet ügyvezető* elnökének beszéde, amelyet valamennyi nyugdíjas szakszervezeti tag nevében adott elő. Természetesen kötelességünknek érezzük *Pallos György* hozzászólásának szó szerinti közlését. Ezúton kérünk elnézést valamennyi érintettől és az olvasóktól.

Tisztelt Kongresszus! Őszinte tisztelettel és nagyrabecsüléssel köszöntöm a vasutas társadalom, a *Vasutasok Szakszervezete, a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete* nevében az V. Kongresszus résztvevőit. Az *MSZOSZ a Magyar Köztársaság* legnagyobb szakszervezeti szövetsége, amelyben a nyugdíjas szervezetek és tagozatok meghatározó módon vannak jelen, és markánsan jelenítik meg a politika, a kormányzat irányában az időskorúak érdekeit. Tevékenységünket az elmúlt évtizedekben nehéz körülmények között végeztük, és az elmúlt négy évben az *Orbán*-kormány *„jóvoltából"* a szakszervezeti érdekvédelem parkolópályára került.

2000-ben az *MSZOSZ* indította el a nyugdíjasok, a szakszervezeti tagok meggyőzésére és a társadalom befolyásolására azon alapgondolatát, hogy Magyarországon kormányváltásra és szociális fordulatra van szükség. A *Civil Ország Jelentés* megfogalmazásában és annak társadalmi vitáiban hangot is adtunk ennek, egészen a parlamenti és önkormányzati választások befejezéséig.

Összhangban a kongresszus és a nyugdíjas választmány idősügyi határozataival, a szakszervezetek társadalmi szerepének növelésére helyeztük a hangsúlyt úgy, hogy intézményesen helyünk legyen az érdekegyeztetésben, az *Idősügyi Tanácsban*, a szociális kérdések eldöntésében, a *TB* alapok, a munkaügy és a munkabiztonság ellenőrzésében. Kiindulva az európai uniós jogi státusból, megerősítve azzal a valós alkotmányos ténnyel, hogy ma egyedüli pártsemleges, a kormánytól, önkormányzattól független szervezetek csak a szakszervezetek. Hozzátartozik az is, hogy ezek sem politikamentes szervezetek, mint ahogy egyetlen nonprofit szervezet, egyesület, társaság, vagy alapítvány sem az országban. Előbbiek alapján nem volt véletlen, hogy az MSZOSZ tagszervezetei együttműködési megállapodást kötöttek a parlamenti választások előtt.

Ugyanígy megállapodott a nyugdíjas választmány az Akácfa mozgalom keretében *Medgyessy Péter* miniszterelnök-jelölttel. Sajnálatos, de tény, hogy a nyugdíjasok legnagyobb és legmarkánsabb szervezetei az őszi lombhullás előtt leestek az *„Akácfáról"*, mivel az *Idősügyi Tanácsba* egyetlen képviselőjük sem került be.

> SAJNÁLATOS, DE TÉNY, HOGY A NYUGDÍJASOK LEGNAGYOBB ÉS LEGMARKÁNSABB SZERVEZETEI AZ ŐSZI LOMBHULLÁS ELŐTT LEESTEK AZ „AKÁCFÁRÓL", MIVEL AZ IDŐSÜGYI TANÁCSBA EGYETLEN KÉPVISELŐJÜK SEM KERÜLT BE.

Kérdezem a kongresszus által az illetékeseket, hogyan történhetett meg ez az antidemokratikus lépés? Így akarunk az EU-hoz csatlakozni? Szeretném kinyilvánítani, hogy ez csak a szakszervezetekkel együtt valósulhat meg. Ezért elmaradhatatlanul szükség van a szakszervezeti integrációra, a részszövetségekből létrejövő új struktúrára, a társadalom bizalmát elnyerő új és világos programra és hiteles megnyilvánulási lehetőségekre a médiákban.

A társadalom legszervezettebb ereje a szakszervezetek, így a nyugdíjas szervezetek is elvárják azt, hogy velük, és ne nélkülük történjen az új nyugdíjtörvény kialakítása, benne a nettó keresetemelkedéssel arányos, évenkénti nyugdíjemeléssel. Ez kerüljön be a nyilatkozat 2.§-ának utolsó mondatába. Az így elkészült nyugdíjrendszert társadalmi szerződésnek fogjuk tekinteni.

Ha marad a jelenlegi *„svájci indexálási szabály"*, akkor a nyugdíjak reálértéke még 2007-re sem éri el a rendszerváltás előtti utolsó évi értéket. Ez így elfogadhatatlan! A nyugdíjas szervezetek kapjanak lehetőséget az érdekegyeztetés, a társadalmi párbeszéd országos és területi fórumain. Legyen befolyásuk és szerepük a társadalombiztosítási alapok felhasználásának ellenőrzésében. A szociális alapok országos és regionális felhasználásában az EU tagországokéhoz hasonló szerepet várnak el a nyugdíjas szervezetek.

Tisztelt Kongresszus! Az *MSZOSZ Nyugdíjas Választmánya* a vasutas nyugdíjasokkal egyetértésben dolgozta ki az idősügyi politika követelményeit. Ezt átadtuk az illetékes bizottságnak. Javaslom a kongresszusnak, hogy a program részeként és azzal együtt fogadja el a nyugdíjasok élethelyzetét alapvetően meghatározó előterjesztéseket. Köszönöm megtisztelő figyelmüket.

Pallos György
a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezet ügyvezető elnöke

ÉRDEKES HÍREK A VILÁG VASÚTJAIRÓL

SVÁJC: ***A CFF (Svájci Vasút) tűzérzékelő berendezéssel szereli fel a hálókocsikat.*** A közelmúltban történt katasztrófa tanulságait levonva – amikor egy vonat hálókocsija kigyulladt, és több halálesetet okozott a Párizs-Strassbourg közötti vasútvonalon – a CFF vasút elhatározta, hogy 5 hálókocsiját és 45 fekvőhelyes kocsiját tűzjelző berendezéssel szereli fel. Két hálókocsi november 8. óta fel lett szerelve ilyen berendezéssel, és a többi hálókocsit is folyamatosan ellátják ezzel.

EGYESÜLT ÁLLAMOK: ***Közúti híd műanyagból.*** Ez év őszén egy új közúti híd ível majd át a Ryder Brook folyó felett Vermont tartományban. Ennek az 50 méter hosszú és 11 méter széles hídnak a különlegessége, hogy anyaga üvegszállal megerősített műanyag.
A tervezők szerint ez világpremier lesz. Mivel ezen a vidéken a fémből készült hidakat gyakran kell sózni a téli időszakban fellépő hó és jegesedés ellen, ami igen károsan hat a fémszerkezetekre, óriási előny, hogy a szerkezet mentes a korróziótól. Ennek a hídnak az élettartamát kétszeresére becsülik a fémhidakénál, vagyis kb. 80 évre.

Csökkenteni akarják az Amtrak (amerikai vasút) költségvetését. A szenátus jóváhagyása ellenére – amely 1,2 milliárd dollár pénzösszeget biztosított az Amtrak számára 2003. évre – a képviselőház csak 760 millió dollárral kívánja finanszírozni a vállalatot. *„Akkor, amikor egy utas vonatra száll, Oncle Sam (Samu bácsi) 138,71 dolláros csekket ír alá"* – jelentette ki a költségvetési bizottság közlekedési albizottságának republikánus elnöke. Az új finanszírozási terv előirányozza hat vasútvonal megszüntetését, amely az államnak utasonként több, mint 200 dollárjába kerül. Végleges döntés októberben, a szenátus költségvetési tárgyalásán születik.

PORTUGÁLIA: ***Ibériai TGV (nagysebességű vonat) létesítését tervezik.*** Ez év szeptember 25-én a portugál kormány elfogadta az elvet az ország északi és keleti pontja között létesítendő ún. *„Ibériai TGV"* útvonalának kijelölésére. Mivel ezt mielőbb meg akarják valósítani, a tervet már októberben felveszik a luzitán-spanyol csúcstalálkozó napirendjére. Ezen találkozó alkalmával a nyomvonal kérdését is megtárgyalják, és már végleges határozat is születhet ebben a tárgyban.

Hajós Béla
(Rail et Transports, 2002. december 4.)

Pénz, pénz, pénz

„LÁSS, NE CSAK NÉZZ!"

Hajszolt kényszervállalkozóként bizony egyre ritkábban adódik alkalmunk Andris barátommal, egykori kollégámmal leülni, fröccsözni kicsit. De ilyenkor soha nem felejtjük el felemlegetni az áldott jólelkű szerkesztőségi titkárnőt, Gizit még az *„átkosból"*, akitől huszadikán mindig lehetett annyit kölcsönkérni, amennyivel fizetésig nyugodtan folytathattuk felelőtlenül bohém életmódunkat. Pedig a Gizi kevesebbet keresett, mint mi, de a havi lap pár fős csapatában egyedül ő tudott, és szeretett is spórolni. A tartozást persze elsején mindig visszafizettük. Mínusszal indultunk, s huszadikán megint kérni kellett. Bár a számokkal mindig hadilábon álltam, ha jól belegondolok, ezek a rendszeres kölcsönök – melyek összege hónapról hónapra majdnem azonos volt – csak az első alkalommal jelentettek többletbevételt, mégis boldogan éltünk vele. Ennek az egész kölcsönkérősdinek az anyagi vonzatánál sokkal fontosabb volt a szimbolikus jelentősége, hogy nem kellett rettegni a pénz miatt, mert ha elfogyott, mindig tudott szerezni az ember annyit, amennyi nagyon kellett, és azt vissza is tudta adni.

Akkor még a pénz mást jelentett, mint ma. A kötelező foglalkoztatás mellett a kisebb kereset is nagyobb biztonságot adott. Valahogy nem volt olyan fontos az egész. Nem volt szégyen szegénynek lenni, mert hogy ki mit ér, nem csak az döntötte el, mennyi a jövedelme. S nem volt szégyen kölcsönkérni sem.

Bizony én máig nem szoktam meg a piacgazdaság, klasszikus nevén a kapitalizmus farkastörvényeit. Hiába tudom, hogy nem csak mi voltunk felelőtlen örökös kölcsönkérők akkoriban, hanem az állam is. Sőt, az volt a felelőtlenebb, mert annyit kért kölcsön külföldről, amennyit az ország már képtelen volt visszafizetni. A Szovjetunió kifáradása majd összeomlása mellett az úgynevezett szocialista gazdálkodás eladósodásának folytathatatlansága is segítette a békés rendszerváltást. S újra lettek nagyon szegények és nagyon gazdagok. Én egy lelakott káposztásmegyeri panellakásban élek, de foglalkozásomnál fogva mindkét réteget közelről ismerem. Talán meglepi az olvasót, ha azt állítom, hogy egyaránt a pénz rabszolgái. De hogyan is lehetne összehasonlítani a rózsadombi kastélyban élő tőkést a megfagyástól rettegő hajléktalannal? Ami a látszatot illeti, sehogyan sem. És persze ennek a látszatnak a nagyon is keserű valóságát erkölcstelen lenne lekicsinyelni. Az éhségnél, a fázásnál, a testi nyomorúságnál nincsen borzalmasabb. De nagyon más körülmények között a kéregető és a tőzsdeügynök is egész nap a pénzért retteg. Az erősebb, vagy csak éppen józanabb hajléktalan leveszi a társa cipőjét, az erősebb, vagy csak ravaszabb, aljasabb tőkés tönkreteszi a másikat. Lent és fent iszonyúan kegyetlen harc folyik, persze egy egészen más minőségű fennmaradásért. Ebből szeretne, csak a munkaerejét a megélhetésért áruba bocsátó, alkalmazottként dolgozó ember kimaradni. Ez azt jelenti, hogy nem az egész létét, életét teszi kockára naponta, hanem szaktudását kamatoztatva, létbiztonságban dolgozhat szorgalmasan a tisztes megélhetésért.

Az éhségnél, a fázásnál, a testi nyomorúságnál nincsen borzalmasabb

Ez lenne az ideális helyzet, amit szerencsésebb sorsú országokban a lakosság túlnyomó többségét kitevő középrétegek ma is élvezhetnek. Bár a létbiztonságot a jóléti állam leépítése az utóbbi tízegynéhány évben világszerte kikezdte, de akinek munkája van, annak azért garantált a megélhetése, s az Európai Unióban (ahová hamarosan minket is felvesznek) jobbára működik a létminimumot biztosító szociális háló.

A magyar munkavállaló azonban a rendszerváltás után megrázó élményeknek volt kitéve. A felelőtlenül költekező *„gulyáskommunizmust"* felváltó, ész nélkül harácsoló honi vadkapitalizmusban a bérek és a megélhetési költségek szinte egymástól függetlenül alakultak. A családok többségének idegőrlő szórakozásává vált, amit mi itthon, egymás közt *„csekkezésnek"* nevezünk. Vagyis, hogy melyik az a sárga csekk, amit feltétlenül be kell azonnal fizetni, mert kikapcsolják, letiltják a szolgáltatást, és melyik az, amivel még lehet egy-két hónapot csúszni, az aztán vagy befolyó, vagy csak ígért pluszjövedelemre várva, s akkor mit tudunk majd megvenni a kínai piacon elsősorban a gyereknek, s a feleségemmel netán magunknak is. Meg kellett tanulnunk, hogy a hajdan jelképes összegű rezsi az egyik felnőtt fizetését ma már teljes egészében elviszi. S hogy már nincsen *„Gizi"* sem, akitől huszadikán kölcsön lehetne kérni, mert mindenki hasonló cipőben jár körülöttünk. S míg sajnáltuk magunkat, azért borzongva tettük fel a kérdést, hogy akkor egy egyedülálló nyugdíjas miből él? S jó néhány család bele is bukott a *„csekkezésbe"*. Akkora adósságot halmoztak fel, amit már nem tudtak kifizetni. Jó esetben a részletfizetés és az önkormányzati hozzájárulás segített, és ha nem, jött az árverezés, a kilakoltatás. A hajléktalanokkal szembeni idegenkedés – akár adunk valamit nekik, akár elfordítjuk a fejünket – talán abból is adódik, hogy legrosszabb, de lehetséges sorsunkkal találkozunk az utcán.

Közben a két jobboldali kormány mindent megtett, hogy szétverje a munkavállalók érdekképviseleteit, a szakszervezeteket. Nem sikerült. De gyengíteni igen. Pedig, hogy a szakszervezetnek valóságos nyomásgyakorló ereje van, azt leglátványosabban éppen a néhány bátor vasutassztrájk bizonyította.

Jó hír, hogy a vasutasoknak most nem kell sztrájkolniuk. Hogy a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban – ahogy azt decemberi számunkban olvashatták – *„Megállapodás aláírására került sor a vasutas bérelmaradás enyhítéséről, a MÁV Rt. munkavállalóinak középtávú helyzetéről és az érdekek összehangolásáról."*

Nemcsak a MÁV, az Európai Unióba való belépéssel az egész ország átalakulás előtt áll. Azt már megtanultuk, hogy nincsenek csodák. De ez az új korszak talán új esélyt adhat arra, hogy a bérek végre fedezzék a szerény, de tisztes megélhetés költségeit.

Mező Ferenc

NEMCSAK A MÁV, AZ EURÓPAI UNIÓBA VALÓ BELÉPÉSSEL AZ EGÉSZ ORSZÁG ÁTALAKULÁS ELŐTT ÁLL. AZT MÁR MEGTANULTUK, HOGY NINCSENEK CSODÁK. DE EZ AZ ÚJ KORSZAK TALÁN ÚJ ESÉLYT ADHAT ARRA, HOGY A BÉREK VÉGRE FEDEZZÉK A SZERÉNY, DE TISZTES MEGÉLHETÉS KÖLTSÉGEIT.

Európai Tanulmányok Alapítvány KONFERENCIÁJA

December 18-án rendezték meg a *Magyar Tudományos Akadémián az Európai Tanulmányok Alapítvány* konferenciáját, melyre a *Vasutasok Szakszervezete* is meghívást kapott. Az előadások középpontjában hazánk csatlakozása az *Európai Unióhoz (EU)* volt, melyet a cím is sugallt: *Magyarország és az Európai Unió – eredmények és feladatok.*

Vizi E. Szilveszter, az MTA elnöke a tudomány oldaláról közelített a kérdéshez. Úgy vélte, a XXI. században a tudásinformáció együttesen hatalmat jelent. A legfontosabb kérdés, hogy milyen az adott ország szürkeállománya.

A mai időkben a tőke oda megy – mivel törekszik az extra profit megszerzésére –, ahol megfelelően tudásalapú a társadalom.

Magyarország ebből a szempontból kifejezetten jó helyzetben van, mert az idetelepülő multinacionális vállalatok soha nem titkolják, hogy az olcsó, de szakképzett munkaerő miatt fektetnek be hazánkban.

Kovács László külügyminiszter felvetette a kérdést, hogyan lehet csatlakozni az Európai Unióhoz. Szerinte rosszul egyáltalán nem lehet, tehát a válasz: jól, vagy még jobban.

A külügyminiszter szerint Magyarország jól zárta le az uniós felvételről folytatott tárgyalásokat

Eddig *(az alapító 6 országon kívül)* 9 ország csatlakozott az évek során az EU-hoz, de egyik sem rosszul.

Természetes, hogy a mindenkori ellenzék feladata a kormánnyal szemben kritikát gyakorolni, nem lehet ez másképp az ország európai uniós csatlakozásának témájában sem. Mint az *MSZP* elnöke említette meg, hogy ellenzékben saját pártja is hevesen bírálta volna a kormányt, mert tökéletes csatlakozás nincs. A tárgyalások során a kompromisszumra törekvés a cél, ahol mindkét fél engedni kényszerül.

A külügyminiszter szerint Magyarország jól zárta le az uniós felvételről folytatott tárgyalásokat, mert nettó pozíciója a belépés után pozitív lesz. Magyarország pénzügyi mérlege 2004-ben 270 milliós, 2005-ben 500 milliós, 2006-ban pedig 600 millió eurós pozitívumot mutat majd a be- és kifizetések terén. Az Európai Unió nagy hangsúlyt helyez a különbségek kiegyenlítésére, ezért nem a tárgyalási ügyességen múlik a siker, hanem azon, ki milyen fejlettségi szinten csatlakozik a közösséghez.

Kovács László szólt arról is, hogy 1998-ban, a csatlakozási tárgyalások kezdetén személy szerint jobb feltételeket remélt az úgynevezett kiscsoportos, hat országot érintő bővítés és a tartósnak ígérkező gazdasági konjunktúra miatt.

Mindaz, ami elégedetlenségre ad okot, azzal függ össze, hogy a tervezett hat helyett tíz ország csatlakozik a közösséghez dekonjunktúra idején, azonos vagy kevesebb forrás mellett.

Komiljovics Máté

TÁJÉKOZTATÓ

a KÜT üléseiről

2002. DECEMBER 5. SOROS KÜT ÜLÉS:

1. *A MÁV Rt. szervezetátalakításának időszerű kérdései.* Előadó: *Dr. Gulyás Tibor,* projektigazgató. Az infravasútnál a karbantartás jelentősége megnő. Az ingatlangazdálkodásban kinek, mire van szüksége-igénye szerinti szolgáltatás irányába mozdulunk el. Missziós nyilatkozat – milyen lesz a *MÁV Rt.* 5-10 év múlva – alaptörvény, melyből a vállalati filozófia *„a vevő mindig az első"*. Minden tevékenység üzleti alapon történjen. Felelősségi egység minden egység, ezért kötelesség a gazdálkodás. A gazdálkodó egység keretet kap, ezen belül kell működnie. A belső szolgáltatások árának nagy jelentősége lesz a jövőben. Fontos szerepe lesz a stratégiai és operatív kontrolling működésének, a humánteljesítmények minősítésének.

2. *Tájékoztató a MÁV Rt. FEB-ben végzett munkáról* (november 26.) Előadó: *Kis Tamás, VSZ* alelnök. Az Igazgatóság tájékoztatója az átalakításról. A 2002. évi háromnegyed év teljesítése. A tárgyi eszközök értékének nyilvántartása. Az informatikai rendszer továbbfejlesztése, a *GIR* működése, kapcsolódás az új rendszerhez. Ingatlangazdálkodás, portfólió kezelés, a 2000-2002. közötti időszak vizsgálata, melynek általános megállapítása: A gondos gazda szemlélet nem érvényesül.

3. *Egyebek.* A hálózaton megmaradt kamatmentes kölcsön maradék keret újraosztása. (Előkészített vásárlások.)

2002. DECEMBER 19. SOROS KÜT ÜLÉS:

1. *A MÁV Rt. 2003. évi előszezoni beutaló jegyek létszámarányos elosztása.* Előadó: *Kiss Istvánné* főmunkatárs. Külföldi csereszerződések Csehországgal-Szlovákiával, A *Pila*-i üdülő állapotáról érkezett jelzések alapján szerződéskötés nem történt 2003. évre. Vonyarcvashegy: Az üdülő más formában történő üzemeltetésével kapcsolatban panasz nem érkezett. Ha az épületen kell javítani, az a *MÁV* költsége, a konyhai eszköz beszerzése a vállalkozót terheli. Üdülőfelújítás 2002-ben nem történt, a ráfordítható összeg rendelkezésre állt, de engedélyt nem kaptak. Az üdülési csekk 2002 júniusban lett bevezetve 256 millió forint értékben, ez az októberi könyvelési adatok alapján 40 millió forint megtakarítást jelentett a *MÁV Rt.*-nek. Az adótörvény változása miatt 50 000 Ft/fő lesz a kedvezmény maximális értéke, így a vállalat adókötelezettsége csökkenni fog.

VÉGSŐ CÉLKITŰZÉSKÉNT EL KELL ÉRNI 47-50 MDFT HOZAMOT A JELENLEGI 34 MDFT VESZTESÉGGEL SZEMBEN

4. *Tájékoztató a MÁV Rt. december 3-i igazgatósági üléséről.* Előadó: *Dr. Udvari László, MÁV* elnök. A *MÁV Rt.* vezérigazgatója ismertette a pályáztatás eredményét, megnevezte a négy üzletágvezetőt. A pályáztatás elérte célját, megtalálták azokat, akiket meg akartak találni. *Kugler Flórián* vezérigazgató-helyettes tájékoztatott az érdekképviseletekkel kötött középtávú megállapodásról és a reformprémiumról, valamint a *KSZ* tárgyalás állásáról.

2. *A 2003. évi első féléves ütemterv tárgyalása.*

3. *Tájékoztató a MÁV Rt. 2003. évi reform munkafolyamatairól,* az *Igazgató Tanács* december 17-i üléséről. Előadó: Dr. *Udvari László,* elnök.

Legfőbb célkitűzések: 2006-2008 között a vállalati méretet úgy kell kialakítani, hogy az összhangban legyen a finanszírozással. Ez a jelenleginél kisebb méretű *MÁV* hálózatot indokol. *Regionális Közlekedési Társaságok* létrehozása. Végső célkitűzésként el kell érni 47-50 MdFt hozamot a jelenlegi 34 MdFt veszteséggel szemben. *Teljesítményt hozó intézkedések:* teljesítményalapú premizálás, kockázatkezelés bevezetése. A gördülőállomány konstrukciója, az infrastruktúra integrálása, az EU egységes vasúti hálózatához való csatlakozás, vontatás-gépészet optimalizálása. A humánpolitikai feladatok aktualizálása szeptember 30-ig. Valamennyi működési szabályzatnak készen kell lennie június 30-ig.

Az Igazgatóság tárgyalta a 2003. év első féléves munkaprogramját, illetve a kollektív szerződés tárgyalási állását, a középtávú együttműködési megállapodás tapasztalatait.

Bognár József
KÜT sajtóreferens

ünnepnap Állomásavató

A Szabolcs Fúvószenekar pergő ritmusai kellemessé varázsolták a ceremóniát

Nyíregyháza életében jelentős ünnepnap volt november 29-e. A városra telepedett ködfátyol ellenére szép számban gyülekeztek a városlakók, újjászületett, impozáns vasútállomásuk

előtt. Ünnepelni jöttek. A meghívott vendégek mellett nem kevés átutazó is – csomagokkal megpakoltan – kíváncsian várakozott. A *Szabolcs Fúvószenekar* pergő ritmusai kellemessé varázsolták a ceremóniát.

A Nyíregyháza kapujának is nevezett, felújított vasútállomás átadási ünnepsége a 10.08 órakor érkező *Szabolcs IC*-vel utazó meghívott vendégek fogadásával kezdődött. *Udvari László*, a *MÁV Rt.* elnökét és kíséretét *Smid János* állomásfőnök fogadta. *Kollár István, a MÁV Rt.* debreceni beruházás-lebonyolító osztály vezetője jelentette az elnök úrnak a közel 800 millió forintos beruházás elkészültét.

Csabai Lászlóné, Nyíregyháza polgármestere nem titkolt büszkeséggel emelte ki beszédében a város sikeres összefogását a cél érdekében.

– Hétvégeken 40 ezer ingázó jelezte e táj szegénységét, az itt megrekedt fejlődést, az élőmunka szomorú exportját. És közben a világ haladt, a nyíregyházi pályaudvar kicsi lett. A rohamosan felfutott személy- és teherforgalom, a megnőtt utazási igény, az utazási lehetőségek bővítése sürgette az új állomás születését. Ez a pályaudvar ismét jelkép értékű. Olyan időben készült el, amikor felgyorsult a forgalom Európa felé, ezáltal jelentős megálló és cél leszünk a naggyá és mind egységesebbé váló Európában. – fejtette ki a polgármester asszony.

– Rengeteget utazom, számos állomáson megfordultam már, de ehhez hasonlóan színvonalas tervezésű vasútállomás épülettel még nem találkoztam. Azon merengtem, amikor én a *MÁV*-nál kezdtem szolgálni, romokban hevert minden. Barakkokban működtek az irodák és a pénztárak. Akkor gondolni sem mertünk arra, megérjük azt, hogy éppen itt fog épülni hazánkban először egy ilyen korszerű pályaudvar! – meséli *Beszterczi Mihály*, aki 40 évet húzott le a vasút kötelékében, és a *VSZ*-nek megalakulásától fogva hűséges tagja a mai napig is.

– Össze sem lehet hasonlítani a régebbi állomással. Nekem is nagyon tetszik, de még tetszetősebb lehetne egy jobban rendbetett környezetben. Remélem, az utasok is szívükbe zárják majd, és nagyon vigyáznak rá. – bizakodik beszélgetésünkhöz csatlakozva *Bukovinszky Györgyné*, a *VSZ* nyíregyházi nyugdíjas csoportjának gazdaságvezetője.

– Nagyon vártuk már, hogy megújuljunk, modernebb munkahelyen dolgozhassunk. Fokozott izgalommal készültünk a mai napra. Mind a 22 pénztáros lelkiismeretesen kivette részét a költözködésből, amellyel időben végeztünk is. – tájékoztat készségesen *Petrus Istvánné* pénztárfőnök. – Nagyon lelkesek pénztárosaink, hiszen a jobb munkakörülmény kiválóbb munkavégzésre ösztönöz. Mint a vasutas dinasztia tagja, láthatóan szívvel-lélekkel végzi feladatát. Szerénysége miatt csak véletlenül tudom meg, hogy az édesanyja a helyi nyugdíjas *VSZ* alapszervezet vezetőségi tagja.

Még sokak előtt ismeretlen fogalom az újonnan alakult utascentrum. *Lipcsei Katalin* ügyfélszolgálati előadó, a *Nyíregyházi VSz* alapszervezet gazdasági vezetője őszintén vall erről az új munkaterületről.

– Mi is csak most ismerkedünk az ügyfélszolgálatnak ilyen sokrétű módjával. Nem csak az utazással kapcsolatos felvilágosítás a tevékenységi körünk, hanem tájékoztatunk városunk nevezetességeiről, naprakészen nyújtunk információt a kultúrprogramokról, mindennemű rendezvényről.

Húri Valéria

Tisztújítás

Évvégi taggyűlést tartott és új vezetőségi tagokat választott a *VSZ nyíregyházi nyugdíjas csoportja*. **Hangácsi János** elnök beszámolt az elmúlt év munkájáról, a kiválóan sikerült *Vasutas Napról*, amelyet Sóstón, a Múzeumfaluban rendeztek meg, s amelyet Nyíregyháza polgármestere, **Csabai Lászlóné** is megtisztelt jelenlétével.

Pénzügyi helyzetükről **Bukovinszky Györgyné** gazdasági vezető tájékoztatott, majd **Beke József,** az ellenőrző bizottság elnöke mondta el észrevételeit.

Smid János állomásfőnök úr a *MÁV* reformjáról, annak felépítéséről, valamint az új vasútállomás rekonstrukciójáról szólt. Ígéretet tett: ezentúl is minden lehetőséget megragad nyugdíjasaik támogatására.

Bánszegi József, a debreceni szb. nyugdíjas felelőse beszédében kiemelte a vezetőség és a tagság, valamint az aktív dolgozókkal való kapcsolattartás fontosságát. **Kiss Tibor,** a területi képviselet titkára a *VSZ* berkein belüli változásokat ismertette, **Suszter Csaba,** Nyíregyháza állomás szb. titkára pedig az alapszabály módosítással kapcsolatosan fejtette ki véleményét. Az alapszabállyal kapcsolatosan **Bodó Antalné** adott felvilágosítást.

A beszámolókat hozzászólások követték, majd az új tisztségviselők választására került sor. Az új elnök **Beke József** lett. Elnök-helyettesnek **Czipó Bélát,** gazdasági vezetőnek **Bukovinszky Györgynét,** a számvizsgáló bizottság elnökének **Gubányi Jánosnét,** bizottsági tagoknak: **Hangácsi Jánost** és **Miski Lajosnét** választották meg. A segélyezési bizottság elnöki tisztét **Garai János** tölti be. A bizottság tagjai **Pálinkás Jánosné** és **Pető Károlyné.** A 16 bizalmit is egyhangúlag fogadta el a tagság. Kongresszusi részvétellel **Bukovinszky Györgynét** és **Czipó Bélát** bízták meg.

HV.

MAGYAR VASUTAS

A fehérhajú nemzedék (2)

GONDOLATOK AZ ÖREGEDÉSRŐL*

Egy ember életének összefoglaló kifejezésére több elfogadott és használt szavunk is akad. Például az életút, életpálya, az emberöltő. A mi gazdag nyelvünkben arra is érzékletes kifejezés-készletünk van, amely megjelöli a kezdetet és a befejezést, a véget. Azt, hogy mettől meddig tart egy életút, egy emberöltő. Ilyeneket mondunk: *„a születéstől a halálig"*, vagy *„a bölcsőtől a koporsóig."* A szakszervezetekben is használják *„a bölcsőtől a koporsóig"* megjelölést annak érzékeltetésére, hogy a szakszervezet *(már amelyik)* a szülési segélytől a temetkezési segélyig, élethosszíglan foglalkozik a szervezett dolgozók, a munkavállalók, a nyugdíjasok élet- és munkakörülményeivel.

Prof. *Dr. Iván László*, a tekintélyes gerontológus egyik előadásában azonban megkérdőjelezte *„a születéstől a halálig"* és *„a bölcsőtől a koporsóig"* kifejezéseket, mondván, ő nem nagyon kedveli ezeket. Helyettük pontosabbnak érzi, és ezért szívesebben használja azt a megfogalmazást, hogy *„végtelenből jövünk, és a végtelenbe megyünk."*

Lám, mindig tanulunk. Nemcsak tudásunk gyarapodik, de azt is látjuk, hogyan fejlődik nyelvünk, miként bővül szókészletünk, gazdagodik fogalmi eszköztárunk. Nem baj tehát a véleménysúrlódás, hiszen egyik sem mond ellent a másiknak, inkább kiegészítik egymást, finomítják a mondanivalót. A múló idő versenyezteti a három szólásmondást és majd elválik, melyik lesz a nyerő, a népszerűbb. Vagy egymás mellett élnek a szóhasználatban.

***

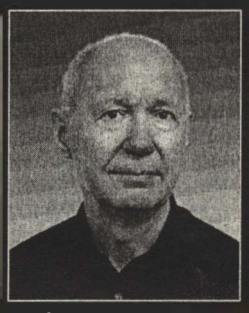
Illyés Gyula 1968 áprilisában vendégeskedett *Lukács Györgynél*. A filozófus Belgrád-rakparti lakásán fogadta az írót. A dolgozószobában beszélgettek, ahonnét szép kilátás nyílt a szemközti Gellérthegyre. A házigazda egy nagy karosszékben ülve, egyik kezében a kávéscsészével, a másikban az elmaradhatatlan szivarral, ezeket mondta *Gorkij* dicsérete közben: *„Igen. Semmihez sem kell élesebb ész és szilárdabb jellem, mint saját magunk győztes vitatársának lenni, érdekünk ellenében is."*

Szóba került az is, hogy *Lukács Györgynek* érvényes meghívása van Párizsba, a Sorbonne-on megtartandó előadásra, de – mint mondta – erre sajnos nem tud elmenni, mert nincs rá ideje. Nyolcvanhárom éves, és még három terjedelmesebb könyvet kell megírnia, s ezek után pedig az önéletrajzát. Hiába – mentegetőzött – *„mihelyt egy pillanatom van, merülök a munkába"*.

Illyés Gyula így foglalta össze – ámulatában és hódolatában kifejeződő – benyomásait a nagy karosszékben ülő, kistermetű, tekintélyes emberről: *„Minden pillanata reagálás. Felelet az életre. Ez távolítja el tőle a halál árnyékát. Minden porcikájával működik, mégpedig belülről kifelé: igen, ez a titka"* – olvashatjuk e frappáns és velős jellemzést a *Kháron ladikján*-ban.

***

Születésnapja alkalmából *Jókai Annát* meghívták a televízióba. *Lakat T. Károly* beszélgetett vele. A mindig határozott, tudálékos műsorvezető ezúttal tétován viselkedett az interjú idején. Bizonytalankodása abból fakadt, hogy nem tudta eldönteni, megmondhatja-e egy ismert hölgy, a neves írónő éveinek számát. Nem volt mit tenni, a riporter megkérdezte interjúalanyát, megmondhatja-e a tévé nyilvánossága előtt életkorát?



LÁM, MINDIG TANULUNK. NEMCSAK TUDÁSUNK GYARAPODIK, DE AZT IS LÁTJUK, HOGYAN FEJLŐDIK NYELVÜNK, MIKÉNT BŐVÜL SZÓKÉSZLETÜNK, GAZDAGODIK FOGALMI ESZKÖZTÁRUNK

– Természetesen – válaszolta a kérdezett – hetven éves vagyok. Én vállalom a koromat. Miért is ne vállalnám? Ebből még jó is származhat, mert ha azt mondják, nem nézek ki annyinak, az még fel is vidít.

Jókai Anna valóban nem látszott hetven évesnek. Frissnek tűnt, frappánsan válaszolt a feltett kérdésekre, természetesen viselkedett, rokonszenves volt. Valósághűen ítélte meg eddigi írói munkásságát, s reálisan beszélt további terveiről is. Önmagát adta, életkorával együtt. Így vált ezúttal is hitelessé, olyanná, amilyen valójában, amilyennek könyvei alapján ismerik és kedvelik olvasói.

***

A különböző konferenciák, értekezletek nemcsak az adott témák, az aktuális ügyek és feladatok megvitatásának fórumai, de a személyes találkozások alkalmai, helyszínei is. Ezt legutóbb az *MSZOSZ* V. kongresszusán magam is újra megtapasztaltam a *Vasasszakszervezet* Magdolna utcai székházában, ahol az egyik szünetben *„összefutottam"* és beszélgettem *Szabó Piroskával*.

Ismét ajándék volt vele a diskurzus. A 94 éves *Piroska* néni, a munkásmozgalom ismert és kedvelt alakja – aki a négy évvel ezelőtti kongresszuson a legnagyobb sikert aratta vastapssal jutalmazott felszólalásával – most is friss volt, minden iránt érdeklődő. Pillanatokon belül kíváncsi embergyűrű vett körül bennünket a folyosói társalgás idején, s a küldöttek egymás szavába vágva faggatták Piroska nénit: hogy érzi magát, minek köszönheti jó kondícióját, hosszú életét, nyitott szellemét? Ő meg csak figyelt és türelmesen válaszolt: talán az alkatomnak, a szerencsémnek. És mosolygott. Akkor is, amikor arra a kérdésre, hogy miket olvas mostanában, ezt felelte: én már csak az első világháború előtt kiadott könyveket lapozgatom.

***

Böngészem *Habsburg Ottó* életrajzi adatait a 90. születésnapja alkalmából megjelent újságcikkekben, s hallgatom a jellegzetes akcentussal elmondott nyilatkozatait a televízióban. Mi minden belefér e csaknem évszázadnyi emberéletbe! *Ferenc József* halála, *I. Károly* trónralépése, az első világháború vége, a Monarchia felbomlása, többszörös száműzetés Svájcba, Madeira szigetére, majd Franciaország és Amerika, és ismét vissza Ausztriába. Az egykori trónörökös megéri hatalmuk elvesztését, vagyonuk elkobzását, lemondatását az osztriai uralkodói jogokról.

Politikus lesz, osztrák-német kettős állampolgárként a *CSU Európa* parlamenti képviselője. Lelkes híve és szervezője az egységes Európának. Hét nyelven beszél, hétszeres apa, 21 unoka nagyapja. 2002. november végén fényes ünnepségeket szerveztek neki Bécsben, a Stephausdomban, a Hofburgban, a Schönbrun-kastélyban, ahol *Schüssel* kancellár mondott köszöntőt, majd a Gödöllői Királyi Kastélyban *Mádl Ferenc* köztársasági elnök üdvözölte az utolsó császár legidősebb fiát, a Páneurópai Unió elnökét.

Az idős, konzervatív politikust hiába faggatták magánéleti érdekességekről, ő mindig a politikáról beszélt. Meg is mondta: ő politikus, ez a világa, ez érdekli, erről beszél. Egy kívánsága van: szeretné megérni azt, hogy a magyarok megszavazzák, és a kormányfő aláírja Magyarország csatlakozását az Európai Unióhoz.

* *Részletek egy készülő könyvből*

Kárpáti Sándor

(folyt. köv.)

Repüléstörténeti időszaki kiállítások

A *Közlekedési Múzeum* múlt év december 13-án rendezte az esztendő utolsó időszaki kiállítását. *Dr. Katona András* főigazgató köszöntötte a szép számban megjelenteket, majd a vendégek rövid műsort élvezhettek a *Kodály Zoltán Ének-zenei Általános Iskola* kisdiákjai előadásában. Fuvola és hegedűszámokat játszottak, a zongoránál *Mandowsky Judit* tanárnő ült. Nagy sikert arattak.

A repülés gyermekszemmel *(rajzpályázat)* és a repülőgépmakett díjkiosztás ünnepi megnyitó beszédét *Pető György*, a *Budapest Airport Rt.* kommunikációs igazgatója mondta el. Kiemelte a rajzolók találékonyságát, a modellezők önfeláldozását és megemlítette, hogy a ferihegyi repülőtéren ízelítőül cége is bemutatja a modellezők munkájának egy részét. Szólt arról, hogy a repülés 100. évfordulójára az *USA*-ban 25 centes pénzérmét bocsátottak ki, melyekből kaptak egy-egy darabot a versenyen indulók.

A gyermekrajzok készítőit *dr. Katona András* ajándékokkal lepte meg, majd jutalmazta a modellverseny győzteseit. A díjazottak a múzeumtól kapott különböző összegű vásárlási utalványnak örülhettek.

A közlekedéstörténet iránt érdeklődők ugyancsak szívesen szemlélték azt az emlékkiállítást, amelyet *Bánhidi Antal* (1902-1994) munkásságának szentelte.

Dr. Katona András főigazgató köszöntötte a szép számban megjelenteket, majd a vendégek rövid műsort élvezhettek

A múlt századot végigélt *Bánhidi* a légiközlekedés kiemelkedő személyisége volt. Repülős tudását a közismert *Endresz Györgytől* sajátította el. Gépészmérnöki oklevelet szerzett, majd pilóta és repülőgéptervező lett. Műegyetemi tanársegédként is dolgozott. A teremben szakirodalmi tevékenységéből szemelvények láthatók.

Az anyagok tüzetes megtekintése után az *Airport Rt.* jóvoltából finom falatokat és italokat fogyaszthattunk.

A kiállítások január 18-ig látogathatók, érdemes megtekinteni!

Horváth Károly

Részlet a kiállításból (Fotó: Közlekedési Múzeum)

A múlt századot végigélt *Bánhidi* a légiközlekedés **kiemelkedő személyisége** volt

Adventi koncert

A ZENE SZÓL MINDENFELŐL, MINDENKINEK, S ÉL MINDANNYIUNKBAN

2002. december 13-án, immár 13. alkalommal hívta meg barátait és támogatóit a *MÁV Koncert-fúvószenekar* hagyományos adventi koncertjére.

A *Pécsi Tudományegyetem Általános Orvostudományi Karának* auláját színültig megtöltötte a sok érdeklődő vendég *(több, mint ezer fő)*, akik csodálatos, emlékezetes élményben részesültek ezen az estén. A méltán világhírű zenekar muzsikája megérintette, s magával ragadta a hallgatóságot, előkészítve a legszebb ünnepet, amit a várakozás, a béke, a meghittség és a családi meleg hangulata sző át. *Bach* időtlen muzsikáját hallgatva éreztük, a tér és idő határait képes elmosni a jóság, a szépség és az igazság ereje. A zene szól mindenfelől, mindenkinek, s él mindannyiunkban.

Világhírű zenekarunk *(legutóbb 2001-ben nyert első helyezést a világzenei fesztiválon Hollandiában)* amatőr zenészekből áll *(közel száz fő!)* kiket a muzsika szeretete, az együttzenélés öröme, s karmesterük, *Neumayer Károly* szuggesztív egyénisége, szakmai hozzáértése kovácsol össze.

A hangversenyt jelenlétével megtisztelte *Horváth Lajos* úr, a *Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Vasúti Közlekedési Főosztályának* vezetője, aki baráti hangú köszöntőjében üdvözölte az est résztvevőit, vendégeit. Jelen volt még *Nagy Béla*, a *Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Vasúti Közlekedési Főosztályának* helyettes vezetője, valamint *Dr. Zsákai Tibor, a MÁV Rt.* infrastruktúra vezetője, vasúti főigazgató.

A gyönyörűre sikeredett hangverseny utáni fogadást *dr. Kékes Ferenc* országgyűlési képviselő, *Baranya Megyei Önkormányzat* közgyűlésének elnöke nyitotta meg.

A koncertről rádiófelvétel készült. A *MÁV Koncert-fúvószenekar* december 13-i hangversenyét a pécsi *Vasutas Művelődési Ház* dolgozói szervezték.

Bogárdi Mészöly Éva

ÉRDEKES HÍREK A VILÁG VASÚTJAIRÓL

VIETNAM:

Jelzőberendezés átalakítása Hanoi és Vinh között. A vietnami vasút 8,7 millió eurós szerződést írt alá az Alstom vállalat által vezetett konzorciummal a Hanoi és Vinh között Ho-Chi-Minh város felé vezető 320 km hosszúságú vasútvonal jelző- és biztosítóberendezésének korszerűsítésére. 3,9 millió eurót tesz ki három állomás felszerelése, (30 másik ezután következhet) a kapcsolószerkezetek, valamint a pálya melletti jelzőberendezések szállítása. Ebből az alkalomból a jelzőberendezésekben érdekelt vietnami mérnökök tanulmányúton vesznek részt Franciaországban. Az *Alcatel-Cit* vállalat szállítja a pálya mellé telepítendő optikai szálat és az önműködő áram irányváltó berendezést.

BELGIUM:

Az SNCB (Belga Vasúttársaság) növeli kapacitását. 2006-ig tervezi az *SNCB* növelni személyfuvarozási teljesítményét gördülőanyagának vásárlással és felújítással történő kibővítésével. Terveik szerint napi 300 000 ülőhellyel többet tudnak majd nyújtani utasaiknak, ami a jelenlegi kapacitásnál 15,4%-kal lesz több. Azért, hogy az utasszám várható emelkedésével lépést tartsanak, az *SNCB* kétszintes személykocsikat kíván beállítani.

A jelenleg közlekedő 130 személykocsi felújítása már folyamatban van. A 2-3 évre tervezett felújítás kiterjed mind a műszaki területre, mind a komfortfokozat növelésére. Az *SNCB* elhatározta, hogy 10,39 millió euróért 3000 hordozható számítógépet rendel, melyeket az utasok díjfizetés ellenében használhatnak majd. Ezek a számítógépek lehetővé tesznek mágneskártya leolvasást vagy keresést is, ami a mai modern technika időszakában sok utas számára nagy segítség lesz.

Hajós Béla

(Rail et Transports, 2002. december 4.)

VASÚTEGÉSZSÉGÜGYI KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG

Felismerés, gyógyítás, rehabilitáció

Boldog új évet és jó egészséget kíván a Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság

Dr. Kovács Lajos, a *Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság* ügyvezető igazgatója az elmúlt évet értékelve kijelentette, hogy 2002-vel újabb sikeres, pénzügyileg stabil évet tudhat maga mögött gazdálkodó szervezetük, amiért köszönet illeti a kollektíva elkötelezettségét, lelkiismeretes munkáját, továbbá köszönettel tartoznak mindazoknak, akik egészségügyi központjaikat választották egészségük megőrzése, gyógyulásuk vagy üdülésük céljából.

2002-ben a Társaság a tervezett ütemben fejlődött és a gazdasági évet pozitív eredménnyel zárta. A közelmúlt szakmai fejlesztései között szerepel a *Miskolci Egészségügyi Központban* kialakított, minden igényt kielégítő *szűrő-audiológiai állomás* és az egyre gyakoribb allergiás megbetegedések észlelésében és kezelésében közreműködő *asztma-allergia ambulancia* átadása a *Szombathelyi Egészségügyi Központban*. A *Pécsi és Szegedi Egészségügyi Központokban* a kardiológiai szakrendelést korszerű vizsgáló berendezésekkel szerelték fel és bocsátották a betegek rendelkezésére. A *Debreceni Egészségügyi Központ* a *Magyar Oszteoporózis Társaság* támogatásával bekapcsolódott a csontritkulás megelőzését, diagnosztizálását és kezelését végző centrumok munkájába.

A Társaság 2002. július 15-én vezette be az MSZ EN ISO 9001:2001 követelményszabványnak megfelelő minőségirányítási rendszert abból a célból, hogy biztosítsa az egészségügyi szolgáltatások folyamatos megbízható színvonalát, hogy megfeleljen a jelen kor meghatározta követelményeknek és felkészüljön az eljövendő időszak kihívásaira. A *Magyar Szabványügyi Testület* 2002. december 17-én ünnepélyes keretek között átadta a minőségirányítási rendszer Tanúsítási Okiratát.

Dr. Kovács Lajos hangsúlyozta, hogy összhangban a komoly szakmai és gazdasági célkitűzéseikkel, tudatosan figyelmet fordítanak a Társaság legnagyobb tőkéjének, a lelkes munkavállalóként foglalkoztatott, vagy a lehetőségekkel élve egészségügyi szolgáltatást nyújtó alvállalkozóként közreműködő mintegy ezer szakember megbecsülésére, akik többségükben régen elkötelezték magukat a vasútegészségügynek, de kedvező jel az is, hogy egyre több fiatal látja biztosítva a jövőjét a Társaságnál. A dolgozók munkájának elismeréseként az elmúlt években inflációt meghaladó béremelés, rendszeres egyéb juttatások és rendre Karácsonyt megelőzően 13. havi fizetés került kifizetésre.

A VKHT térítésmentesen támogatja orvosait és szakdolgozóit a munkakörhöz előírt szakképesítés megszerzésében. Szakorvosaik számára mások által is látogatható pontszerző továbbképzéseket rendeznek és rendszeresen szerveznek egyéb szakmai eseményeket is. A munkavégzéshez szükséges tárgyi feltételek, a műszerezettség fejlesztése terv szerint történik.

> Köszönet illeti a kollektíva elkötelezettségét, lelkiismeretes munkáját, továbbá köszönettel tartoznak mindazoknak, akik egészségügyi központjaikat választották egészségük megőrzése, gyógyulásuk vagy üdülésük céljából.

A Társaság 2002-ben ünnepelte alapításának ötödik évfordulóját, mely alkalomból a vasútegészségügyért sokat tett szakemberek külön elismerésben és pénzjutalomban részesültek. Az *„Év Vasútegészségügyi Orvosa"* díjat a *Hévízi Egészségügyi Központ* munkatársa, *Dr. Kiss Ágota* adjunktus kapta. Az *„Év Vasútegészségügyi Szakdolgozója" Penk Józsefné* asszisztens, vezető főnővér lett, aki a *Szombathelyi Egészségügyi Központ* érdekeit mindig szem előtt tartva áldozatkészen segíti annak működését. 2002-ben az *„Év Egészségügyi Központja"* díjat is kiosztották, melyet a *Pécsi és a Harkányi Egészségügyi Központok* kapták megosztva. E két legkisebb, járóbeteg-szakellátást, illetve fekvőbeteg-szakellátást biztosító intézet kedvezőtlen infrastrukturális adottságai ellenére lendületes fejlődésen ment át az elmúlt időszakban, és jelenleg a széleskörű egészségügyi ellátás kiegyensúlyozott gazdasági eredményekkel párosul. Mindkét központ vezetői nagy szerepet játszottak a júliusban bevezetett minőségirányítási rendszer orvosszakmai folyamatainak kidolgozásában és leírásában.

2002-ben a Társaság vizuális arculata is megváltozott, az új, modern stílusú embléma kifejezi a VKHT fiatalos dinamizmusát, a XXI. század szellemének megfelelő szakmai nyitottságát és felkészültségét.

Az egészség, egészségügy és a sport is közel kerül egymáshoz a *Vasútegészségügyi Közhasznú Társaságban*. Egészségi állapotfelméréssel, értékes nyereményeket érő gyermek és felnőtt egészségügyi totóval, orvosi ügyelettel évek óta rendszeres résztvevői munkatársaik a különböző helyszíneken megrendezésre kerülő vasutas sportnapoknak. A 2002. nyarán Magyarországon megrendezett, francia eredetű, immáron 23. Orvosi Világjátékokon több versenyszámban képviseltette magát a Társaság. Szakembereik nem csak orvosi tanácsadással, hanem egyéni példamutatással is hozzá kívánnak járulni az egészséges életmód mind szélesebb körű elterjesztéséhez.

> Lendületes fejlődés az elmúlt időszakban

Áttekintve a 2002. év eseményeit, a fejlesztéseket és az elért eredményeket, a Társaság vezetése bizakodva tekint a 2003-as év elé és kollektívája felkészült, hogy a továbbiakban is megszolgálja partnereik és az ellátottak bizalmát, és kiérdemelje megelégedettségüket.

Céljuk, hogy teljeskörű, minőségi egészségügyi szolgáltatást nyújtsanak a hozzájuk fordulóknak.

Sikeres, pénzügyileg stabil év

2002-BEN A TÁRSASÁG A TERVEZETT ÜTEMBEN FEJLŐDÖTT ÉS A GAZDASÁGI ÉVET POZITÍV EREDMÉNNYEL ZÁRTA

1023 Budapest, Üröm u. 8. Telefon: 326-1616, 326-1622, 326-1624, Fax: 326-0108

MAGYAR VASUTAS szerkesztősége

Megrendelőlap

Megrendelem a Magyar Vasutas című lapot 2003. évre

.....példányban, a következő postázási címre:

.....név,

.....irányítószám/település,

.....

.....utca, házszám/emelet.

Figyelem! Ezen megrendelőlap szerkesztőségünkbe történő beérkezését követően küldjük meg a számlát, mely alapján az előfizetési díj befizetését átutalással kérjük teljesíteni! Csekken való befizetés esetén is kérjük visszaküldeni a megrendelőlapot! Köszönjük!

A számlát a következő címre kérjük kitölteni, és elküldeni:

.....példányban, a következő postázási címre:

.....név,

.....irányítószám/település,

.....

.....utca, házszám/emelet,

Bankszámlaszáma: .....

Kelt: .....

aláírás .....

Alapszervezet esetében kérjük az alábbiakat kitölteni:

SzB titkár neve: .....

Telefonszáma: .....

Gazdasági felelős neve: .....

Telefonszáma: .....

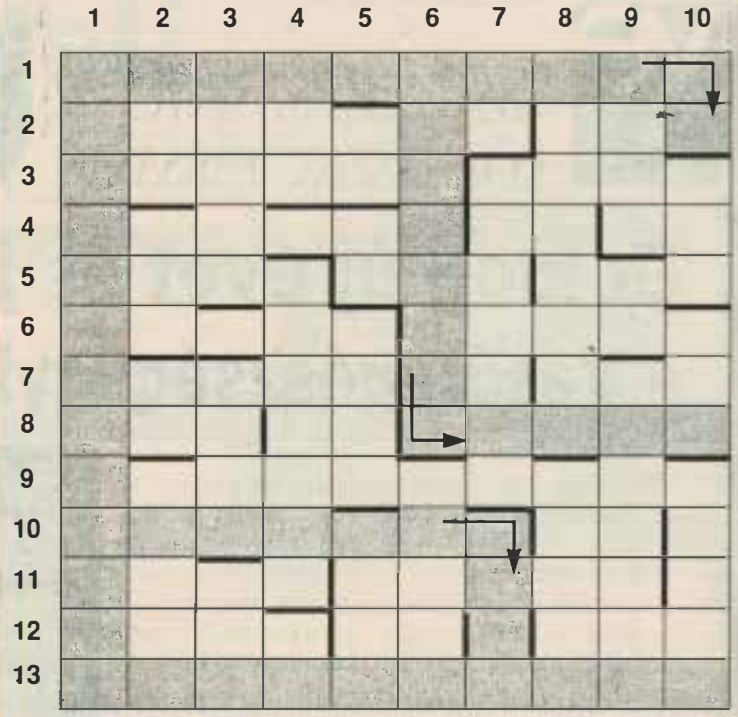
Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint **a MÁV Rt.**
vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mind vasúti, mind közúti célra,
magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



2002. december 10-én vette át (vízszintes 1.) az irodalmi Nobel Díjat az 1975-ben írt (függőleges 6.) c. regényéért. A jövőtlenség bevallásáról szól az 1990-ben megjelent (függőleges 1. és vízszintes 10.) c. műve.

VÍZSZINTES: 1) Megfejtés; 2) Vizsgaszint, – Zoltán, Ábel, Ede; **3)** Helyettes, – Költemény; **4)** Szorgos, – Mosó közepe, – Szén, Oxigén; **5)** Billeg, – Páratlan kötél, – Nyitrában van; **6)** Takarít, – Ügyesek, – (francia APTES); **7)** Azerbajdzsán nyelve, – Patás állat, – Sötétség napszaka; **8)** Vadászgép típus, – Helyhatározó rag; **9)** Planírozna; **10) Megfejtés,** – Redőben van! – Méter; **11)** Dal, – Névelővel cipőmárka, – Római ötven; **12)** Férfi név, – Orosz repülő típus, – Rádiusz, – Három oroszul; **13) Megfejtés.**

FÜGGŐLEGES: 1) Megfejtés; 2) Részben felugrik, – Angol egy, – Kettőzve édesség, – Rapid; **3)** Útonálló, – Parkoló, – Falatozza! – Számnév; **4)** Tapló némán, – giga, – Díszvirág fajta, – Félig küld; **5)** Égtáj, – Leves igéje, – Okozat elődje, – Jég reped, – Air....(légiposta); **6) Megfejtés** – Vadgalamb; **7)** Zakó páratlanjai, – A nők iskolája a színmű írója; **8)** Étel sózás, – ....baba (altató szó); **9)** Hónap röviden, – Személyes névmás, – Férfi név tárgyesetben; **10)** Gléda, – Hangtalan stég, – Szóba hoz.

Készítette: Bánszegi József

Előző számunk helyes megfejtése:

Harang csendül / Ének zendül / Messze zsong / a hálaének.
Januári keresztrejtvényünk megfejtésének beküldési határideje: 2003. február 3. Múlthavi nyertesünk: ***Tóthné Budai Éva*** szegedi olvasónk, aki két személyre szóló hétvégi pihenést nyert a ***VKHT (balatonfüredi, hévízi vagy harkányi) rehabilitációs intézetében.*** A lebonyolítás végett kérjük, hívja *Kammermann Csaba* gazdasági igazgatót a 301-0670-es számon.

A Magyar Vasutas februári számának lapzártája 2003. február 3-a. Az újságba szánt írásokat közvetlenül Détári Attiláné részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Szerkeszti: A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG ● Tervező szerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürö miu. 8. Kö zponti telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelő skiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének alelnö ke ● Kiadj a és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürö miu. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelő svezető: BALOGH ÁDÁM vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000

ALAPÍTVA: 1904-BEN

MAGYAR VASUTAS

ÁRA: 55,- FT XLVII/2. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2003. FEBRUÁR

A TARTALOMBÓL:

- **Kongresszusi előkészületek** *(2-9-12. oldal)*
- **Történelmi pillanat? Az esélyegyenlőségről** *(7. oldal)*
- **Európai Unió – Mit hoz, mit visz?** *(8. oldal)*

Vasút a Gyermekeink ellen?

MAGYAR VASUTAT EURÓPAI LÉPTÉKKEL

Megdöbbentő hír látott napvilágot február elején. A *MÁV Rt.* – 38 milliárdos veszteségére hivatkozva – bejelentette, hogy meg kívánja szüntetni az eddig alapítványi formában működtetett, több évtizedes *(sőt némely esetben évszázados)* múltra visszatekintő gyermekintézményeit, óvodáit és diákotthonait.

A vasutas ésszel fel nem fogható döntést természetesen a vasúti reform részeként lehet értékelni. Annak a reformnak részeként, amelyhez az azt meghirdető vezetés a vasutasság bizalmát és együttműködését teljes mértékben meg kívánja szerezni – legalábbis a korábbi nyilatkozatokból ez derül ki.

Sajnálom azokat, akik a *MÁV Rt.* jövőjét megalapozó valódi lépések helyett ilyen szánalmas pótcselekvésre kárhoztatnak. Az igazi vasútreform ugyanis az idei állami költségvetés megalkotásakor megfeneklett. Már 2002 őszén világossá vált, hogy ez a vezetés sem kapja meg azt a pénzügyi lehetőséget, amellyel a magyar vasutat európai léptékkel versenyképessé lehetne tenni. Az ilyen helyzetek szülik aztán azokat a kormányelvárásoknak megfelelni látszó *„takarékossági"* döntéseket, amelyek során valódi értékeket veszít el a vasutasság.

Vajon a jelenlegi kormány valóban ilyen szociális fordulatra gondolt akkor, amikor a vasutasok szavazatait kérte a kampány során?

Tisztelt Döntéshozók!

A vasutasok *MÁV Rt.* iránti elkötelezettsége sohasem csak a béren, hanem a vasutasok önkéntes lemondásán is alapuló szociális hálón is múlt, és múlik. Az Európai Unióhoz csatlakozás idején mi, vasutasok olyan jobb életminőségben bízunk, amelyet nem a gyermekeink neveltetésén megspórolt fillérek fognak megalapozni!

Karácsony Szilárd

MI, VASUTASOK JOBB ÉLETMINŐSÉGBEN BÍZUNK

Felfüggesztett szlovák vasutassztrájk

SZTRÁJK AZ EMBERÉRT

kétezer vasutas munkahelye válik bizonytalanná

„...A vasút tehát, nem mint a tudatlan szakértők gondolják, a pályatest, a vonatok, az ezernyi sínpár és az óriási vagonpark és több efféle holt anyag, hanem a vasút voltaképpen – az ember." (Egy, a vasúthoz nem értő ember.)

Szlovákiában a kormány költségcsökkentési terve ellen – melynek keretében huszonöt szárnyvonalon, összesen 760 kilométeren végleg megszüntetik a közlekedést, 200 fővonali vonat közlekedését leállítják, több mint kétezer vasutas munkahelye válik bizonytalanná – sztrájkkal tiltakoztak szlovák vasutas kollégáink. Amikor egyértelművé vált a szlovák kormány vasutat és vasutast csonkító szándéka, a szlovák vasutasok szakszervezete felvette a kapcsolatot az érintett önkormányzatokkal és lakosokkal, akik petíciókat juttattak el a vasút vezetőihez, a kormányhoz. A szakszervezet a pozsonyi főpályaudvarnál tiltakozó tüntetést szervezett, melyen több százan vettek részt. A petíciók, a tiltakozó tüntetés ellenére a kormány nem változtatta meg költségcsökkentési tervét, ezzel sztrájkra kényszerítette a vasutasokat.

A vasutasok jelentős többsége által támogatott határás figyelmeztető sztrájkot a kora reggeli órákban tartották meg, amely nem hozta meg az elvárt eredményt.

Ezt követően a központi sztrájkbizottság január 31-e éjjelétől határozatlan idejű sztrájk megkezdéséről döntött. A sztrájkot a közvélemény megértő támogatása övezte. A sztrájk alatti tárgyalások vontatottan és csekély eredménnyel folytak, miközben a tehervonat-forgalom hiánya miatt a szlovákiai stratégiai vállalatok kára milliárdokra duzzadt.

A vasút vezetése a nálunk is ismert módszert követte, bírósághoz fordult, hogy törvénytelennek minősítse a munkabeszüntetést. A pozsonyi városi bíróság február 3-án este a sztrájk azonnali felfüggesztését rendelte el, a jogerős döntés meghozataláig. A központi sztrájkbizottság – bár nem tekinti törvényellenesnek a sztrájkot – a munkabeszüntetés megszakításáról döntött.

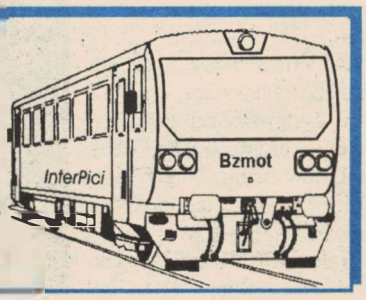
József Schmidt, a központi sztrájkbizottság elnöke – aki egyben a *Szlovák Vasutas Szakszervezet* elnöke is – úgy nyilatkozott, hogy mivel követeléseik csak részben teljesültek, folytatni fogják a sztrájkot a vasútért, az *EMBERÉRT*.

A *Vasutasok Szakszervezete* szolidaritásáról biztosította a sztrájkolókat, és közvetlen kapcsolatot vettünk fel a *Szlovák Vasutas Szakszervezet* vezetőivel.

Simon Dezső

(A sztrájk tanulságairól és a szlovák mellékvonalak sorsáról a Magyar Vasutas következő számában részletesen tudósítunk. – szerk.)

MVJ
TÜV
ISO 9001
DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
- vasúti járműjavítás és gyártás
- fémmegmunkálás
- acélszerkezet gyártás és szerelés



KONGRESSZUSI **ELŐKÉSZÜLETEK**

Választmányi határozatok

A *Vasutasok Szakszervezete Választmánya* 2003. január 23-án tartott ülésén 2003. április 10-11-re összehívta a *VSZ XV. Kongresszusát,* amelyet a *MÁV Rt. Bevétel Ellenőrzési Igazgatóság* (Budapest, Nyugati tér. 1.) dísztermében tart meg. A Választmány megválasztotta a kongresszus munkabizottságait, és elfogadta a szervezet központi költségvetését. A Választmány legfontosabb döntéseit az alábbiakban közöljük.

A *Vasutasok Szakszervezete* – írásos előterjesztés és szóbeli kiegészítés alapján – megvitatta a *VSZ* 2003. évi költségvetés tervezetét, és azt jóváhagyta azzal, hogy: amennyiben a költségvetés alapját képező tényadatokban jelentős változás következne be, úgy a költségvetést az Elnökségnek napirendre kell tűznie. A szervezet infrastruktúrájának szintentartása és a jelentősebb mértékű vagyonvesztés elkerülése érdekében az értékcsökkenési leírás tervezett összegének legalább 50%-át eszközbeszerzésre kell fordítani.

A *Vasutasok Szakszervezete Elnöksége* javaslata alapján a *VSZ Központi Költségvetéséből* fizetendő – a nyugdíjas tagokra vonatkozó – intézményes temetési segély rendszer 2003. január 1-jétől történő visszaállítását a Választmány elfogadta. A testület az intézményes temetési segély összegét 3000 forint/fő összegben állapította meg. Az intézményes segély csak annak a nyugdíjas tagnak jár, aki közvetlenül a nyugdíjazását megelőzően legalább öt évig a *Vasutasok Szakszervezete* tagja volt. A segély kizárólag a tag elhalálozása esetén jár, a hozzátartozókra nem terjed ki. A kifizetés negyedévente, utólag kerül átutalásra a nyugdíjas szervezetek részére, a kért dokumentumok beküldését követően.

A *VSZ Elnöksége* javaslata alapján a *VSZ* által fizetendő munkabaleseti segélyek mértékét a Választmány az alábbiak szerint módosította: Halálos munkabaleseti gyorssegély *(temetési segély):* 50.000 Ft helyett 100.000 Ft. Egyéb súlyos munkabaleseti gyorssegély összege *(a baleset súlyosságától függően):*

10.000 Ft–30.000 Ft helyett 10.000 Ft–100.000 Ft lett.

A Választmány – az Elnökség javaslatára – a VSZ XV. Kongresszusát előkészítő és a kongresszuson közreműködő bizottságokat *(személyeket)* az alábbiak szerint hagyja jóvá.

Jelölést *Előkészítő Bizottság:* vezetője: *Pöhacker Attila, TK titkár (Záhony);* tagjai: *Borbély János, Szombathely Csomóponti Állomásfőnökség (FÉIB); Dienes Károly, MÁV Rt. Villamos Vonalfőnökség (TEB); Fazekas Ferenc, Pécs (GIB); Fogl Zoltán, IB tikár-helyettes (Járműjavító IB. Szolnok); Hercegh Mária, Női Tagozat; Kabács Zoltán, Ifjúsági Tagozat, Kiss Lászlóné, (Püspökladány FÉIB); Meleg János, IB titkár (GIB), Molnár György, elnök (ONYSZ), Németh Gáborné, IB titkár (KHI IB); Papp Józsefné, TK titkár (Miskolc); Ruzsáli Józsefné, szb titkár, tagozatvezető (Anyaggazdálkodás Szeged); Dr. Tandari Magdolna, szb titkár (Vasút-egészségügyi IB), Tarczi Ferenc, szb titkár (Pályagazdálkodási Főnökség, Pápa).* A bizottság feladata a kongresszuson megválasztandó vezető tisztségviselők jelölésének előkészítése. A *Jelölést Előkészítő Bizottság* munkáját a középszervezeti választások után kezdi meg. *Ügyrendi Bizottság (vezetője Simon Dezső); Mandátum Vizsgáló Bizottság (vezetője Mári Gábor), Szavazatszámláló Bizottság (vezetője Németh Tibor), Határozatszerkesztő Bizottság (vezetője Kis Tamás); Jegyzőkönyv hitelesítők: Dr. Kun Dezső (ONYSZ), Dózsa György (Északi Járműjavító Kft.), Asztalos László, MÁV Rt. Pályagazdálkodási Főnökség (Budapest-Ferencváros).*

A testület a *VSZ Középtávú Programját Szerkesztő Bizottságba delegált dr. Bíró Tibor helyett Varga Gyulánét, a VSZ Közgazdasági és Jogi Osztály vezetőjét, Hegedűs Károly helyett dr. Huszti Rezsőnét kooptálta. A Választmány VSZ Középtávú Programját Szerkesztő Bizottságba delegálja Karácsony Szilárdot, a Magyar Vasutas* szerkesztőbizottságának tagját.

A nyugdíjas tagokra vonatkozó – intézményes temetési segély rendszer 2003. január 1-jétől történő visszaállítását a Választmány elfogadta.

A Választmány *Mészárosné Kovács Máriát, a FÉIB* titkár-helyettesét, a komáromi állomási alapszervezet titkárát kooptálta az Elnökségbe.

A Választmány *dr. Bíró Tibor VSZ MÁV Rt.* érdekvédelmi alelnöki tisztségéről történő lemondását 2003. február 1-jei hatállyal tudomásul vette.

A testület a következő választmányi ülés levezető elnöki feladatainak ellátásával *Király Károlynét (Budapesti Területi Képviselet),* az Elnökség tagját bízta meg.

A 2003. évi **bérfejlesztésről**

AVAGY MIÉRT NEM LETT ÜZLETÁGI (SZAKÁGI) ELTÉRŐ MEGÁLLAPODÁS?

2003. évben a munkavállalóknak 4,5%-os reálkereset-növekedést kell elérniük. A MÁV Rt. az OÉT ajánlását figyelembevevő bérfejlesztési javaslattal állt elő,

A *MÁV Rt.* és a szakszervezetek között 2002. december 20-án aláírásra került a 2003. évi bérezés elvi megállapodása. Az újesztendő első napjaiban folytatódtak a bértárgyalások, amelyek az *Országos Érdekegyeztető Tanács* – továbbiakban: *OÉT* – ajánlásait, megállapodását követték, vagyis 2003. évben a munkavállalóknak 4,5%-os reálkereset-növekedést kell elérniük. A *MÁV Rt. az OÉT* ajánlását figyelembevevő bérfejlesztési javaslattal állt elő, amelyet tovább bonyolított az új adózási törvény. Az *SZJA* sávok szélesítésével, az adókedvezmények munkavállalókra kedvező változásaival is számolt a munkaadó, amikor az üzletágakra lebontotta a bértömeget.

A tárgyalások folyamán bebizonyosodott, hogy a 4,5%-os reálkereset-növekedés valamennyi munkavállalónk számára biztosított.

Az elmúlt évek során kialakult, megszokott bérezési filozófia 2003. évben teljesen megváltozott. Amíg 2002-ig alanyi jogon kapott mindenki bérfejlesztést – változatlan adószabályok mellett – addig 2003. évtől a reálkereset alakulását kellett figyelembevenni személyenként. Ez a bérezési forma nem tükrözi a tudás, a felelősség mértékét, hanem az eddig kialakult bérszerkezetet erősítette tovább. Az előbbiek ellensúlyozására a *VSZ Pályagazdálkodási Intéző Bizottság* javaslatára a *VSZ* tárgyalódelegációja javasolta, hogy a bérfejlesztés üzletági *(szakági)* szinten valósuljon meg, mert így lehetőség van szakszolgálatunk bérezési lehetőségén javítani, a szakszolgálatra jellemző munkakörökben *(termelésirányítók, szakmunkások, vonalgondozók, technikusok)* a pozíciókat javítani *(1000-1200 fő).*

Javaslatunkat a munkáltató és a szakszervezeti oldal is támogatta, kivéve a *VDSZSZ* tárgyalódelegációját, aki az üzletágvezető személye miatt nem akart eltérő megállapodást kötni!! Megjegyzem, hogy 2000 óta a *VDSZSZ* miatt nincs Szakági Függelék sem!

Kérdéseim: Miért jó ez így a *VDSZSZ*-nek? Miért kell személyfüggővé tenni több száz munkavállaló bérezési pozícióinak javítási lehetőségeit? Kinek jó ez? A munkavállalóknak biztos nem!!

Polgár József

AZ **ÉRDEKVÉDELEM** AKTUÁLIS KÉRDÉSEI

Vihar a 3. pénztár körül

A *Magyar Vasutas* előző számában ismertetett 2003. évi jövedelemnövelő intézkedések között tájékoztattunk a vasutasnapi jutalom várható alapbéresítéséről. A lap megjelenése után véglegesített megállapodás szerint ez módosult, új jövedelemtípus került bevezetésre a *MÁV*-nál 2003. január 1-jétől személyi alapbérkiegészítés elnevezéssel, mely a mindenkor érvényes személyi alapbér 4%-a, de ez az összeg nem képez pótlék alapot. Ezzel egyidőben megszüntetésre került a vasutasnapi jutalom.

Január 28-án aláírásra került a *Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban (VÉT) a Kollektív Szerződés (KSZ)* jóléti fejezete, mely áprilistól hatályos. A módosításra két év után került sor, miután tavaly tavasszal négy hónapon keresztül nem lehetett a témában a *VÉT*-en megállapodásra jutni.

A jóléti juttatások körén belül a munkáltató átcsoportosításokat eszközölt egyes új ellátások indíthatósága érdekében, úgymint: harmadik kiegészítő pénztár, nem baleseti halál esetén fizethető 500 ezer forint biztosítás. *(A harmadik pénztár körüli problémáról a cikk végén olvashatnak.)*

Az üdülésnél változtak a térítési díjak és a fizetési kategóriáknál figyelembevett keresetek sávjai. A beutalt 110 ezer forint havi bruttó keresetig a legalacsonyabb térítési díjra jogosult, a legmagasabb térítési díjat bruttó 150 ezer forint jövedelem felett kell csak fizetni.

Változtak a munkásszállások díjai is. A munkáltató indoklása szerint, az elmúlt két évben bekövetkezett szolgáltatói költségnövekedések miatt.

Az éves bérfejlesztés alkalmával elkülönített többlet segélykeret felhasználásának eljárási módjáról is megállapodás született. Az aláírt megállapodásokat a *VSZ* valamennyi középszervezetének rendelkezésére bocsátottuk.

2003-ban a készenléti órák számának évi 300 órában történő korlátozása miatt kieső kereset, illetve az adókedvezmények igénybevételének korlátja miatt elmaradó nettó keresetnövekedés esetén van mód az ugyancsak új juttatások igénylésére, az erre a célra rendszeresített formanyomtatványokon. Az új juttatások nem érintik a vállalati szociális segélyre való jogosultságot.

A VSZ felszólította a munkáltatót a hibás intézkedés visszavonására, és azonnali tárgyalásokat kezdeményeztünk

A Bz-motorkocsik meghibásodásával összefüggésben január 24-én ideiglenes *KSZ* módosításhoz kérte a munkáltató a szakszervezetek hozzájárulását.

A munkáltatói törekvések indokoltságát a *MÁV* vezetése csak részben tudta bizonyítani, így a *VÉT* mindössze két *KSZ* pont átmeneti módosításához járult hozzá.

– A *KSZ* 26.§.4. pontja szerint március 31-ig a havi vezénylést az eddigi négy alkalom helyett hatszor módosíthatja a munkáltató.

– A KSZ 26.§.1. pontjától eltérően március 31-ig a munkaidő beosztást havi munkaidőkeretben hét nap helyett négy nap, kéthavi munkaidőkeretben tíz nap helyett hat nappal korábban módosíthatja a munkáltató.

Az ideiglenes intézkedést a *VSZ* figyelemmel kíséri.

Kiegészítő 3. pénztár

Az éves bérintézkedések részeként megnyílt a vasutasság előtt az öngondoskodás harmadik pénztártagsági lehetősége. Úgy tűnik, a munkáltatót mégis készületlenül érte a belépési nyilatkozatok érkezése. Nagy felháborodást váltott ki az a munkáltatói intézkedés, (Gy. 134-2/2003.) melyre hivatkozva a számviteli hivatalok a nyitott harmadik pénztárba belépni szándékozóktól nem fogadták el a belépési nyilatkozatokat, illetve az új belépők januári pénztári tagdíját nem vonták le.

A *VSZ* felszólította a munkáltatót a hibás intézkedés visszavonására, és azonnali tárgyalásokat kezdeményeztünk. Meg kell jegyezni, hogy a december 20-án kötött megállapodás a harmadik pénztártagság elvi lehetőségét nyitotta meg, százmillió forint értékben. Ennek eljárási rendjét a megállapodást kötő feleknek még ki kell dolgozniuk.

A *Vasutasok Szakszervezete* ezt ismételten kezdeményezte. A 3. pénztárakat szervező kollégák figyelmét erre időben felhívtuk. Véleményünk szerint ez a probléma idejében megtett munkáltatói előterjesztéssel elkerülhető lett volna. A *VSZ* szándékai szerint a *VÉT* tárgyalások keretében az ügyre hamarosan pontot lehet tenni.

Varga Gyuláné

Sajtóközlemény

A *Vasutasok Szakszervezetét* az utazóközönséghez hasonlóan váratlanul érte a 259 darab Bz-motorkocsi leállításáról szóló *MÁV* döntés. Az elmúlt húsz évben a *Magyar Államvasutak* alulfinanszírozása olyan mértékű volt, mely szükségszerűen vezetett a mai sajnálatos helyzethez. A *Vasutasok Szakszervezete* úgy értékeli, hogy mindez elkerülhető lett volna, ha a korábbi években a vasúti szolgáltatások színvonalának növelését is követelő felvetéseit a tulajdonos állam támogatta volna.

Egy adott ország közlekedésének minősége a gazdasági fejlettség fokmérője és egyben meghatározója. Magyarország kiegyensúlyozott, régiónkénti gazdasági fejlődése – az új munkahelyek létrehozása, a munkahelyek elérhetősége valamint a környezetvédelem – érdekében szükséges mielőbb meghozni a *MÁV Rt.* megfelelő színvonalú közszolgáltatást biztosító finanszírozását garantáló kormányzati döntéseket.

Bízunk abban, hogy a vasúti közlekedés kényszerű szüneteltetésének és ritkításának tapasztalatai nem a mellékvonalak megszüntetésére irányuló javaslatokat szülnek.

A *Vasutasok Szakszervezete* szolidáris a hátrányt szenvedett utasokkal, és arra kéri tagjait, hogy szaktudásukat latbavetve aktívan működjenek közre a helyzet mielőbbi normalizálása érdekében.

Budapest, 2003. január 24.

Vasutasok Szakszervezete

Gazdaságtalan-e a vasút? (14.)

Az alábbiakban folytatjuk sorozatunkat, amelyben a *Levegő Munkacsoport* szakértői elemzik, hogy milyen okok vezettek a magyar vasút térvesztéséhez az elmúlt két évtizedben.

a közúti közlekedés harmincszor annyi balesettel jár, mint a vasúti

Az autópályák nem javítják a közlekedésbiztonságot

Egy rövid autópálya-szakasz megépítésére, amely néhány települést érint, sokmilliárd forintot költenek el...

Az autópályák építése mellett szintén gyakran hangoztatott érv, hogy így csökken a közlekedési balesetek száma. *Hermann Knoflacher* professzor, a *Bécsi Műszaki Egyetem Útépítési és Közlekedéstudományi Intézetének* igazgatója a következőket nyilatkozta a témáról: *„Ez az álláspont több ok miatt is téves. Ugyanis ebben az esetben is az egy jármű-kilométerre jutó baleseteket számolják, és ez a mutató valóban kedvezőbb az autópályákon, mint általában az egyéb utakon. Ugyanakkor figyelmen kívül hagyják, hogy az autópályákon sokkal több jármű és sokkal nagyobb sebességgel közlekedik, mint az egyéb utakon, és emiatt természetszerűleg a balesetek száma és súlyossága is nagyobb, mint a kisebb forgalmú utakon. Továbbá a közlekedési szakmában lassan már elfogadott tényként kezelik, hogy az új utak általában újabb forgalmat gerjesztenek. Tehát amikor az új autópályákon megjelenik az addig ott nem létező forgalom, akkor ez legtöbbször csak átmenetileg csökkenti a gépjárműforgalmat a tehermentesíteni kívánt párhuzamos utakon. Rövid idő elteltével a régi utakon ugyanolyan forgalom és ugyanannyi baleset lesz, mint korábban, és mindehhez hozzáadódnak most már az új autópályán lévő forgalom miatti balesetek. Ráadásul az új autópályák a csatlakozó utakon és a közeli településeken is növelik a forgalmat. Összességében tehát romlik a helyzet.*

Azonban még ha feltételezzük is, hogy a párhuzamos utakon forgalomcsillapítást vezetnek be, országosan akkor sem jelenthet megoldást az autópálya, hiszen az a településeknek csupán igen kis része mellett haladhat el, így az egyéb utak túlnyomó többségének forgalmára semmilyen hatása nincs.

Fontos megvizsgálni a költséghatékonyságot is. Egy rövid autópálya-szakasz megépítésére, amely néhány települést érint, sokmilliárd forintot költenek el, miközben sok magyar önkormányzatnak arra sincs pénze, hogy súlyosan balesetveszélyes csomópontokon vagy egyéb helyeken esetleg néhány tízmillió vagy néhány millió forintba kerülő átalakításokat hajtsanak végre, ami ott jelentősen javítaná a közlekedés biztonságát. Számos alkalommal jártam már Magyarországon, így személyes tapasztalataim is vannak a témáról." (Lélegzet, 1999/1.)

Nemrég a *Levegő Munkacsoport* szakértői egy érdekes összefüggést mutattak ki. Kiszámolták a 10 ezer lakosra jutó autópálya-hosszt és a 10 ezer főre jutó közúti balesetben elhunytak számát 15 nyugat-európai országban, és a két tényező összefüggését a 23. ábrán tüntették fel. Az eredmény megdöbbentő: minél nagyobb egy országban az autópályák hossza, annál többen halnak meg a közutakon!

AZ ELMÚLT HÚSZ ÉV ALATT AZ ÁLLAM ÖSSZESEN MINTEGY 1400 MILLIÁRD FORINT ÉRTÉKŰ VAGYONT VONT EL A VASÚTTÓL

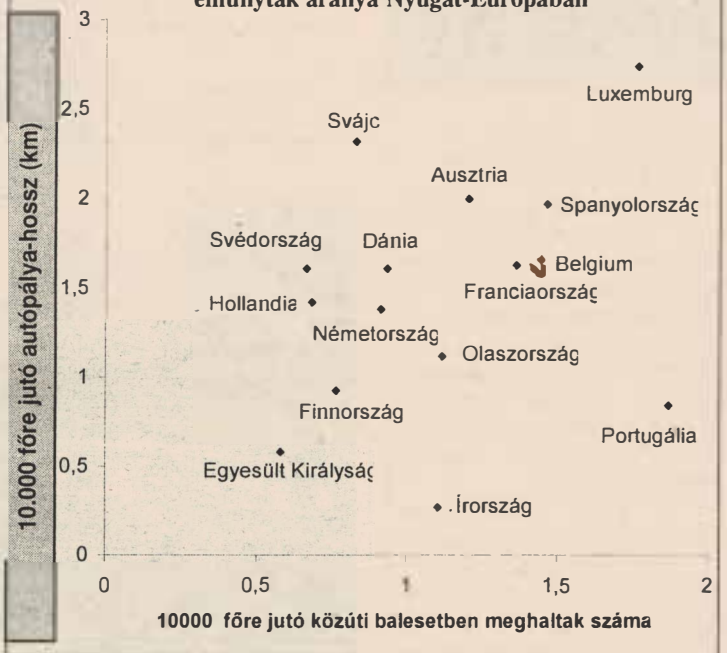
Ez az összefüggés a vizsgált országok túlnyomó részére érvényes. Érdemi eltérés mindössze Svájc és Svédország *(kisebb részben Hollandia)*, valamint Írország és Portugália esetében tapasztalható. Az első két országról ismeretes, hogy rendkívül komoly figyelmet fordítanak a közlekedésbiztonságra. *(A svéd kormány például 1997-ben olyan programot fogadott el, amelynek célja, hogy az ország útjain egyetlen ember se haljon meg, és egyetlen ember se szenvedjen súlyos sérülést!)* Az utóbbi két országban pedig az általános közlekedési morállal vannak az átlagosnál nagyobb gondok.

A szakértőknek nem volt lehetőségük, hogy az említett összefüggésre ható egyéb tényezőket is megvizsgálják. Ezt figyelembevéve is elgondolkodtató az ábrán látható eredmény.

Azt is figyelembe kell venni, hogy – amint ezt már korábban, a 11. ábrán bemutattuk – egységnyi teljesítményre vetítve a közúti közlekedés harmincszor annyi balesettel jár, mint a vasúti. Tehát ha az autópályákra fordított hatalmas közvetlen és közvetett támogatási összegek miatt kevesebb jut a vasútnak, és ezen okok miatt kevesebben használják a vasúti közlekedést, az azt jelenti, hogy jóval többen sérülnek és halnak meg, továbbá sokkal nagyobb anyagi kár keletkezik a közlekedési balesetek miatt.

Az autópályák építésére fordított és fordítandó összeget – főleg az EU tagjelölt országaiban – a környezetkímélőbb és fajlagosan jóval kevesebb balesettel járó közlekedési alágazatok leépítésével teremtik elő. Jellemző erre, hogy miközben Magyarországon az elmúlt húsz év alatt az állam összesen mintegy 1400 milliárd forint értékű vagyont vont el a vasúttól, addig más állami vagyontárgyak értékesítéséből az autópályák építésére csak 2003-ban 90 milliárd forintot irányozott elő a központi költségvetés. Az előző évi költségvetésben pedig az összesen 363 milliárd forint adósságátvállalás és tartozáselengedésből 300 milliárdot az autópályák építéséből származó tartozások elengedésére fordítanak. Ezzel a *„fejlesztési politikával"* a forgalom egyre nagyobb mértékben a sokkal balesetveszélyesebb közútra terelődik. Ez a folyamat annál is inkább ijesztő, mivel az előrejelzések szerint az EU-csatlakozás önmagában is a közúti forgalom ugrásszerű növekedésével jár majd.

23. ábra: Az autópályák hossza és a közúti balesetben elhunytak aránya Nyugat-Európában



Forrás: Saját számítások a KSH Nemzetközi Statisztikai Évkönyv 2001. és az Útügyi Szakirodalmi Tájékoztató 2002/2. alapján. Az adatok az 1998., 1999. vagy 2000. évre vonatkoznak (minden országra a rendelkezésünkre álló legfrissebb adatokat használtuk fel).

Lukács András – Pavics Lázár

BEMUTATJUK A „VASÚT A GYERMEKEKÉRT" ALAPÍTVÁNY INTÉZMÉNYEIT

A Szegedi Diákotthon

Új sorozatot indítunk a *Magyar Vasutas* oldalain, amelynek keretében be kívánjuk mutatni azokat a gyermekintézményeket, amelyek szinte egyidősek a vasúttal és a mai napig részét képezik a *MÁV Rt.* kollektív szerződésében lefektetett *„szociális hálónak"*. A rovat beindításának aktualitást ad az a hír, miszerint a *MÁV Rt.* vezetése a költségek csökkentését a *„diszfunkcionálisnak"* kikiáltott óvodák és diákotthonok támogatásának megszüntetésével kezdi. Több mint érdekes, hogy az egyik országos napilapban ugyanazon a napon adtak hírt a *MÁV Rt.* vezetőinek szándékáról, amikor a miniszterelnököt idézve megjelent: a kormányzás középpontjában a jövőben is az esélyek javítása, a szociális problémák megoldása, az elmaradott térségek felzárkóztatása és a gyermekek esélyeinek javítása áll. *(Népszabadság, 2003. február 4. 4. oldal.)*

AZ EGYÜTTLÉT A KÖZÖSSÉGI SZOCIALIZÁLÓDÁST SEGÍTI

A *„Vasút a gyermekekért" Alapítvány* által támogatott gyermekintézmények közül a *szegedi diákotthon* az egyik legöregebb. Az alapító okirat szerint 1894-ben szerződött Szeged szabad királyi város és a magyar királyi államvasutak a vasúti alkalmazottak gyermekeinek iskoláztatását biztosító ötszáz tanulóra berendezett tápintézet létrehozásáról. Az akkori építészeket díséri, hogy a máig is kitűnő állapotban lévő monumentális épület két év múlva beépesülhetett, szállást, ruhát és étkezést is biztosítva lakóinak – tudtam meg *Révész Gábortól*, a diákotthon igazgatójától a vele készült interjú során.

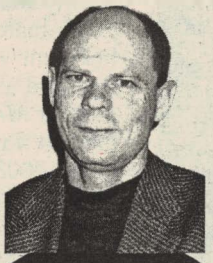
– Akkoriban az internátusba nagy rangot jelentett bekerülni, az itt nevelkedett diákok pedig a mai napig szeretettel beszélnek a nálunk töltött időkről. Mára megváltozott tartalommal, de változatlan céllal igyekszünk a kollégiumunkba beiratkozott gyermekeknek és egyetemre járó diákoknak otthont adni.

– Hogyan sikerül pótolni a családi környezetet?

– Itt három generáció él együtt, az általános iskoláskorúaktól az egyetemre járókig. Akárcsak a családban, a nagyobb gyerekek odafigyelnek a kisebbekre. Emellett olyan bánásmódot kívánunk nyújtani, hogy minden növendékünk a személyes gondjait is meg tudja beszélni a nevelőkkel. Kollégáimmal igyekszünk megvédeni a ránkbízott gyermekeket a társadalom káros hatásaitól, a drogtól, az alkoholtól és a rossz baráti körtől.

– Mivel töltik idejüket a diákotthon lakói?

– Igyekszünk mindent megadni ahhoz, hogy hasznosan és értelmesen töltsék el azt a kevés szabadidőt, mellyel ma egy diák rendelkezhet. A legbüszkébbek a számítástechnikai termünkre vagyunk, amelyet öt év alatt, pályázatok útján sikerült ötről tizenhat gépessé fejlesztenünk. Tanári felügyelet mellett, teljes kihasználtsággal működik az internetre is csatlakozó hálózatunk. A másik büszkeségünk a harminczezer kötetes könyvtárunk. Időközben a megszűnt helyi művelődési ház könyvtárát is megkaptuk, melynek idehelyezésében a *Vasutasok Szakszervezete* is közbenjárt.



A MÁV Rt. mindig jó gazdánk volt, amit sohasem tekintettünk feneketlen teknőnek

– Kik veszik igénybe a szolgáltatásaikat?

– Jellemzően vasutasok gyermekeit fogadjuk, és csak az megmaradó helyeket töltjük fel *MÁV Rt.-n* kívüli tanulókkal. Ebben a tanévben a százhatvannégy lakónkból száznegyvenegy a vasutas diák. A szülők – akik a vasutas szolgálati beosztás miatt kevésbé tudnak odafigyelni gyermekeikre –, megbíznak kollégiumunkban, mert a lakóhelyükön nem mindig tudhatják biztonságban őket. Számos esetben bebizonyosodik, hogy nevelőink odafigyelésének köszönhetően jobb eredményeket érnek el diákjaink, mint idekerülésük előtt. A továbbtanulás szempontjából Szeged különösen szerencsés helyzetben van, hiszen közismerten iskolaváros. Tanulóink jelenleg is tizenhétféle oktatási intézménybe járnak.

– Úgy tudom, korábban nem fogadtak egyetemre járókat.

– Valóban, csak 1995-től veszünk fel egyetemi hallgatókat. Ma már sokkal többen jelentkeznek, mint ahányukat el tudjuk helyezni. Sajnos ennél a korosztálynál kénytelenek vagyunk vasutas szülők gyermekeit is elutasítani. A szülők nagyon megbecsülik diákotthonunkat, mert a szegedi egyetemekre jelentkezőknek mindössze húsz százalékát tudják a város intézményeiben elhelyezni, más szálláslehetőség pedig nagyon megterhelő a vasutas-családok számára. De a diákjaink szerint is jó itt kollégistának lenni.

– Idefele jövet elolvastam a házi újságjukat, melyből ki is tűnik, hogy valóban jól érzik magukat itt a diákok, korosztálytól függetlenül.

– Mint említettem, a diákotthon leképezi a családot. Egy a légtér, és számos közös programot szervezünk. Az együttlét pedig a közösségi szocializálódást segíti. Otthonunk újságját, a *„Bakter"*-t – amely a városban elterjedt becenevünket viseli –, most először szerkeszti két diák tanári segítség nélkül, *Tapodi Annamária és Nagy Ágota.*

– Mára közismertté vált, hogy a MÁV Rt. költségcsökkentés címén az alapítvány támogatásának megszüntetését tervezi.

– Minap értesültünk a bezárási tervekről. Úgy gondolom, hogy annak alapján, amennyit eddig megtudtunk a vasúti reformról, beilleszthetők a diákotthonok a *MÁV Rt.* humánstratégiájába. Mint kiderült, a vasutasok körében kevés a felsőfokú végzettségűek aránya. Bízunk abban, hogy hozzá tudunk járulni ahhoz, hogy az egyetemre járók közül minél többen bekerülhessenek a *MÁV Rt.* állományába. Számos keresett végzettségű vasutas-családból származó diák, informatikus, számítástechnikus és jogász jelölt van hallgatóink közt. A közeljövőben kívánjuk felmérni, hogy mit szólnának egy *MÁV-ösztöndíjhoz.*

– Ezek szerint szolgálni tudnák a vasúttársaság érdekeit.

– A *MÁV Rt.* mindig jó gazdánk volt, amit sohasem tekintettünk feneketlen teknőnek. Az évek során sok mindent változtattunk annak érdekében, hogy megfeleljünk az elvárásoknak. Megnöveltük a kihasználtságunkat, miközben az alkalmazottak száma lényegesen csökkent. Évek óta nem nőtt a *MÁV Rt.*-től kapott támogatás mértéke, ezért más források bevonásával, pályázatok elnyerésével járultunk hozzá a diákotthon működtetéséhez. Nehéz elhinni, hogy manapság csak a számok döntenek, különösen akkor, ha összevetjük a szülők bizalmával, akik az ország másik feléről is eljönnek és kifejezik hálájukat, amiért biztonságban tudhatják gyermekeiket.

Karácsony Szilárd

270-en bizonytalanságban

A nagy átszervezések idején, 1996. december elsején vitte gazdasági társaságba a vasúti háló-, fekvő-, étkező- és bisztrókocsi-szolgálatot a *MÁV Rt.* Az akkor létrejött *MÁV Utasellátó Rt.* ma kétszázhetven munkavállalót foglalkoztat. A *MÁV Rt. Igazgatótanácsa* 2002. december elején született döntése értelmében a részvénytársaságot megszüntetik, és a tevékenységet a jövőben a *Személyszállítási Üzletág* keretében folytatja a vasúttársaság. A február elején fennálló helyzetről *Nagy Sándor,* a *Vasutasok Szakszervezete* utasellátónál működő alapszervezetének titkára adott interjút a *Magyar Vasutasnak.*

● Honnan szereztek tudomást az újabb átszervezésről?

– Ez az egyik legnagyobb gondunk. A múlt év decemberi *MÁV Rt.* igazgatósági döntését ugyanis titkosították. Igazából azt nem értjük, vajon mi lehet az, amit az érintett dolgozók elől titkolni kell. Az átszervezési szándékról azonban így is tudomást szereztünk, ezért a *MÁV Rt. Felügyelő Bizottságához,* a *VSZ Budapesti Területi Képviseletéhez* fordultunk. Sajnos a mai napig is csak szóbeszédre hagyatkozhatunk, mert alapszervezetünk hivatalos tájékoztatást ezidáig nem kapott.

● Miért nem fordultak közvetlenül a *MÁV Utasellátó Rt.* vezetéséhez?

– A döntés nem az *Utasellátó Rt.*-nél született, hanem a *MÁV Rt.*, mint tulajdonos hozta, bár bennünket érint. Az *Utasellátónál* az elmúlt évben történt vezetőváltások amúgy is bizonytalanná tették a helyi egyeztetést. 2002. március 17-től december 18-ig a cégnek nem volt vezérigazgatója. Úgy gondoljuk, arra a kérdésre, hogy mit terveznek velünk, a *MÁV Rt.* illetékeseinek kell választ adniuk. Tovább növeli bizonytalanságunkat, hogy 2003. január elsején kinevezték az *Utasellátó Rt.* felszámoló biztosát. Ez azt jelenti, hogy tulajdonképpen a sorsunkat illetően nincs kihez fordulnunk az rt.-nél, mert a felszámoló csak a felszámolásért felel, a jövőnk tekintetében nem rendelkezik információval.

● Úgy tudom, a Vasutasok Szakszervezete alelnökéhez fordultak segítségért.

– Január másodikán kelt az a *Mándoki László* vezérigazgatónak címzett levél, amelyben *Simon Dezső* alelnök a *Munka törvénykönyve* 22. paragrafusára hivatkozva hivatalos tájékoztatást kért az *Utasellátó Rt* átszervezéséről, illetve az ott foglalkoztatottak jövőjéről. Konkrétan arról, hogy miként kívánnak továbbfoglalkoztatni bennünket, milyen jogi megoldás jön szóba a munkaviszony változásakor, miként alakul bérezésünk, a szolgálati időtől függő kedvezményeink és még számos részletről kértünk tájékoztatást, amelyre legjobb tudomásom szerint a mai napig nem kaptunk hivatalos választ.

● Ezek valóban nélkülözhetetlen információk. Mi a legfőbb céljuk?

– A legnagyobb gondot a bizonytalanság jelenti. Kétszázhetven munkatársunk áll szolgálatba nap mint nap anélkül, hogy tudná, mire számítson a közeljövőben. Alapszervezetünk legfőbb célja természetesen a tagjaink foglalkoztatásának biztosítása. Sokan vannak köztünk, akik húsz-harminc éve dolgoznak az utasok és a társvasutak megelégedésére. A jelenlegi helyzet mielőbbi megoldása mindannyiunk érdeke, hiszen a létbizonytalanság huzamos fenntartása a szolgáltatás minőségére is rossz hatással lehet. Éppen ezért mielőbb szeretnénk megtudni a tulajdonostól, hogy mi a terve velünk.

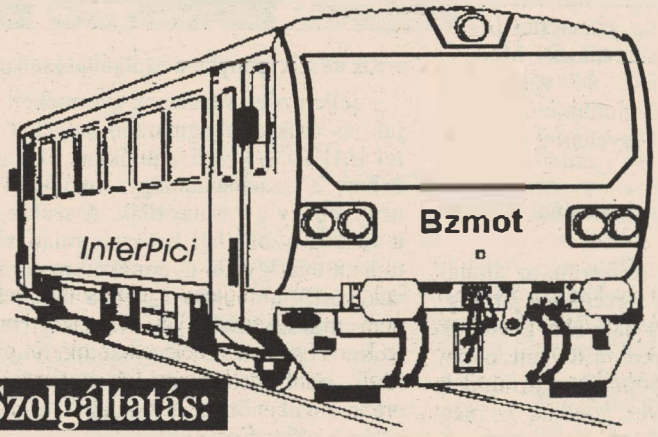
-karácsony-

MVJ TÜV CERT ISO 9001

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2

ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:

- vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
- vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
- 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
- Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése

InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:

- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás
- alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Történelmi *pillanat?*

AVAGY MÉG A TÖRVÉNY MEGSZÜLETÉSE ELŐTT ESÉLYEGYENLŐSÉGI BIZOTTSÁG, CSAK VASUTASOKNAK

Esélyegyenlőségi Bizottság? – kapják fel sokan a fejüket azok közül, akik átolvasták már a 2003-ra érvényes *MÁV Rt. Kollektív Szerződést.* Mi ez, kinek ez, és főleg mit fog csinálni? – hallom a kissé huncut, fanyar és kétkedő, de jogos kérdéseket. Hiszen ez egy valóban új dolog, viszont a kétkedésnek, vagy bármiféle mosolygásnak nincs helye.

A *Vasutasok Szakszervezete Nőbizottsága* már 2000-ben javasolta, hogy az Európai példákat követve a vasutas társadalom munkavállalói életét szabályozó *KSZ* részeként jöjjön létre *Esélyegyenlőségi Bizottság.*

Munkavállalót írok, hiszen egy pillanatig sem gondolom, hogy ez csak női kérdés. Az esélyteremtés lényegesen több, mint hogy azt a kétneműségből eredő problémákkal le lehetne írni.

Ha a tisztelt olvasó most azt hiszi, hogy ez már megint valami úri huncutság, amit ráérő idejükben találtak ki európai uniós bürokraták, nos ki kell ábrándítanom. Ennek sokkal mélyebben vannak a gyökerei. A fejlett demokráciákban az egyén a társadalom egy hasznos tagja, legyen ő bárki és bármilyen.

Európa nyugati felén a nők hosszú ideig nem dolgoztak. Hazánkban csak azért volt ez másként, mivel nálunk kicsit ebből is politikát csináltak. A kialakult kereseti modell és a család megélhetése általában csak a nő keresetével kiegészítve stabil. A kötelező foglalkoztatással kombinálva nálunk úgy tűnt, minden rendben van. Vagy volt?! A nők dolgozhattak, ebben senki nem gátolta meg őket. Bár kevesebbet kerestek, és alacsonyabb presztízsű munkát végeztek, de dolgozhattak.

A rendszerváltással a munkaerőpiac is átalakult, ide is betört a piac farkastörvénye. Hol azt tapasztaltuk, hogy csak *„bizonyos paraméterek"* megléte és nem feltétlenül a rátermettség dominál az állás elnyerésénél vagy a munkahely megtartásánál. Aztán ha a munkádat elveszíted, hátrányos helyzetűvé válsz, ha van gyereked, és ha nincs. Ha megváltozott munkaképességű vagy, esetleg betöltötted az 50-et, nem vagy túl szerencsés. Nem biztos, hogy lehetnek vágyaid, előmeneteli, vagy tanulási ambícióid, ha nem tetszel a főnöködnek.

Az Mt.5.§-a tiltja a diszkriminációt, a 142/A.§ előírja, hogy az egyenlő értékű munkáért egyenlő bér jár, és mégis az alkotmányos jogunk sérül, ha a rendszerekhez való hozzáférés nem egyenlő esélyeken alapszik.

Sajnálom, ha ezek közül valamelyiket az olvasónak a saját bőrén kellett megtapasztalnia. Azok számára, akik ismerik a munkaerőpiaci viszonyokat, pontosan érthető, mit jelent az esélyteremtés.

A Kormány határozott szándéka, hogy az egyenlő bánásmódról törvényt alkot. A törvény *(mely még csak tervezet, de júniusban várhatóan a parlament elé kerül)* a társadalom több területére kiterjedő szabályozás lenne. Ennek egy része foglalkozik majd a munka világával.

Bizonyos vállalati nagyság felett kötelező lesz Esélyegyenlőségi Bizottságot létrehozni. A törvény előírja, hogy a munkaadónak évente kötelező jelleggel esélyegyenlőségi tervet kell készítenie. A tervnek foglalkoznia kell olyan jellemző munkavállalói csoportok problémáival, melyek aránya eléri a foglalkoztatottak 10%-át. Az esélyegyenlőségi tervnek megoldásokat is kell kínálni a felmerülő problémákra.

> Bizonyos vállalati nagyság felett kötelező lesz Esélyegyenlőségi Bizottságot létrehozni. A törvény előírja, hogy a munkaadónak évente kötelező jelleggel esélyegyenlőségi tervet kell készítenie. A tervnek foglalkoznia kell olyan jellemző munkavállalói csoportok problémáival, melyek aránya eléri a foglalkoztatottak 10%-át.

Az egyenlő bánásmód elvének érvényesülnie kell a törvény szelleme szerint a rendszerekhez jutásban is.

Nincs bennem csodavárás, de mondhatom, nagyon bizakodó vagyok. A *Vasutasok Szakszervezete* és a *MÁV* vezetése felismerte, hogy a történelem kopogtat az ajtón. Megelőzve a törvény megszületését, esélyt ad az esélyegyenlőségnek.

A munkavállalók létét meghatározó szabályokat leginkább rendszerekben tudom elképzelni. A rendszerek megléte reménykeltő lehet az esélyteremtésben. Ez adja meg számomra a biztonságot, a kiszámíthatóságot, az összemérhetőséget, az ellenőrizhetőséget. A rendszerek esélyteremtő volta teremti meg annak feltételrendszerét, hogy mindenki hozzáférhessen, és képességeinek, készségeinek felismerésével megtalálja a számára adódó lehetőségeket.

A rendszerek esélyteremtő lehetőségeit a Bizottság a megszülető Törvény szellemében és keretrendszerében fogja vizsgálni.

A vasutasok megint kaptak egy kis előnyt a történésektől. Bizonyítsuk be, hogy mi vagyunk azok, akik nem csak felismerjük a lehetőséget, de élünk is vele.

Kollégák, a történelem velünk történik, a jó hír, hogy mi alakíthatjuk.

Hercegh Mária
VSZ Női Tagozat vezetője

Szakszervezeti bizalmi választás Tiszalökön

Soronkívüli szakszervezeti bizalmi választásra került sor Tiszalökön január végén. Az állomás huszonkét dolgozójából tizenhatan a VSZ táborát erősítik. Szükségessé vált a tisztségváltás, ugyanis a volt bizalmink, *Kissné Orgonás Ágnes* a vasúti átszervezések miatt más szakágazatba került. Ez a változás érdekeink megfelelő képviselete elé kisebb-nagyobb akadályokat gördített. Mivel aktivitásával nagyon elégedettek voltunk és vagyunk, bizalmi helyettesnek választottuk meg – tájékoztat készségesen *Aszalós Sándor,* aki a tagság támogatásából merítve vállalta a bizalmi felelősségteljes, nem könnyű feladatát.

A vasút kötelékében 1984 óta szolgál. Váltókezelőként kezdte, majd különféle szakvizsgák elvégzése után személypénztáros, árupénztáros volt. Forgalmi szolgálattevőként 1987 óta tevékenykedik. A VSZ tagja közel húsz éve. Jelenleg Tiszalökön dolgozik, s már öt éve ingázik az otthont adó Hajdúnánás és munkahelye között. Családjától megértő hátteret kapva, egy gyermekről gondoskodik.

– Nem titkolt vágyam a jelenlegi taglétszám megtartása – amelyet nagyon fontosnak tartok –, sőt szeretnék még új tagokat is toborozni. Ez nem lesz könnyű feladat, ugyanis néhányan komolyan vívódnak tagsági viszonyuk fenntartását illetően.

Egyelőre ennyit árul el gondolatairól *Aszalós Sándor,* az új bizalmi.

Húri Valéria

EURÓPAI UNIÓ

Mit hoz, mit visz?

A Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége (MSZOSZ), az Osztrák Szakszervezeti Szövetség (ÖGB) és az Osztrák Munkáskamara 2003. február 5-én *Mit hoz, mit visz?* címmel konferenciát rendezett az Európai Unióhoz való csatlakozásról. A kampánynyitónak is szánt rendezvény – tíz héttel a Magyarország felvételéről szóló népszavazás előtt – annak a sorozatnak a kezdete, melynek során az *MSZOSZ* az ország több részén rendezendő összejövetelen kívánja felkészíteni a munkavállalókat a csatlakozásra.

Wittich Tamás, Rosvita Bachner és György Károly

György Károly, az *MSZOSZ* nemzetközi ügyekért felelős ügyvivője, a rendezvény házigazdája elsőként *Rosvita Bachnernek* adta meg a szót. Az *ÖGB* vezető titkára köszöntőjében elmondta, hogy a két szomszédos országban működő szakszervezeti szövetség már évek óta számos konferencián tárgyalt az Európai Unióról. Mint mondta, a csatlakozás olyan új minőséget jelent, amely sok jót és számos hátrányt is jelent. Úgy látja, a korábbi lelkesedést mára Magyarországon is felváltotta a reális kép iránti igény.

A csatlakozással Ausztria is csak hosszútávon járt jól, és a folyamat is lassabb volt, mint azt előre tervezték. Az *ÖGB* mindvégig támogatta a belépést, de határozott szociálpolitikai elvárásokat fogalmazott meg. A csatlakozási tárgyalások során pedig minden információ birtokában kért, és kapott beleszólást a döntésekbe.

Rosvita Bachner szerint az Európai Unióban olyan gazdaságpolitikára van szükség, amely a munkavállalók helyzetét is szem előtt tartja. Az *ÖGB* és a *Munkáskamara* e célok érdekében tevékenykedik.

Wittich Tamás, az *MSZOSZ* elnöke elmondta, hogy a csatlakozással kapcsolatban a szakszervezeti szövetség már évekkel ezelőtt elkötelezte magát. Ahhoz azonban, hogy mindenki megtudhassa, hogy számára mit jelent majd uniós tagságunk, felvilágosításra van szükség. A csatlakozás igenlése mellett az *MSZOSZ* évekkel ezelőtt megfogalmazta követeléseit. E szerint a magyar társadalom a szociális Európába kíván integrálódni. Ehhez nemzeti programokra is szükség van, mint például a bérek és nyugdíjak vásárlóértékének felzárkóztatására. Az *MSZOSZ* részese kíván lenni a csatlakozásra való felkészülés folyamatának, amely nem csak a népszavazásig, hanem azon túl, a 2004. május elseje után is folytatódik.

A hároméves program keretében az *MSZOSZ* mind több feladatot kíván vállalni a munkaügyi ellenőrzésben, a társadalombiztosítási alapok ellenőrzésében, az egy életen át tanulás programjában és a fogyasztóvédelemben. Az *MSZOSZ* elnöke köszöntője végén méltatta az *ÖGB* és az *Osztrák Munkáskamara* támogató együttműködését.

Az osztrák EU-csatlakozás munkavállalói tapasztalatairól *Melitta Aschner-Nagl*, az *Osztrák Munkáskamara Külgazdasági* és *EU Integrációs Osztályának* vezetője tájékoztatta a konferencia résztvevőit.

Amint azt az előadó kifejtette, Ausztria csatlakozási szándékának bejelentése után négy kérdést tettek fel: Miként fogják eljuttatni a munkavállalókhoz a szükséges információkat? Mi történik a csatlakozás során hátrányt szenvedőkkel? Milyen együttdöntési jogokat tudnak biztosítani az érdekképviseleteknek? Hogyan lehet majd az osztrák munkavállalói érdekeket az Európai Unióban képviselni?

Az első kérdés megválaszolása során a cél a csatlakozás jelentőségének közvetítése volt. Az előadó szerint az ottani népszavazás előtt Ausztriában a magyarországinál rosszabb volt a támogatottság. Ennek hátterében szkepticizmus, populáris tévedések, modern mesék és a félelmek is szerepet játszottak. A populáris tévedéseket illusztrálva példaként említette, hogy akkoriban Ausztriában elterjedt, hogy a csatlakozást követően véres csokoládét kell enniük, illetve tetvekkel kevert italokat kell inniuk. Ez természetesen nem igaz. A valótlanságot tartalmazó modern mesék kategóriájába magyarországi példát is hozott. Amint azt *Melitta Aschner-Nagl* elmondta, ma is jóízűen eszik Ausztriában a mákos tésztát.

Ma is jóízűen eszik Ausztriában a mákos tésztát

Emellett számos félelem is élt a társadalomban, amelyek például a munkahelyek elvesztését, drágulási hullámot vélelmeztek.

Az információs kampány koncepciójának kidolgozása során a célcsoportok – munkavállalók, üzemi tanácsok és szakszervezeti tisztségviselők, fogyasztók, valamint a belső munkatársak – részére úgynevezett *EU-koffert* állítottak össze, amely tartalmazott minden fontos információt a csatlakozásról. Emellett nagy gondot fordítottak az információ-átadásra kiszemelt csoportok tagjainak képzésére.

Érdekesség, hogy az országot és a munkahelyeket járó csoportok nagyon sok helyen a munkáltatókkal való egyeztetés után munkaidőben tartották meg előadásaikat. A személyes kapcsolatokon túl *EU-telefonvonalat* üzemeltettek, ahol mindenki választ kaphatott kérdéseire.

Melitta Aschner-Nagl felhívta a figyelmet arra, hogy az Európai Unió az integráció minden szereplője számára előnyökkel jár, de az egyes régiókban és ágazatokban már lehetnek a csatlakozásnak vesztesei. Arra a kérdésre, hogy mire számíthat Magyarország, azért nem tudott választ adni, mert nem ismeri eléggé az itteni viszonyokat. A veszteségek csökkentése érdekében aktív szerepet kell vállalniuk a szakszervezeteknek a munkaerőpiaci folyamatok alakításában, például a továbbképzések ösztönzésével, a regionális támogatások megszerzésével és az exporttámogatások feltárásával.

EU-koffert állítottak össze, amely tartalmazott minden fontos információt a csatlakozásról

Az előadó befejezésül három frázist ismertetett, amelyet gyakran lehet hallani az Európai Unióval kapcsolatban. Az első szerint – amelyet gyakran használnak olyan cégek, amelyeknek nincsenek megfelelő érveik – *„azért kell valamit megtenni, mert az EU így akarja…”*. *Melitta Aschner-Nagl* szerint ez sohasem igaz, mert mindig van mozgástér az EU szabályok végrehajtása során.

A második állítás szerint *„ami nem érhető el nemzeti szinten, az EU szintjén sem valósítható meg”*. Ez csak részben igaz, mert például a cégek fúziójának ellenőrzését az Unió szintjén sikerült biztosítani. A harmadik gondolat – amely minden esetben igaz – így szól: *„Az EU egy további lehetőség, ahol a munkavállalói jogokat érvényesíteni lehet”*.

K. Sz.

Középszervi választások

A Vasutasok Szakszervezete a 2002. április 10-11-én tartandó kongresszusra készülve – az alapszervezeti választásokat követően – a középszervezeti választóértekezleteit ez év első negyedévében tartja. Sorozatunkban mind a területi, mind a szakmai középszervezetek rendezvényeiről számot adunk.

Szombathely Területi Képviselet

2003. január 24-én a *Vasutasok Szakszervezete Szombathelyi Területi Képviselethez* tartozó alapszervezetek küldöttei az elmúlt öt évről szóló beszámoló és a *VSZ* alapszabály és programtervezet megvitatására, valamint a *Területi Képviselet* tisztségviselőinek megválasztására gyűltek össze.

A választóértekezlet résztvevőit *Papp Zoltán*, a *Szombathelyi Területi Képviselet* titkára köszöntötte, majd a mandátumvizsgálat és az értekezlet munkáját előkészítő és lebonyolító bizottságok megerősítése után *Polgár József*, levezető elnök kérésére szóbeli kiegészítést fűzött az írásos beszámolóhoz.

Amint azt *Papp Zoltán* elmondta, az elmúlt ciklusban igyekezett aszerint tevékenykedni, hogy az őt támogatók se bánják meg döntésüket azokkal szemben, akik másként vélekedtek annak idején.

A beszámolási időszakban végzett munka középpontjában a kapcsolatok ápolása, a közösségalakítás éppoly fontos volt, mint a regionális politikához való alkalmazkodás.

A szolgáltatások tekintetében sikeresnek értékelte az alapszervezetek területi könyvelésének bevezetését. Szó esett a 2000. évi sztrájkot követő megszorításokról, amelyhez szintén sikeresen alkalmazkodott a szombathelyi képviselet. *Papp Zoltán* a *VSZ* információk áramlását, azon belül a *Magyar Vasutas* terjesztését tartotta nehézkesnek. A gazdálkodásról szólva pedig az egyéni érdekeltség bevezetését szorgalmazta. Az üzemi tanácsi választásokat értékelve a gazdasági társaságok eredményeit emelte ki pozitívumként.

Kis Tamás alelnök hozzászólásában kifejtette, hogy az elmúlt időszakban a *Vasutasok Szakszervezete* az alapszabály és a kongresszus által elfogadott program szerint végezte munkáját. Utalt az elmúlt időszak politikai és törvényi körülményeire, és említést tett a *MÁV Rt.* által alapított nyolcvanhat gazdasági társaságban, a *„Vasút a gyermekekért"* alapítvány intézményeiben, valamint a *Vasútegészségügyi Kht.*-ban folyó érdekvédelmi munka nehézségeiről.

Horváth Csaba, az *MSZOSZ Vas Megyei Képviseletének* vezetője felszólalásában az Európai Unió kihívásairól és lehetőségeiről tájékoztatta a választóértekezlet résztvevőit és megköszönte, hogy a képviselet munkájában a *Területi Képviselet* aktívan tevékenykedett.

A vita során a résztvevők számos javaslatot fűztek a kongresszusi dokumentumokhoz, majd sor került a választásra, melynek eredményeként a *VSZ Szombathelyi Területi Képviseletének* titkárává *Papp Zoltánt*, helyettesévé *Szuchy Antalt* választották meg a küldöttek.

Szeged Területi Képviselet

A *VSZ Szegedi Területi Képviselete* 2003. január 29-én tartotta választó és beszámoló összejövetelét. *(A tudósító késve érkezett a helyszínre, ezért csak a beszámoló vitájába tudott bekapcsolódni.)*

Simon Dezső, a *VSZ*-t vezető alelnök hozzászólásában kihangsúlyozta, a lehető legrosszabb reakció, ha valaki elégedetlenségét kifejezve kilépéssel gyengíti tovább a *Vasutasok Szakszervezetét*. A bérmegállapodást érintő kérdések tekintetében a délutáni fórumon való részvételre buzdított minden résztvevőt.

Az elmúlt öt évről szólva elmondta, hogy rendkívül nehéz időszakot tudhatunk magunk mögött, mert a korábbi politika tagadta a szakszervezetek létjogosultságát. Ennek ellenére a *VSZ* fennmaradt, ami a jelenlévők munkájának volt köszönhető. Sajnálattal szólt arról, hogy a vasutas társadalom továbbra is megosztott, ugyanakkor üdvözölte a fiatal vasutasok *VSZ*-ben való jelentős részarányát.

Simon Dezső – furcsállva a gazdasági vezetés távolmaradását a választóértekezletről – elmondta, hogy a jelenlegi *MÁV Rt.* vezetés kemény tárgyalófél, de partnere a szakszervezeteknek. Ez a viselkedés jobban közelít az Európai Unióban tapasztalt gyakorlathoz, amelyre a vasút reformjának véghezviteléhez is szükség van. Befejezésül köszönetet mondott minden tisztségviselőnek, aki az életéből hajlandó áldozni társai javára.

Mári Gábor, a *Szegedi Területi Képviselet* titkára a felszólalásokra reagálva kifejtette, hogy egyetért a tisztségviselők továbbképzését szorgalmazókkal. Az alapszervezetek könyvelési, adózási és banki terheit jelentősen csökkentő területi könyvelésről elmondta, hogy a tapasztalatok szerint megéri bent lenni. Az elmúlt időszak politikai harcának kiéleződéséről szólva felhívta a figyelmet arra, hogy a *Vasutasok Szakszervezete* gyűjtőszervezet, ezért a különbözőképpen gondolkodó tagokat a jövőben nem lenne szabad egymással szembeállítani. Az információáramlás gyorsulására tett javaslatokkal egyetértve a technikai felszereltség fejlesztését szorgalmazta.

A vitát követően a beszámoló és a *Területi Képviselet* szervezeti és működési szabályzat módosításának megszavazását *Fekete Gyuláné*, az értekezlet levezető elnöke irányította, majd sor került a képviselet tisztségviselőinek megválasztására.

A megjelent küldöttek a *VSZ Szegedi Területi Képviseletének* titkárává ismételten *Mári Gábort*, helyettesévé *Cseh Ferencet* választották.

A választást követően a *VSZ Alapszabályának* és programjának vitájára került sor, amelyet *Mári Gábor* foglalt össze. Eszerint az Alapszabályhoz érkezett javaslatokat összegezték. Nagy vita folyt a tagdíjmegosztás mértékéről, amelynek tanulsága, hogy többlettagdíjat csak többletszolgáltatás ellenében lehet az alapszervezetektől kérni. Sokan javasolták, hogy a vasúttársaság szervezeti változásait a *VSZ* rugalmasabban kövesse, illetve kisebb testületek irányítsák szakszervezetünket. A programból számosan hiányolták a szervezeti kérdéseket. *Mári Gábor* a két dokumentum véglegesítéséhez mozgásteret kért, és kapott a küldöttektől. ***k.***

Mindkét rendezvény délutáni programján *Varga Gyuláné, a VSZ Közgazdasági és Jogi Osztályának* vezetője és *dr. Bíró Tibor* alelnök tájékoztatta a megjelenteket az aktuális érdekvédelmi folyamatokról és megállapodásokról.

Egy a jelszónk

„LÁSS, NE CSAK NÉZZ!"

„Hegyek között, völgyek között zakatolva vonat. Én a legszebb lányok közül téged választalak. Egy a jelszónk: tartós béke; állj közénk és harcolj érte!" – énekeltük gyerekkorunkban egymás vállába kapaszkodva, s halvány fogalmunk sem volt arról, hogy amíg vidáman zakatolunk, éppen áldozatul esünk a kommunista propagandának. *(Ezt a dalocskát csak a fiatal olvasók kedvéért idéztem szóról szóra, hisz a mi korosztályunknak örökre bevésődött az emlékezetébe.)* Később már észrevettem, hogy zakatolós szövege bizony *„derék"* ideológiai munka. A játék, a vonatozás, a párválasztás, a béke örömeitől vaskövetkezetességgel jut el a felhívásig, hogy harcoljunk együtt a békéért. A nyelvvel tudatosan foglalkozva, már rendkívül komikusnak tartottam a békeharc, a békeharcos elnevezést, hisz béke és harc fogalmilag kizárja egymást. Ez a kételkedés itt a béketáboron belül – így nevezték magukat a hidegháború idején a szocialista országok – igaznak tűnt, hiszen azt láttuk, hogy a központilag rendezett békenagygyűléseken ugyancsak agresszív elvtársak fenyegetik az imperialistákat, hogy fegyvereink szörnyű erejével is megvédjük a békét.

A hippi ideológia, a *„Szeretkezz, ne háborúzz!"* jelszó az persze tetszett. A vietnámi háború elleni amerikai béketüntetésekről készült híradásokban a brutális rendőrségi beavatkozást figyelve aztán megértettem, hogyan lehet a békéért *„harcolni"* is. S mert a magamfajta ötven feletti vénembernek már van némi rálátása a nagybetűs történelemre, megértettem, hogy semmi sem egyszerű. Megértettem, hogy az átkosban potenciális tömeggyilkosnak kikiáltott *Teller Ede* a békét védte a hidrogénbomba felfedezésével. A szovjet tábornokok is belátták: az ilyen fegyverrel vívott világháborút már nem lehet megnyerni. Megértettem, hogy a westernszínészi múltjával csúfolt *Reagan* elnök a csillagháborús fegyverkezés beindításával kényszerítette térdre a Szovjetuniót, s ennek köszönhetően élhettem meg a békés rendszerváltást, az oroszok kivonulását az országból.

Egy kis ország Istenben bízó állampolgáraként nem harcolok, csak fohászkodom a békéért

„Héjának" vagy *„galambnak"* lenni önmagában nem értékítélet. De több, mint figyelemreméltó, hogy a hidegháborúban a Nyugat célja nem a győztes háború, hanem a háború elkerülése volt. Igaz, terrorizmus elleni harcban hidegháborús módszerek nem használhatók. Lehet, hogy mire ezek a sorok megjelennek, megindul az Irak elleni támadás. Most még a férfiak munkahelyen, kocsmában és a lapok hasábjain élénken vitatkoznak nemzetközi jogon és célszerűségen, míg a nők ősi ösztönnel félnek, s a sokat tapasztalt idősebbek zsírt, cukrot és liszt tartalékolnak.

Megértettem, hogy a westernszínészi múltjával csúfolt *Reagan* elnök a csillagháborús fegyverkezés beindításával kényszerítette térdre a Szovjetuniót, s ennek köszönhetően élhettem meg a békés rendszerváltást, az oroszok kivonulását az országból.

Ennyem meg zavar az olaj bűze. Nem szeretem az összeesküvés elméleteket. De a *Levegő Munkacsoport* e lap hasábjain megjelenő elemzései is higgadtan és tényszerűen bizonyítják, hogy az olajlobby létezése és nem túl tisztességes működése egyáltalán nem fantazmagória. S bár a műszaki tudományokkal való sikertelen ismerkedést tizennyolc éves koromban abbahagytam, volt technikusként és tájékozódó emberként képtelenségnek tartom, hogy lényegében ma is az első *„T"* modellek – igaz a felismerhetetlenségig javított változatai – róják az utakat, szennyezik a környezetet, háttérbe szorítják a vasutat és a folyami hajózást. Miközben azért történt egy és más a technikai fejlődés területén, az üzemanyag ugyanaz maradt, a kőolajból nyert benzin vagy gázolaj. Igaz létezik hidrogéncellás hajtómű is, de az a *„szakértők"* szerint túl drága. Ezért nem is gyártják sorozatban, pedig csak nagyszériában lehetne olcsóbb. Az olajlobby elszánt, hogy amíg a világon kőolaj található, azt ők ki fogják termelni, és el is adják. Úgy sejtem, addig az alternatív üzemanyagoknak és közlekedési módoknak nem lesz túl nagy jövőjük. S mivel Irakban hatalmas olajkészletek vannak, felmerülhet némi kétely a tervezett háború nagyon is elfogadható terroristaellenes céljainak kizárólagosságával kapcsolatban. Nyilván ez a kétely hajtja a francia, a német békeharcosokat az utcára. A tervezett honi béketüntetést a rendőrség a forgalom aránytalan mértékű zavarása miatt betiltotta.

Persze tudom, hogy *Szaddám Husszein* terrorizálja az iraki népet. Egyáltalán nem gondolom, hogy ne rejtegetne atom-, vegyi-, vagy biológiai fegyvereket, s hogy ez ne lenne veszélyes a világra. S főként nem vagyok külpolitikai vagy katonai szakértő. Hiába szeretnék, nem tudok eligazodni a titkokkal terhes világpolitikában, s az eseményeket – csak, ha már történelemmé értek – utólag próbálom megérteni, úgy ahogy. Egy kis ország Istenben bízó állampolgáraként nem harcolok, csak fohászkodom a békéért.

Mező Ferenc

Búcsúzunk

Megrendüléssel tudatjuk, hogy *dr. Horváth Károly,* aki rendszeresen publikált a Magyar Vasutasban is, 2003. január 16-án elhunyt.

Dr. Horváth Károly a Szent Imre Gimnáziumban érettségizett 1945-ben Még abban az évben felvételt nyert az akkori Pázmány Péter Tudományegyetem Jog- és Államtudományi karára. 1946-tól azonban családja rossz anyagi helyzete miatt munkát kellett vállalnia. Az édesapja vasutas volt, akinek segítségével állást kapott a Déli pályaudvaron. A szakszervezetbe is ekkor lépett be. Munkája mellett tovább látogathatta az egyetemi előadásokat, és 1951 májusában jogi doktorrá avatták. A MÁV-tól 1987-ben ment nyugdíjba, negyvenévi megszakítatlan munkaviszony után, főtanácsosi ranggal. Dolgozott a Budapesti Igazgatóságon, majd a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium Vasúti Főosztályán. Szolgálata utolsó négy évében a MÁV Vezérigazgatóság Sajtóosztályát vezette.

Pályája során több szakjegyzetet és könyvet írt és lektorált. 2001. novemberében az Eötvös Loránd Tudományegyetem Tanácsa ötven éven át kifejtett értékes szakmai tevékenységének elismeréseként Aranyoklevelet adományozott dr. Horváth Károlynak, akitől szerettei és ismerősei 2003. április 2-án, a Rákoskeresztúri temetőben vesznek végső búcsút.

1. A *MÁV Rt. Kollektív Szerződésben* biztosított szociális és jóléti célú pénzeszközök felhasználásának tárgyalása.

TÁJÉKOZTATÓ

a KÜT üléséről

2003. január 9-én

Pontos, kulturált utazást az utas elvárása alapján...

Előadó: *Neuschl Gyula* főosztályvezető. Az együttdöntéshez az előterjesztést a következő *KÜT* ülésre készíti el a munkáltató. A készenlét miatt kicsett jövedelem pótlására kérelem alapján egy elkülönített keretből segélyt kérhet a munkavállaló. Az a munkavállaló is, aki az adótörvények miatt nem ér el reálkereset növekedést, akkor ezt is egy másik elkülönített keretből rendezik. Az intézményes segélyek kifizetése *(temetési, bevonulási, leszerelési)* folyamatosan történhet. Javaslat a vállalati kamatmentes kölcsönkeret féléves felosztására. *(Szervezeti átalakítás miatt.)* A miskolci *MÁV*-telep lakásvásárlási igénye 2003-ban 62 MFt.

2. Az értékesítésre meghirdetett almásfüzítői munkásszálló ügyében együttdöntés.

3. A *MÁV Rt.* üzletágak szervezeti kialakítása, az üzletágak kapcsolatrendszere, időszerű feladatai. Az üzletágak vezetőinek bemutatása. Előterjesztő: *Mándoki Zoltán* vezérigazgató. *„Az ingatlangazdálkodás vezetőjét fejvadásszal kerestük, eddig eredménytelenül! Itt más módon kell választanunk."* Az üzletágak egymás közötti kapcsolatának olyannak kell lennie, melynek kapcsán mindenki véleményt mond, és közösen határozzák meg a prioritásokat. *Kovács Imre* árufuvarozási üzletágvezető: Az idegen vasutak ellen minőségi szolgáltatással az ügyfél érdekét keresve kell fellépni. Az új irányvonatok jelentősége, tranzitútvonalak felülvizsgálata. A vasúti kedvezmények juttatása nem korrupció, hanem a *MÁV* érdekében a fuvarok megszerzésének egyik lehetősége. *Vizsy Ferenc* személyszállítási üzletágvezető: Az üzemi tanácson belül legyen képviselője ennek az üzletágnak. A jelenlegi 439 fő az átalakítás végére 6710 fő lesz. Szakmai igényként megfogalmazzuk a pontos, kulturált utazást az utas elvárása alapján. A korábbi 2200 kocsi helyett 1650-el kell megoldani feladatainkat. Új jármű beszerzése négy év, ezért a felújítást szorgalmazzuk, ez is 1-2 év, de jelenleg a bérlemény lehet a megoldás. Azon a pályán, azzal a járművel, amit megrendelünk, ez a célkitűzés. *Dr. Csiba József* gépészeti üzletágvezető: Vontatási tevékenység, a járművek, illetve személyzet biztosítása. Oktatási képzési rendszer átalakítása. Az energiatakarékos vonattovábbítás térnyerése. A túlórák számának csökkentése. A járműfenntartás, a telephelyek tevékenységének felülvizsgálata, szükséges-e mindenütt mindent csinálni. *Dr. Zsákai Tibor* infrastruktúra üzletágvezető betegsége miatt nem volt jelen.

4. A központi irányítás 2. szintjének és az üzletirányítás 3. szintjének kérdései. Előadó: *Dr. Gulyás Tibor* projektigazgató. A 3. szinten főosztályok vannak és ennek osztályai: pl. üzemeltetési főosztály, kontrolling főosztály. Akiket nem érint a változás, továbbra is ugyanúgy dolgoznak. Az információ-gazdálkodás hosszútávú összehangolása. Több üzletágon átnyúló oktatás egy koordináción keresztül valósul meg. A technológiai elemzések fontossága. A személyszállításnál végrehajtási szinten az Utasellátó megjelenése, amely lehet önálló tevékenység. A biztonságszolgáltatásnál területi feladat a belső visszaélések felderítése.

5. A 2003. I. negyedévi krpacovoi üdülőjegyek felosztása. Előadó: *Kiss Istvánné* főmunkatárs. A szakágak közötti létszámarányos elosztás megtörtént.

Bodnár József
KÜT sajtóreferens

Külföldi vasutas szakszervezetek tevékenységéből

– Miért sztrájkolnak a mozdonyvezetők a francia vasutak déli hálózatán?

A sztrájk okait vizsgálva megállapították, hogy ez nem egyszerű munkaügyi konfliktus volt az *SNCF* területi igazgatósága és a vasutasok között. Egy harmadik oldal is közbejött, éspedig maga a területi igazgatás, amely védelmezni akarja egyezményben rögzített célkitűzéseit.

Az *SNCF*-nél keletkezett sztrájkokban rendszerint két fél áll egymással szemben: egyrészt az igazgatóság, másrészt a szakszervezetek által képviselt vasutasok. Ebben az esetben azonban három álláspont ütközött egymással: egyrészt a munkahely megtartásának érve a vasutasok által végzett közszolgáltatásban, másrészt az igazgatóság által képviselt gazdasági felelősség, harmadszor pedig a körzeti tanács által tervezett területfejlesztés. A terület humánforrásainak felelősei úgy vélték, hogy ez egy olyan konfliktus, amely *„korszakalkotó"* lesz. A szakszervezeti felelősök a maguk részéről *„iskolapéldát"* vagy *„például szolgáló konfliktust"* láttak ebben. Ennek jelentőségét megítélve mind a szakszervezetek, mind a területi vasútigazgatóság úgy nyilatkozott, hogy nem látják ennek kimenetelét. Senki nem gondolta, hogy a november 27-én kezdődő sztrájk csak december 11-én este fog véget érni.

Az események augusztus végéig nyúlnak vissza. A vontatási személyzet utánpótlását érintő kérdésekben a szakszervezetek sztrájkot helyeztek kilátásba. A területi vasútigazgatóság vezetője halasztást javasolt a kérdésben arra hivatkozva, hogy meg kell vizsgálni a szükségletet. Ez a magatartás az utánpótlás befagyasztására irányult a teherforgalom csökkenése miatt. Mivel a tárgyalás légköre semmi biztatót nem ígért, a szakszervezetek egyöntetűen elítélték az igazgatóság viselkedését és *„süketek párbeszédének"* minősítették. A konfliktus, amely novemberben kezdődött, kiterjedt a vonatok leállítására, a vágányok elfoglalására, stb. Hosszas viták és tárgyalások után végül is találtak kiutat a konfliktusból, és a sztrájkot 108 igen, és 50 nem szavazat alapján felfüggesztették.

2003-ban öt – egyenként 12 fős – mozdonyvezetői iskola beindítására volna szükség

A mozdonyvezetői iskolák létesítése, illetve azok csökkentése az előzőleg ígértekhez képest volt tulajdonképpen a konfliktus eredeti oka. Egy mozdonyvezető kiképzésére kb. 14 hónapra van szükség, így tehát egy ma kezdődő kiképzésből csak 2004 elején kerülnek ki kész mozdonyvezetők.

A *CGT (szakszervezeti szövetség)* képviselője szerint 2003-ban öt – egyenként 12 fős – mozdonyvezetői iskola beindítására volna szükség, hogy 2004-ben megfelelő létszámú mozdonyvezetői állomány álljon rendelkezésre.

A területfejlesztés szempontjából az erről szóló egyezmény aláírásakor rögzített célkitűzések nincsenek érintve a teherforgalom tervezett 5%-os növekedése helyetti 3,5%-os eredmény miatt. A tehervonatok kihasználtsága csupán 60%, ami azonban nem jelentős mértékű.

A konfliktus keletkezésekor a területi igazgatás elnöke fogadta a sztrájkolók szakszervezeti képviselőit. Emlékeztetett arra, hogy a területfejlesztési terv elfogadása a személyforgalom kétszeresét irányozza elő 2006-ig, amely a naponta közlekedő személyvonatok számát 304-re tervezi. A terület elnöke kérte az *SNCF* területi igazgatóságát szerződéses kötelezettségének betartására a körzet tömegközlekedésének fejlesztése terén. Ez visszhang volt a sztrájkolók követelésére.

A sztrájk befejezésekor a területi igazgatás elnöke kifejezte kívánságát, hogy egy magasszintű szociális párbeszéd a jövőben lehetővé teszi majd egy ilyen fajta forgalombeszüntető helyzet kialakulásának elkerülését.

Hajós Béla
(Rail et Transports, 2002. december 18.)

A szakszervezeti kongresszusok időszakában

FEL KELL KÉSZÜLNÜNK AZ ELŐTTÜNK ÁLLÓ FELADATOKRA...

Túl vagyunk az *MSZOSZ* kongresszusán, és márciusban a *VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete*, illetve áprilisban a *Vasutasok Szakszervezete* XV. kongresszusa ülésezik. A szervezetek értékelik az elmúlt négy év eseményeit és ami ennél is fontosabb: fel kell készülnünk az előttünk álló feladatokra. Ennek szavakba öntése kötetnyi terjedelmű, de néhány nyugdíjasokkal kapcsolatos érdekvédelmi gondolatra szűkítve egy újságcikk keretében is elfér.

Az elmúlt választási ciklus legnagyobb sikere az, hogy túléltük. A társadalmi érdekegyeztetés hiánya, az érdekellentétek kiéleződése sok kárt okozott. Kétségtelen, hogy az előző kormány szakszervezetellenes szándékai e téren is elsődleges hatást gyakoroltak, de valljuk be, hogy szakszervezeti mozgalmunk egész Európában párját ritkító megosztottságáért a mi szakszervezeti vezetőink is felelősek. A hat szakszervezeti konföderáció, vagy a négy reprezentatív vasutas szakszervezet *(nem is szólva a tucatnyi többiről)* a legenyhébb kifejezéssel illetve sem nevezhető *„eurokonform"* állapotnak.

Márpedig erőteljes léptekkel haladunk az Európai Unióba történő belépés felé. Van remény arra, hogy az április 12-i népszavazás is szentesíti ezt a szándékot.

A következő években a bérfelzárkóztatás követelményét jó lenne a nyugdíjarányok javításával kiegészíteni. Az átlagbérek és átlagnyugdíjak aránya nálunk 10-20 százalékponttal marad el az uniós országokétól. A múlt évben jelentősen emelkedett ugyan a nyugdíjak vásárlóértéke, de a nettó bérkiáramlás tervezettet meghaladó nagysága miatt az aránykülönbség megmaradt.

Mi várható 2003-ban?

Ha a tervezett infláció 4,5%-os lesz, és a januári nyugdíjemelés 8,4%-os, tovább javul a nyugdíjasok helyzete. Az újjászervezett *Társadalmi Érdekegyeztető Tanács* 4,5%-os reálbérszínvonal-emelést hagyott jóvá a munkavállalóknál. Ha mindez így is lesz, akkor 0,6%-kal nő az életszínvonal különbség az aktív keresők és a nyugdíjasok között.

Valljuk be, hogy szakszervezeti mozgalmunk egész Európában párját ritkító megosztottságáért a mi szakszervezeti vezetőink is felelősek

Arányeltolódás tapasztalható a minimálnyugdíjak és a minimálbérek között is. A minimálnyugdíjak 20.100 Ft-ról januártól 21.800 Ft-ra emelkedtek. Az 50 ezer forintos minimálbér maradt, de adómentesítése miatt nettó tartalma 6.000 Ft-tal nőtt. Az *MSZP* választási programjában az olvasható, hogy a minimálnyugdíjat a minimálbér 60%-ára emelik. *(Nagyjából ez az arány felel meg az átlagbérek és átlagnyugdíjak viszonyszámának.)*

Erre még várni kell! A gondot az jelenti, hogy a minimálnyugdíjak mögött nincs teljes értékű járulékbefizetés, a nyugdíjalap pedig nem elegendő a szociális jellegű nyugdíjkiegészítésre.

Magyarországon a *„fekete"* és a *„szürke"* gazdaság aránya olyan nagymértékű, hogy ez tízmilliárdos hiányt teremt a társadalombiztosítási alapokban. Ezért zárkóznak el mind a szakszervezetek, mind a kormány a társadalmilag egyedül igazságos, tényleges adatokon alapuló nettó bérkiáramlással arányos, évente egyszer történő nyugdíjemeléstől. Ez költségvetési szempontból érthető, de az már sajnálatos, hogy érdemben senki sem foglalkozik a járulékbefizetési fegyelem helyreállításával. Pedig ez a helyzet nemcsak a jelenlegi nyugdíjasoknak kedvezőtlen *(mert a nyugdíjalapok költségvetési kiegészítésre szorulnak)*, hanem a jövő nyugdíjasai számára sem jó. A *„zsebből-zsebbe"* fizetett munkabérek nem képeznek nyugdíjalapot, és egyszer az ilyen munkavállalók többsége is eléri a nyugdíjkorhatárt.

A szakszervezeti mozgalomban ezzel a problémával is foglalkozni kellene, nemcsak az aktuális bérkérdésekkel. Nem hallgathatjuk el, hogy az özvegyeket némi csalódás érte. Minden párt megígérte az 50%-os emelést *(20-ról 30%-ra!)*, de ebből csak 5%-os emelés lesz *(20-ról 25-re)*, és az is csak novembertől. Döntés született a 13. havi nyugdíj egy hetes részletének év végi kifizetéséről, a nagyszülői *GYES* nyugdíj melletti folyósításáról és a méltányossági nyugdíj visszaállításáról.

Ez utóbbi intézkedés arányosan 800 ezer kérelmet indukált *(a vasutas nyugdíjasok közel 25 ezren kértek méltányossági nyugdíjemelést!)*. Az erre a célra biztosított keret *(arányosan 700 millió forint, a vasutasok részére ebből 28 millió forint)* messze nem fedezi a jogos igények kielégítését, ezért csak fokozatosan lehet őket teljesíteni.

Mindenesetre a kérelmezők nagy száma azt jelzi, hogy a nyugdíjasok elszegényedése az utóbbi négy évben egyáltalán nem csökkent. A kérelem benyújtásának ugyanis az volt az egyik feltétele, hogy a nyugdíj nem haladhatja meg a 40.200 forintot.

Tudjuk, hogy a kormány nincs könnyű helyzetben. A jogos rétegigények az egészségügytől kezdve a közoktatáson át, szinte a munkavállalók minden csoportjáig, egyszerre jelentkeznek.

Mi a szakszervezeti kongresszusokon annak a véleménynek adunk hangot, hogy elismerjük a bérfelzárkóztatás jogos igényét, de mind a kormány, mind az érdekvédelmi szervezetek vegyék figyelembe, hogy az idős embereknek már nincs sok idejük jogos elvárásaik teljesüléséhez.

Dr. Kun Dezső

Arány eltolódás

EXPLORER VASUTAS VILÁGJÁRÓ KLUB

2003. évi programterve

VÁROSNÉZÉSEK, TÚRÁK, NYARALÁSOK:

Nápoly és környéke: 18000 Ft, ***Dél-itáliai körút:*** 16000 Ft, ***Versailles-Zürich, Brüsszel:*** 4500 Ft, ***München-Amszterdam, Párizs:*** 4500 Ft, ***Thesszaloniki-Athén-Aegina:*** 13300 Ft, ***Erdély:*** 13300 Ft, ***Szicíliai nyaralás:*** 25000 Ft, ***Horváth tengerpart:*** 17500 Ft, ***Szardínia+Korzika:*** 36000 Ft, ***Krakkó:*** 4500 Ft, ***Prága-Auschwitz:*** 4500 Ft, ***Velence-Róma:*** 4900 Ft.

Rendelje meg „Úton" című könyvünket: bankkártya/telefon használata, letiltása külföldön, FIP kedvezményrendszer (szabadjegyek, FIP szabályzat) biztosítás, ha bajba kerülsz külföldön (eljárás, külképviseletek listája), Schengen-i határok, VÁM szabályok, gyakorlati tanácsok, hasznos vasúti információk (vasúti szervezetek, cégek, stb.)

A fenti programokon csak egyesületi tagok, MÁV dolgozók és azok családtagjai vehetnek részt.

További részletek: WWW.tar.hu/evvk honlapunkon, evvk@freemail.hu e-mail címen, Vasúti telefon: 06/27-51 minden kedden 9-15 h-ig, 06/30/9634-325 napközben.

MAGYAR VASUTAS

A ezüsthajú nemzedék (3)

A BÖLCSESSÉGRŐL

„...A BÖLCS MUNKÁJA: CSÖND, FIGYELÉS, SZERETET."
(Angelus Silesius)

Halljuk, olvassuk, mondjuk: bölcs ember ... bölcs döntés ... bölcs törvény ... Használjuk a jellemzésben, minősítésben is: bölcsen hallgat, bölcsen beszél, bölcsen cselekszik. Beszélünk napkeleti bölcsekről, az öregkor bölcsességéről, van bölcs rezignáció és bölcs belenyugvás.

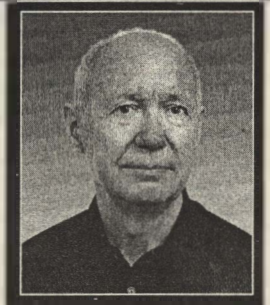
Mi hát a bölcsesség, ki a bölcs, milyen a bölcs ember? Mit várunk attól a kiadványtól, amelynek címe a Bölcsességek könyve? Mit csinál az az ember, aki bölcselkedik? A szeretet a legbölcsebb dolog? Az öregkor egyenlő a bölcsességgel? Megannyi kérdés. Mit válaszolhatunk rájuk?

Miért fontos a bölcsesség helyes értelmezése? Mert a valóság, mint annyiszor tapasztaljuk, összetett, ellentmondásos. Ahogy Demokritosz mondja: *„Sokan noha bölcsességet nem tanultak, mégis bölcsen élnek. Sokan, akik a leggyalázatosabb dolgokat művelik, a legerényesebb beszédeket tartják."*

Miben áll a bölcsesség jelentősége? Epikurosz mutat rá szemléletesen: *„Míg fiatal valaki, addig se halogassa a filozofálást, s amikor öregedni kezd, akkor se ernyedjen el a bölcselkedésben. Hiszen senki sem túl fiatal és senki sem túl öreg a lelke egészségének megszerzésére."* Ezt a gondolatot erősíti *Baltasar Gracián: „Nem lehet élni értelem nélkül. Ám sokan nem tudják, hogy nem tudnak; mások meg azt hiszik, tudnak, pedig semmit sem tudnak... Némelyek bölcsek lennének, ha nem hinnék, hogy azok... Nagyságunkat nem kisebbíti, ha jó tanácsot kérünk."* Használható, jó tanácsot pedig – tehetjük hozzá – a bölcsek adhatnak, hiszen ezért, s ettől bölcsek.

Közelítsünk a bölcsesség mibenlétéhez, lényegéhez. *„A bölcsesség nem más – mondja Robert Bridges –, mint az előre nem látható dolgok mesteri számbavétele."* Stendhal, a híres francia író pedig így látja: *„Az egész élethölcsességnek az a lényege, hogy felismerjük az emberek cselekedeteinek a rugóit, s ne tévedjünk okoskodásunkban vagy a boldogság elérésének művészetében."* S milyen az időskori bölcsesség? Nézzük ehhez *Déry Tibor* véleményét, aki így fogalmaz: *„A fiatal test mozog, az öreg mozgatja magát. A szellem ugyanígy. Fiatalságunkban minden érzékszervünk nyitva, az öregkor rájuk húzza redőnyeit. Fekete hajjal állandó készenlétben vagyunk jóra, rosszra, fejünk megfehéredvén, igyekszünk elkerülni minden csapdát, mely cselekvésre késztethetne. Ez neveztetik öregkori bölcsességnek."*

Széchenyi István szerint *„a tapasztalás a bölcsesség anyja."* A tapasztalatnak valóban nagy szerepe van a bölcsesség kialakulásában és működésében. Ha jól belegondolunk, akkor arra a következtetésre juthatunk, hogy az életismeret plusz élettapasztalat egyenlő az élet-bölcsességgel. Vagyis: a bölcsesség az ismeretek és tapasztalatok összessége, ötvözete. Azzal a kiegészítéssel, hogy a bölcsességet átitatja az érzelem, a sejtés, átszövi a latolgató töprengés, az empátia és a türelem. A bölcsesség rokon a jósággal is. Ily módon a bölcsesség olyan, mint a turmix, vagy a franciasaláta. Több összetevője van. Ennek keveréke adja a bölcseleti tartalmat, annak sajátos ízét. A bölcsesség egyfajta tehetség, beleérző- és áttekintő képesség nélkül nem lehet az, ami. Szükséges hozzá a körülmények reális számbavétele, a haladás irányának megérzése, a megfontolt előrelátás, a döntések vállalása és felelőssége.



DEMOKRITOSZ MONDJA: „SOKAN NOHA BÖLCSESSÉGET NEM TANULTAK, MÉGIS BÖLCSEN ÉLNEK. SOKAN, AKIK A LEGGYALÁZATOSABB DOLGOKAT MŰVELIK, A LEGERÉNYESEBB BESZÉDEKET TARTJÁK."

Mi az, amit még tudni érdemes a bölcsességről? Az okosság fontos része a bölcsességnek, ám az okos ember nem azonos a bölccsel. Az is tévhit, hogy a bölcsesség kezdete az ősz haj. Az viszont igaz, amit *La Rochefoucauld* állít: *„Könnyebb bölcsnek lenni mások számára, mint magunk számára."* Mint ahogy azt is elfogadhatjuk, amit *L.A. Seneca* mond a bölcs ember erejéről és értékéről: *„A bölcs ... minden rajtaütés ellen föl van vértezve; éber, nem hátrál meg, akár a szegénység, akár a gyász, akár a gyalázat, akár a fájdalom intéz támadást ellene."* A bölcsnek a nyugalom is sajátja.

Nem elegendő azonban az, ha valaki bölcs. Tudnia kell gazdálkodnia ezzel a képességgel, szellemi, erkölcsi erővel. Ebben segíthet *L.N. Tolsztoj* biztatása: *„Nincsenek olyan szerény körülmények, amelyek közt a bölcsesség meg ne nyilvánulhatna."* Fogadjuk meg hát *Horatius* tanácsát, amelyet az Ódákban, illetve a Levelekben közölt számunkra:

„Gyűjtve a bölcs tanokat lelked művelni ne szűnjék.
mert tudomány nélkül létünk a halál üres árnya.
Mindig a bölcsekhez fordulva keresd meg a törvényt,
mely jó útra vezet, s csendes békét ad a létnek."

Szemelvények a bölcsesség témaköréből

● Ha bölcs vagy, ésszel élj, jól sáfárkodj a szóval. *(Sumér költő)*

● Az embernek bölcsessége megvilágosítja az ő orcáját... *(Prédikátor Salamon)*

● A bölcs ember törvénye az: ...a természet rendje szerint él és cselekszik. *(Lao-Ce)*

● A bölcs belátás többet ér minden más adománynál. *(Szophoklész)*

● A szemérmességben bölcsesség él. *(Euripidész)*

● Nincs több vesztenivalója annak, aki elvesztette becsületét. *(Publilius Syrus)*

● A rossz időkre felkészülni bölcsebb, mint csak élvezetekre, dáridókra gondolni. *(Babriosz)*

● Bölcsességben áll az emberi lét, de legfontosabb: ruha s eledel. *(Tao-Jüan-Mind)*

● ...Csak józanul nézz, s ne vakon csodálkozz! *(Dante)*

● Kevés bölcsességgel kormányozzák a világot. *(III. Gyula pápa)*

● A bölcs ember idejében felkészül a viharra... *(Grotius)*

● Az az igazán nagy, akinek bölcsek szolgálnak... *(Gracián)*

● ...nem szégyen attul tanulni, aki többet tud, szégyen megkötni a tudatlanságban magát, s nem tanulni. *(Zrinyi)*

●A természet majd az értelemmel bölcsebbé tesz engemet. *(Csokonai)*

● Mit és mikor és miként kell szólani s tenni? – ez a bölcsesség nagy titka, miről szabályokat adni nem lehet. *(Kölcsey)*

A bölcsek sem tévedhetetlenek. Ha csak a fenti idézeteket nézzük – nem beszélve a külön köteteket megtöltő többiről –, akkor is láthatjuk, hogy ezek a bölcs mondások mennyi értékes gondolatot, figyelemreméltó intelmet, életvezetésünkhöz felhasználható tanácsot tartalmaznak. Ugyanakkor az is érzékelhető, hogy egynémelyik megkérdőjelezhető, vitatható, átformálható, kiegészíthető *(lenne)*. Ez azonban nem baj, hiszen tudjuk: tévedni emberi dolog, s ily módon a bölcsek sem tévedhetetlenek. Lássuk csak.

„Bölcs elmék alkotását sem bősz idő, sem álság nem nyelte el soha" – állítja *Logan*. Bár így lenne! Sajnos, ennél problematikusabb több nagy mű sorsa. Számos bölcs elme kiváló alkotásáról tud a tudomány- és művészettörténet, amelyek rövidebb-hosszabb időre háttérbe szorultak, végleg elenyésztek az időben, a háborús pusztításokban, az adott kor hatalmasainak önző, kapzsi érdekeinek, vagy nemtörődömségének következtében.

Lope De Vega írja, hogy *„a bölcsesség és az erény vak koldusként mendegélnek, a vak vezet világtalant"*. Erre a téves megállapításra Shakespeare-vel válaszolhatunk: *„...a jó jóságot ébreszt"*

„Rengeteg ostobaság van a bölcsben, s tömérdek bölcsesség van az ostobában" – mondja *D.D. Runes*. Ez szójátéknak még úgy, ahogy elmegy, de igazságnak elfogadhatatlan. Már csak azért sem, mert akiben rengeteg ostobaság van, az nem lehet bölcs, aki meg ostoba, abban nem lehet tömérdek bölcsesség.

Petronius szerint *„bölcsnek bor, balgának sör, a jószágnak víz kell."* A víz stimmel, ám a bor és a sör – manapság – mindkettőnek kell, a mai bölcseknek és a mai balgáknak is.

„A bölcs csupán akkor töpreng bajain, ha van valami célja vele; máskor egyéb dolgokra gondol – ám éjszaka egyáltalán semmire" – olvasom *B. Russeltől*. Nem hinném, hogy így lenne, mert a bölcs nem csupán akkor meditál, ha van valami konkrét célja, és az is ritka lehet, hogy éjszaka semmire sem gondol. Magunkról tudjuk, hogy gyakran éppen azért nem megy az alvás – vagy csak felszínesen, hánykolódva –, mert sok mindenre gondolunk.

(folyt. köv.)

– Részletek egy készülő könyvből.

Kárpáti Sándor

Vasutas lányok győzelme

a 2002. évi **városi amatőr tekebajnokságon,** Dombóváron

A dombóvári tekesport gyökerei az 1930-as évekre nyúlnak vissza, igaz akkoriban még csak a *„kocsmai"* kugliszinten művelték vasutas körökben, a mozdonyvezetők Petőfi utcai Dalkörében, vagy éppen a *DVSE* pályán. Az 1950-es évektől azonban a dombóvári fűtőház férfi csapata már rendszeresen részt vett a *MÁV* üzemi bajnokságain.

1980. augusztus 12-én adták át a dombóvári *Spartacus Szövetkezeti Sportkör* minden igényt kielégítő, automata tekecsarnokát, mely jelentős változást hozott az eddig is népszerű sportág életében. A szövetkezet tekecsapata az elmúlt 22 év alatt megjárta a nemzeti bajnokság mindhárom osztályának bajnokságait, ahol minden évadban az első három helyezés valamelyikével gyarapították az egyesület éremgyűjteményét.

Elkészülte óta a vasutas csapatoknak is a *Spartacus Sportkör* ad otthont. A *Vasutasok Szakszervezete* dombóvári szervezetének amatőr női tekecsapata 1980-tól vesz részt rendszeresen e sportág művelésében. A női csapat – immár húszéves pályafutása alatt – minden bajnoki évadban az első három hely valamelyikén zárta a bajnokságot. Ebben az évben ismét figyelemreméltó eredményt tudhatnak maguk mögött. A 2002-es *Városi Női Amatőr Tekebajnokság* csapatbajnokságán a tizenhat induló női csapat közül az *Ilia Jánosné, Vértesi Jánosné, Komlai Katalin és Kovács Mártonné* alkotta együttes a dobogó legfelső fokára állhatott fel. A női egyéni versenyben is kitűnően szerepeltek, mert a rangos vetélkedésben *Ilia Jánosné* ezüst, míg *Vértesi Jánosné* a bronzérmet hozta el.

A NŐI CSAPAT – HÚSZÉVES PÁLYAFUTÁSA ALATT – MINDEN BAJNOKI ÉVADBAN AZ ELSŐ HÁROM HELY VALAMELYIKÉN ZÁRTA A BAJNOKSÁGOT

A 2003-as évadra ismét az aranyérem megszerzése a cél

Az évről-évre megrendezett városi bajnokságokon kívül ott vannak a *MÁV Rt.* által rendezett országos megmérettetéseken is, melyeken szintén kiváló eredményeket értek el, ezzel is öregbítve a dombóvári női tekesport hírnevét. A csinos hölgyekből álló csapat a 2003-as évadra ismét az aranyérem megszerzését tűzte ki célul.

A *MÁV Rt.* gépészet férfi csapata ugyancsak 1980 óta állandó tagja az amatőr férfi tekebajnokságnak. A 2002-es évet II. helyezéssel zárta a *Harangozó László, Suvada Mihály, Oláh László, Kollár Mihály* alkotta gárda a résztvevő tizenhárom férfi csapat között. Egyéni versenyben az aranyérmet ezúttal *Suvada Mihály* akaszthatta a nyakába.

Szöveg és fotó: Beles Lajos

Csokonai Vitéz Mihály díj

A *Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma* 2003. évben új kulturális díjat alapított, mellyel amatőr művészeti csoportok kiemelkedő teljesítményét jutalmazza.

A díj neve: Csokonai Vitéz Mihály díj, mely 2003. január 22-én, a *Magyar Kultúra Napja* alkalmából ünnepélyes keretek közt került első ízben átadásra Budapesten, az *Iparművészeti Múzeumban.* A pécsi *Vasutas Koncert-fúvószenekar* a jutalmazott *„ötök"* egyike volt. Együttesük közel száztagú, amatőr zenészekből álló, világhírű csapat, akik nagy sikerrel képviselik Pécs városát határainkon belül, s külföldön egyaránt.

A díjat a zenekar karmestere, *Neumayer Károly (trombitaművész, a Liszt Ferenc Zeneművészeti Főiskola pécsi tanárképző tagozata rézfúvós tanszékének vezetője, főiskolai docens)* és *Molnár Géza, a Vasutas Művelődési Ház igazgatója vette át Görgey Gábor* kulturális minisztertől.

Legutóbbi kiemelkedő sikereik: 2001. július: *Világzenei Fesztivál (Hollandia), kiemelt I. díj; 2002. január 22: Magyar Kultúra Napja, Pécs-Baranya Kulturális Szövetség által adományozott Nívó Díj; 2002. december: Adventi Koncert, (PTE-ÁOK Aula - A Magyar Rádió rögzítette a hangversenyt).*

KÖSZÖNET AZ 1%-ÉRT!

A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át az elmúlt évben az alapítvány céljaira felajánlották. Vasútbarátaink 2001. évi felajánlásából alapítványunknak az APEH 477.536 Ft-ot utalt át. Ezt az összeget gyűjteményünk fejlesztésére és restaurálására, valamint 2002. évi rendezvényeinkre fordítottuk. Ezúton is megköszönve felajánlásukat, kérjük a 2003. évben is segítsék alapítványunkat adójuk 1%ának átutalásával.

Támogatásukat a hazai vasutak történetének kutatásához, írásos és tárgyi emlékek gyűjtéséhez, kiállításokon való megjelenítéséhez, valamint aktuális rendezvényeink költségeinek fedezésére kérjük.

A személyi jövedelemadó 1%áról rendelkező nyilatkozatra a 18450716-2-06 adószámot és a kedvezményezett nevét írják fel: Vasúttörténeti Alapítvány, Szeged.

Nemes támogatásukat köszönjük.

Szabó Gyula
a kuratórium elnöke

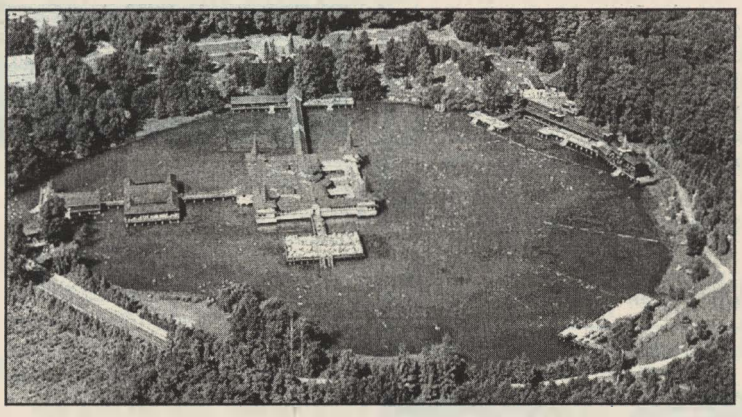
VASÚTEGÉSZSÉGÜGYI KÖZHASZNÚ TÁRSASÁG

Felismerés, gyógyítás, rehabilitáció

Irány Hévíz!

A zord téli időjárásban nem véletlenül esett választásunk a *Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság* hévízi mozgásszervi és rehabilitációs intézetének bemutatására. Különleges élmény a havas télben kiúszni a Hévízi tóra, öreg csontjainknak igen jól esett a tó vizének gyógyereje. Az úszás után megfiatalodva kerestük fel *Kovácsné Tóth Éva* gazdasági igazgatót és *Dr. Kenyeres András* orvos-igazgatót, hogy részleteiben megismerkedhessünk az intézmény életével.

Kellemes és hasznos időtöltés



Elsőként az épületet jártuk be, amely *Hévíz* központi helyén, kelet-nyugati tájolással épült 3663 négyzetméter hasznosalapterülettel,120 ágyas férőhellyel. Az intézmény adottságai mozgásszervi betegek gyógyításához kiválóak. A *Hévízi* tóhoz igen közel elhelyezkedő épületben a gyógyítás technikai feltételeinek széles köre biztosított, a *Szent András Állami Reumatológiai és Rehabilitációs Kórházban* bérelt balneológiai szolgáltatások *(súlyfürdő, medencefürdő, vízi gyógytorna, szénsavas kádfürdő, iszappakolások)* is könnyen megközelíthetőek innen. *Dr. Kenyeres András* készséggel vezetett végig minket az épületen, és a jó gazda büszkeségével válaszolt a kérdésekre.

– Melyek a gyógyító tevékenységük főbb területei?

– Az ellátottak különböző idegi, keringési, anyagcsere, gyulladásos, kopásos eredetű, baleset utáni mozgásszervi panaszainak megszüntetése jelenti feladatunk nagy részét. Intézetünkben hetvenöt ágyon mozgásszervi rehabilitációt végzünk akut események – műtét, trauma, akut egészségi állapotromlás -, illetve krónikusan ható körülmények – anyagcsere betegségek, krónikus mozgásszervi betegségek – következtében az időlegesen elvesztett munkavégző képesség visszaállítása érdekében. Elsődleges célunk a közismerten fokozott igénybevételnek kitett *MÁV* és kapcsolódó gazdasági társaságai dolgozóinak ellátása. A *Vasutas Társadalombizosítási Igazgatósággal* kötött szerződésünk lehetővé teszi bármely magyar állampolgár kezelését is. Negyvenöt ágyon kialakított fizetővendég-szolgáltatásunk bárki számára hozzáférhető. A 2002. január elsejével indított reumatológiai járóbeteg szakrendelésünk keretében a biztosító által nem finanszírozott ágyakon hotelszolgáltatást igénylő vendégeink szakorvos által irányított komplex kezelésben részesülhetnek.

– Mely eredményeikre a legbüszkébbek?

– A közelmúltban főleg a gyógyítás sikerességét elősegítő fejlesztéseknek örülhettünk. Nagyszerű tornatermeket alakítottunk ki. A kúra ideje alatti színvonalasabb ellátás érdekében emeltük a szobák komfortszintjét, modernizáltuk a vizesblokkokat, új hűtőszekrények, televíziók kerültek a szobákba. A korszerűsített liftrendszer is betegeink kényelmét szolgálja. A nyílászárók felújítása, a kazánok cseréje, az autóparkoló kialakítása is mind a gazdaságosabb üzemelést, a költséghatékonyabb gazdálkodást szolgálja. A múlt évben a *Vasútegészségügyi Kht.* egészében bevezetett került minőségirányítási rendszer intézetünkben is jól szolgálja az eredményesebb gyógyítást. A folyamatosan végzett betegelégedettségi vizsgálatok eredményei világosan kijelölik továbbléphetőségünk területeit, illetve megnyugtató módon igazolják vissza munkánkat. Külön ki kell emelni a magasan képzett, szolgálatkész, betegeinkre maximálisan odafigyelő dolgozói gárda szerepét intézményünk sikeres működésében. Folyamatos szakmai továbbképzésükkel, emberi megbecsülésükkel, perspektivikus jövőkép biztosításával, a munkahelyi demokrácia fejlesztésével kívánjuk motiválni őket e magas színvonalú munkavégzés fenntartására. Itt említem meg, hogy munkatársunk, *Dr. Kiss Ágota* adjunktusnő nyerte el *„az év orvosa"* címet 2002-ben.

– Miért szeretnek idejönni a gyógyulni és üdülni vágyó vendégeik?

– A gyógyerejű tófürdő, a felkészült szakdolgozóink szolgáltatásai – masszázs, gyógytorna, fitnessz-tanácsadás –, a finom konyhánk, a hévízi nyugodt zöldövezetes környezet, a hangulatos, szolíd hévízi éjszakai élet komoly csáberőt jelent. Továbbá a *Balaton* és a lélek- és idegnyugtató *Zalai-dombság* közelsége, az általuk nyújtott pihenés és természeti élmény, a *Kis-Balaton*, a bivalyrezervátum, *Rezi és Tátika vára*, és még sokáig sorolhatnánk, mind-mind a kellemes és hasznos időtöltés, szezontól független pihenés lehetőségét nyújtják. A keszthelyi *Festetics-kastély* kínálta kulturális lehetőségek is egyre bővülnek, a fegyvermúzeum, koncertek, tudományos előadások, etnográfiai kiállítások látogatása a kastély csodálatos parkjának bejárásával akár egésznapos program lehet. De kihagyhatatlan élmény *Keszthely* egyéb nevezetességeinek – a *Balaton Múzeum*, a parti promenád, a *Baba Múzeum*, a *Csiga Parlament*, a történelmi panoptikum –, illetve *Hévíz* és környéke látnivalóinak – a románkori egregyi kápolna, a fenékpusztai római emlékek, a cserszegtomaji kilátó – felkeresése is.

– Milyen terveik vannak a közeljövőre nézve?

– Az *ISO 9001* szabvány feltételeinek biztosítása érdekében tervezzük a gyógyszerellátás rendszerének megújítását, az egész intézetre vonatkozó számítógépes adatszolgáltatás kiépítését. Tovább kívánjuk bővíteni intézetünkben tartózkodó betegeink és vendégeink körében az egészséges életmódra nevelés lehetőségét. Erre a mozgásszervi problémák terén már az úgynevezett *„Gerinciskola"* előadásainkkal megtettük az első lépéseket, de vannak még lehetőségeink a testsúly, az élvezeti cikkek, a stressz-mentesítés, relaxálás terén is. Végül, de nem utolsósorban szeretném kiemelni *Dr. Stark Ferenc*, nyugalmazott igazgató főorvos munkásságát, aki 1977-től a *Kht.*-vé alakulás napjáig, 1999. november 1-ig irányította a változó egészségügyi és szervezeti formák között intézetünket. Az itt eltöltött huszonkét év munkája az őt követő generáció számára például kell, hogy szolgáljon. Mint ember, mint orvos, mint vezető nagyon sokat tett azért, hogy magas szakmai színvonalon működő, jól felszerelt intézményben gyógyíthassunk Az új vezetés ennek szellemében igyekszik tovább öregbíteni az intézet jó hírnevét a jövőben is mind a betegeink, mind az itt dolgozók érdekében.

Alapítványok támogatása

Az SZJA törvény alapján a személyi jövedelemadó meghatározott részét (1–1%) az adózó rendelkezése szerint felajánlhatja alapítványok, illetve egyházak javára.

Kérjük, hogy adójának – családtagjai adójának – 1%-ával segítse a vasutas dolgozók, nyugdíjasok, fiatalok helyzetének javítására létrehozott alapítványokat.

A Vasutasok Szakszervezete által alapított alapítványok:

Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány (Célja: rendkívüli élethelyzetbe került vasutas nyugdíjasok segítése.) Adószáma: 19666378-1-42

Vasutas Kulturális Alapítvány (Célja: vasutas művelődési közösségek segítése.) Adószáma: 19666512-1-42

Alapítvány a Vasutas Fiataloknak (Célja: a vasutas ifjúság helyzetének feltárása, elemzése, javítása.) Adószáma: 19637389-2-42

Vasutas Reuma Alapítvány (Célja: a MÁV Kórház reumás betegei kezelési feltételeinek javítása.) Adószáma: 18156106-1-42

A rendelkező nyilatkozatot kitöltve, lezárva, névvel, lakcímmel, adóazonosító jellel ellátott, postai szabvány méretű borítékban, munkáltatói elszámolás esetén a munkáltatónak kell leadni ***március 25-ig,*** vagy egyéni bevallás esetén az ***adóbevallással együtt az APEH-nek kell megküldeni.***

Segítségüket a rászoruló betegek, nyugdíjasok, fiatalok nevében előre is köszönjük.

Vasutasok Szakszervezete

Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint **a MÁV Rt.**

vasúti kocsizár gyártója

örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő

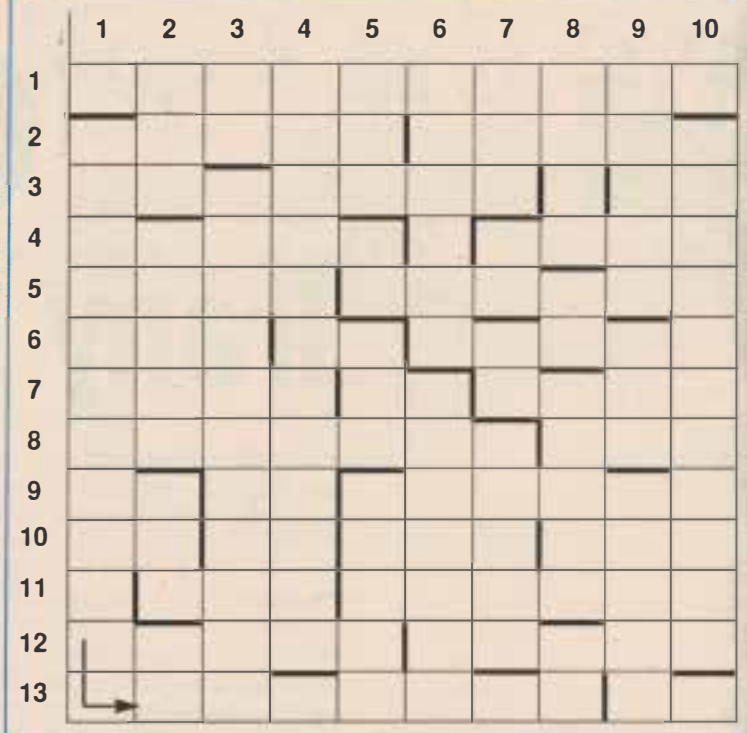
fém és műanyag jelképes

és **biztonsági zárak**

gyártását és forgalmazását mind vasúti, mind közúti célra, magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



1803-1876. Kétszáz éve született vízszint. 1. történelmünk kiemelkedő államférfija. A Batthyány kormányban függőleges 1. volt. Döntő szerepe volt 1867-ben létrejött függőleges 4. Ezt elismerve illették a függ. 10. címmel.

Vízszintes: 1) Megfejtendő; 2) Forrósít, – Olasz női név; **3)** Dunántúli hegység, – szén vegyjele, – néha egyneműi; **4)** ...Satanas, – Zoltán, – Becézett Terézia; **5)** Üledék, – Perek szakértője; **6)** Részben magasra, – Tova, – Nem vers; **7)** Átszálló eleje, – Egyik biztosító, – Bilbaoban van!; **8)** Női név, – Gyökér darab; **9)** Ver, – Néma kos, – Cserje fajta; **10)** Urasági rang (röv.) – Orosz folyó, – Szappan márka, – Fizimiska; **11)** Ittrium, – E helyhez, – Zajos; **12)** Bibliai étel, – Delibes opera; **13)** Hajlat.

Függőleges: 1) Római ötszáz, – **Megfejtendő; 2)** Középen vezet! – Játszma, – Orosz három, – Helyhatározó rag; **3)** Ázsia kezdete!, – Makacsul kitartani; **4) Megfejtendő,** – Kén v.j.: **5)** Foci klub, – ...mi a kő, – A végén talál!, – Téglát rak; **6)** Cukorkát fogyaszt, – kompromittált; **7)** Francia utca, – Páros üteg! – Rubidium v.j. – Piactér, – Vajon; **8)** ...Homo, – Három hangzói, – Vizet fogyasszam, – Páratlan karó!; **9)** Elfogyott, – Zoltán, László, Yvett, – Sémi nyelv; **10)** Római szám, – **Megfejtendő,** – Győzelem betűje.

Készítette: Bánszegi József

Előző számunk helyes megfejtése:

Kertész Imre – Sorstalanság – Kaddis a meg nem született gyermekért. Februári keresztrejtvényünk megfejtésének beküldési határideje: 2003. március 3. Múlthavi nyertesünk: ***Szabó Andrásné*** dányi olvasónk, aki két személyre szóló hétvégi pihenést nyert a ***VKHT (balatonfüredi, hévízi vagy harkányi) rehabilitációs intézetében.*** A lebonyolítás végett kérjük, hívja *Kammermann Csaba* gazdasági igazgatót a 301-0670-es számon.

A Magyar Vasutas márciusi számának lapzártája 2003. március 3-a. Az újságba szánt írásokat közvetlenül Détári Attiláné részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Szerkeszti: A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG ● Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelős kiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke ● Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelős vezető: BALOGH ÁDÁM vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000

ALAPÍTVA: 1904-BEN

MAGYAR VASUTAS

ÁRA: 55,- FT XLVII/3. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2003. MÁRCIUS

A TARTALOMBÓL:

Tudósítunk a középszervi választásokról

(5–12. oldal)

Kongresszusra készülünk

A Választmány 2003. április 9–10-re összehívta a VSZ XV. soros Kongresszusát

Közel egyéves előkészítő folyamat után a Vasutasok Szakszervezete Választmánya 2003. március 13-i ülésén összehívta a VSZ XV. tisztújító Kongresszusát.

A Kongresszus előkészítése során a munkabizottságok 2002 tavaszán elkészítették és tagsági vitára bocsátották a VSZ Alapszabály módosításáról szóló javaslatot, illetve a Programtervezetet. 2002 őszén a Vasutasok Szakszervezete alapszervezetei beszámoló és választói értekezleteken megválasztották tisztségviselőiket és testületeiket és – a Választmány által korábban meghatározottak szerint – a kongresszusi küldötteket, valamint megvitatták a dokumentum-tervezeteket.

Ezt követően, 2003 első negyedévében a területi és a szakmai középszervezetnél megtartották a választóértekezleteket. (Ezekről a rendezvényekről a Magyar Vasutas korábbi és mostani számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)

A Választmány megtárgyalta és elfogadta a Kongresszus elé kerülő dokumentumok – az Alapszabály, a Beszámoló és a Program – tervezetét. A Testület korábbi ülésén javaslatot tett a kongresszusi – az Ügyrendi, a Mandátumvizsgáló, a Szavazatszámláló és Határozatszerkesztő – bizottságok vezetőire és tagjaira, a Jegyzőkönyv hitelesítőkre, illetve véglegesítette a meghívottak névsorát.

2003. március 7-én megkezdte munkáját a Jelölést Előkészítő Bizottság. A testület döntése értelmében valamennyi területi képviseleten és szakmai bizottságnál, illetve rétegszervezetnél 2002. március 27-ig jelölő értekezleteken mutatkozhatnak be a VSZ vezető tisztségére ajánlott személyek. A Jelölést Előkészítő Bizottság 2002. március 27-én és 28-án hallgatja meg a jelölteket, majd ezt követően – a VSZ Választási Szabályzatának értelmében tíz nappal a kongresszus előtt – közzéteszi a jelöltek névsorát.

A Választmány megállapította, hogy a Kongresszus előkészítése az Alapszabály és a hatályos törvényeknek megfelelően történt.

TAGSÁGI VITÁRA BOCSÁTOTTÁK A TERVEZETEKET

A Magyar Vasutas áprilisi számában teljes terjedelmében közreadjuk a VSZ módosított Alapszabályát, valamint a következő négy évre szóló programját, és természetesen bemutatjuk az újonnan megválasztott vezető tisztségviselőket, illetve a testületek tagjait.

Kihívásokkal teli éveket zár **és nyit** a VSZ

A kongresszus a szakszervezetek életében a számadás és a tervek készítésének legfőbb fóruma. A Vasutasok Szakszervezete eseménydús öt évet zár 2003. április 9-én és 10-én. Olyan történéseket tudhatunk magunk mögött, amelyeket nagyon könnyű felidézni, mert mindenkiben nyomot hagytak, aki átélte azokat.

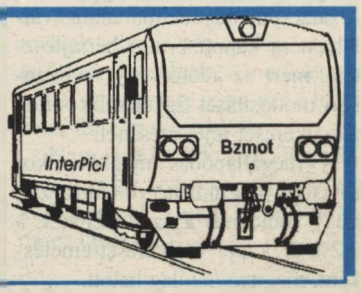
Erre a ciklusra esett a vasutas szakszervezeti mozgalom fennállása óta megtartott leghosszabb (kéthetes) sztrájk, két üzemi tanácsi választás, és számos, a szakszervezeti mozgalmat gyengítő intézkedés is. Ezek közül a legemlékezetesebb a tagdíjlevonások megtagadása, amit joggal minősíthetünk övön alulinak. De ugyanannyi gondot és munkát igényelt tisztségviselőinktől az intézmény visszaállítása, hiszen minden tagot és vasutast ismét meg kellett szólítani: levonatja-e a tagdíját.

A bizakodással várt kormányváltást követő időszak sem múlt el áldozatok nélkül. Múlt nyáron lemondott a VSZ elnöke, majd idén februárban érdekvédelmi alelnöke is. Eközben székházat váltottunk, aktívan részt vettünk az MSZOSZ kongresszusán, ismét sikerült normalizálni a munkaügyi kapcsolatokat a vasúttársaságnál, meghosszabbítottuk a Kollektív Szerződést, és bérmegállapodást kötöttünk.

De a jövő is hasonló feladatokat tartogat számunkra. Remélhetőleg csatlakozunk az Európai Unióhoz és folytatódik a vasút reformja. Ez utóbbi szinte minden vasutast érint, hiszen az egész vasúttársaságot átszervezik. A munkáltató jelentős változásokat tervez a Kollektív Szerződésben, ki kell dolgozni az új bértarifa rendszert, és mindent el kell követnünk, hogy minél több munkahely megmaradjon.

A kongresszus egyik feladata a számadás, de sokkal fontosabb a jövő megtervezése. A kongresszusi küldöttek most sincsenek könnyebb helyzetben, mint elődeik. Sok sikert kívánunk felelősségteljes munkájukhoz! ■

MVJ
ÖNORM M 7812, DIN 6700
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés



Két korsó sör

A minap munkámmal kapcsolatosan Nyíregyházán, a *TBF Biztosítóberendezési Üzemében* jártam. Miután hivatalos kiküldetésemmel sikerült viszonylag rövid idő alatt végeznem, úgy gondoltam, hogy alaposabban megnézem a közelmúltban átadott – a 21. századi igényeknek megfelelően átalakított – új, impozáns vasútállomást. Sétáltam az utascsarnok részben, és ráérősen nézegettem az ízlésesen kialakított és berendezett üzleteket, amikor ismerős jegyvizsgáló kolléga köszönt rám. Az üdvözlést követően szinte egyszuszra hadarta el, hogy a mostani bérfejlesztés nem ér egy kalap sz..t sem, megalázó, hogy tisztességesen elvégzett munkájukat tizedszázalékos mértékű bérfejlesztéssel minősítették, a szakszervezetek a statiszta szerepét töltötték be, lefeküdtek a *MÁV* vezetésének, és egyáltalán mit ad neki a szakszervezet, majd azzal zárta monológját, hogy gondolkodik tagsági viszonyának megszüntetésén.

Éppen a *„Bakterház"*-nak címzett söröző előtt álltunk. Mivel nem volt szolgálatban kollégám, meghívtam egy korsó sörre, úgy gondoltam, míg megisszuk, van időnk higgadtan megbeszélni a vasutasokat érintő elmúlt időszak eseményeit.

Kikértem a két korsót, és kifizettem az érte járó 360 forintot. Szomjunkat csillapítva jót húztunk a habos italból, majd én is belekezdtem a mondandómba.

Ismereteim szerint átlagkereseted pótlékokkal együtt kb. havi bruttó 100 ezer forint. Ebből szakszervezeti tagdíj címén 1.000 forintot fizetsz. Tételezzük fel, hogy kilépsz a szervezetből, abban az esetben az eddig fizetett tagdíjad összegéből 300 forintot személyi jövedelemadóként az *APEH*-nek juttatsz. Tehát, mint alapszervezeti tag 700 forintot *„kockáztatsz"* havonta. Ebből az összegből 350 forint az alapszervezetednél marad, melyből gyermekeid megkapják a mikulás csomagot, téged rendszeresen látlak az alapszervezeted által menedzselt focicsapatban játszani, kollégád a tiszai árvíz idején a házában keletkező károk helyreállításához is a szakszervezet segítségét kérte, de sorolhatnám még az alapszervezetek által szervezett – általam is ismert – *„Katalin-bált"*, nőnapi ünnepséget, stb.

További magyarázat nem szükséges ahhoz, hogy megvonjuk az egyenleget a két korsó sör és a szakszervezetek által kiharcolt többletjuttatások értéke és mértéke között

Ezek után nézzük meg, hogy a másik havi 350 forintért cserébe mit kaptál 2003. évre. Megkötöttük a *Kollektív Szerződést*, melyből csak néhány rátok vonatkozó részt emelnék ki, mely számodra a munkavégzés biztonságát és bizonyos mértékű többletjuttatásokat eredményezett.

A munkaidő mértéke – azonos jövedelem mellett – heti 1 órával csökkent. Az átvezénylési díj összege a 2002-ben érvényes 530 forintról 800 forintra emelkedett. Az étkezési utalvány összege havi 300 forinttal nőtt, és még sokáig sorolhatnám a számodra kedvező változásokat. A munkabéke megőrzése érdekében a szakszervezetek nyomására 5%-os mértékű reformprémium került bevezetésre, mely részedre kb. havi bruttó 5000 forint többletbevételt jelent.

Ezek után úgy gondolom, további magyarázat nem szükséges ahhoz, hogy megvonjuk az egyenleget a két korsó sör és a szakszervezetek által kiharcolt többletjuttatások értéke és mértéke között.

Igazad van, zárta le beszélgetésünket kollégám, majd fenékig ürítettük korsóinkat és távoztunk.

A kijárat felé tartva még megjegyezte, hogy a szolgálatot leadva kollégáival egy-egy korsó sörre ide szoktak betérni. Alkalmanként más-más fizeti a kört, olyan kollégája nincs, aki a rendelésből kivonná magát, csak potyázni szeretne.

De jó lenne ezt a gyakorlatot a szakszervezeti munkában is érvényre juttatni – gondoltam magamban –, mert ezzel csökkenne a *„potyautasok"* száma. Majd barátságosan elbúcsúztunk egymástól.

Kiss Tibor

Nyílt levél a Miniszterelnök Úrnak

Tisztelt Medgyessy Úr!

Reméljük, hogy nem ez volt a szándék!

Egyszer és mindenkorra szögezzük le, amit az állam a száznapos programban biztosított, azt a vállalat ne vehesse el.

Lehetetlen feltételeket teremtett az *OÉT* akkor, amikor a reálkereset növekedésére alkotott megállapodást. Nem túlzottan tisztességes egyik fél részéről sem az, hogy az alacsony keresetűek rovására kötnek megállapodást.

AZ ÖRDÖG A RÉSZLETEKBEN REJLIK

Ez a rendszer már akkor látható volt, és így diszkriminatívvá vált a 2003. évi bérfejlesztés. A *MÁV Rt.* területén a keresetfejlesztési megállapodás kapcsán mintegy 18000 fő alacsony jövedelmű munkavállaló nem kapott bruttó bérfejlesztést, mert az adótörvény szeptemberi módosítását figyelembe vették a reálkereset fejlesztésénél.

A megállapodás megkötésekor ez a tény már tudható volt, de azzal, hogy mindenki a saját bérének a 3,2%-át kapja reálkereset-emelésként, megnyugtatólag hatott.

Az ördög a részletekben rejlik, mert hogy mit értünk kereset alatt, másként értelmezi a *MÁV* vezetése, és másként a munkavállaló.

A munkavállalók több csoportja külföldön, a közös társvasúti és *MÁV* határállomáson dolgozik, melyért a *Kollektív Szerződésben* meghatározott napidíjat kap. A napidíj 70%-a adóköteles jövedelem, mely után a különböző járulékokat is megfizetik.

Kértük a munkáltatót, hogy a bérfejlesztésnél vegye figyelembe a munkáltató által kifizetett napidíjat, mert az adótörvény a bér és a napidíj összevonásával megszünteti az alkalmazotti kedvezmény igénybevételi lehetőségét.

A munkáltató elutasító válasza tette világossá, hogy az alacsony keresetű munkavállalókat a munkáltató diszkriminálta, mert az adótörvénynek csak a munkáltatóra kedvező, reálkereset-növelést nem igénylő passzusait veszi figyelembe, az egyéb jövedelmek kompenzációs igényét nem.

Reálkeresete csak annak a munkavállalónak van a munkáltatónál, akinek nincs egyéb, vagy más munkáltatótól származó jövedelme. Mindenki másnak reáljövedelme van, melyet az adótörvény határoz meg és egységesít az adójóváírások figyelembevételével.

Ha egy munkavállaló azért nem kap a munkáltatójánál bérfejlesztést, mert alacsony jövedelme miatt az alkalmazotti kedvezmény biztosítja a reálkeresetnövekedését, akkor ha évközben egyéb jövedelemre tesz szert, az adójóváírást vissza kell fizetnie és a munkáltatójánál reálkeresetnövekedése nem lesz. Holott a magasabb jövedelmű rétegek a reálkereset biztosításához 7–11% közötti bruttó keresetfejlesztést kaptak. További probléma még az a káosz, ami az alkalmazotti kedvezmény igénybevételi nyilatkozatok körül alakult ki, hiszen a munkáltató nem tudja, vagy nem akarja havonta követni a változásokat. Az adótörvény változásaihoz igazítani egy bérfejlesztést, újabb problémákat vet fel, mert a most elmaradt bruttó alapbér-növekedést a munkavállaló már soha sem kaphatja vissza, és a táppénzéből és a nyugdíjazásakor is nagyon hiányozni fog!

PROBLÉMA A KÁOSZ

A diszkriminációt akkor követi el a munkáltató, amikor az alacsonyabb jövedelműeket azzal bünteti, hogy az egyéb jövedelméből fedezteti le a cégnél kifizetendő megállapodások alapján járó reálkereset-növelést.

Kérjük t. *Miniszterelnök Urat*, hogy a *MÁV Rt*-nél a reálkereset fejlesztésből kizárt munkavállalók részére 7,7% bruttó alapbérfejlesztést biztosíttatni szíveskedjen a diszkrimináció megszüntetése érdekében.

Budapest, 2003. március

Pszota Árpád
szakszervezeti tisztségviselő

AZ ÉRDEKVÉDELEM AKTUÁLIS KÉRDÉSEI

● **A VASÚTI ÉRDEKEGYEZTETŐ TANÁCS** tagjai a négyéves megállapodásban foglaltaknak megfelelően február 18-án külön megállapodást írtak alá a *MÁV Rt. Reform Konzultatív Bizottság (RKB)* létrehozásáról. Az *RKB* feladata lesz a *MÁV Rt.* működési, szervezeti és finanszírozási reformjával összefüggő, a munkavállalókat érintő változások körültekintő előkészítésének figyelemmel kísérése. A bizottság tevékenységének külön jelentőséget ad hazánk küszöbön álló európai uniós csatlakozása. Az új grémium tagjai a munkáltató, a reprezentatív szakszervezetek, a *Központi Üzemi tanács* és a *Központi Munkavédelmi Bizottság* képviselői.

● **A SZOLGÁLATI FŐNÖKSÉGEK KEZELÉSÉBEN** lévő hétvégi házak és üdülők központi kezelésbe kerülése miatt kifogást emelt szakszervezetünk. Az eredménytelen egyeztetést követően a Vasutasok Szakszervezete bírósághoz fordult. Rendelkezése kiadása előtt a munkáltató nem biztosította a szakszervezetek véleményezési jogát. A munkáltató tiszta helyzetet és esélyegyenlőséget akar üdülő ügyben. Úgy gondolja, hogy az üdülőjegyek elosztása során figyelembe kell venni a főnökségek saját üdülőit is. A szakszervezetek eljárási jogának megsértésén túl a munkáltató ott hibázott, hogy a rendelkezés kiadása előtt nem adott sem tájékoztatást, sem garanciát az egyes munkavállalói közösségeknek az üdülőik további igénybevételére vonatkozóan. Ezek a közösségek plusz áldozatok árán hozták létre és működtették ezeket a kis családi üdülőket és most nem tudni, mi lesz a sorsuk. Szakszervezetünk álláspontja szerint a békét és bizalmat a helyi üzemi tanácsokkal megkötendő – a további igénybevételre vonatkozó – megállapodások teremthetik meg.

● **A KÉPERNYŐS MUNKAHELYEK** rendeletben szabályozott munkafeltételeinek alkalmazását tekintette át a *Vasúti Érdekegyeztető Tanács* március 11-én, miután a *Központi Munkavédelmi Bizottság* a munkáltatóval perben áll és nem tud működni

A napirend tárgyalása során kiderült, hogy a rendelet által biztosított két éves felkészülési idő ellenére a *MÁV Rt.*-nél még számos képernyős munkahely nem felel meg az előírt követelménynek.

A munkáltató nem biztosította a szakszervezetek véleményezési jogát

Szakszervezetünk véleménye szerint a törvényes munkáltatást sértő helyzet oka a munkakörülmények javítását hivatott költségek maradékelven történő kezelése, illetve az év közbeni költségelvonások. Az elfogadhatatlan helyzet miatt a *VSZ* kezdeményezte a napirend szeptemberi ismételt tárgyalását. Bízunk benne, hogy a törvényi elvárásoknak a munkáltató addigra eleget tesz.

● **A 2002. DECEMBERBEN KIFIZETÉSRE KERÜLT 20.200 FT-OT** egyes munkavállalóknak nem számfejtették. Ennek szakszervezetünk utánajárt. Azoknak a munkavállalóknak, akiknek betegállomány miatt nem számfejtették az összeget, pótolják és a márciusi zárfizetéssel kifizetik az összeget. Továbbra sem jogosultak viszont azok, akiknek 2002-ben igazolatlan hiányzásuk volt, akik 2002-ben kerültek a vasúthoz, illetve a kifizetési időpontig nyugdíjba kerültek.

● **A HARMADIK PÉNZTÁRI TAGSÁG LEHETŐSÉGE** még mindig várat magára, pedig az ügy rendezésébe bekapcsolódást nyertek a vasutas önkéntes pénztárak is. Az elkülönült érdekek miatt megegyezés nem született. A megnyugtató megoldás érdekében a *MÁV* vezetése az Állami *Pénztárfelügyelethez* fordult állásfoglalásért. Válasz még nem érkezett.

● **A MÁV ÓVODÁK KÖRÜL KIALAKULT HELYZETRŐL** adott tájékoztatást a munkáltató.

A *MÁV Rt.* nem bezáratni akarja az óvodákat, hanem a költségeket kívánja átcsoportosítani a vasutasság jóléti juttatásain belül. A vasútnak nem feladata az óvodák működtetése.

A lehetséges önkormányzati átvételekről megkezdték a tárgyalásokat. Két városba még nem jutottak el *(Szeged, Debrecen)*. Különböző megoldások lehetségesek. Lesz, ahol az önkormányzat a teljes intézményt átveszi és lesz, ahol a gyerekekkel együtt tudják fogadni a személyzet egy részét is. Lesznek olyan munkavállalók, akiknek jelenlegi munkáltatójuk fog felmondani és lesznek olyanok is, akik visszakerülnek a vasúti létszámba. Keresik a legjobb megoldásokat. A gyermekek elhelyezéséről minden esetben gondoskodnak.

Szakszervezetünk javasolta, hogy valamennyi óvoda sorsának megnyugtató és elfogadható rendezése érdekében a Vasúti Érdekegyeztető Tanács külön foglalkozzon az üggyel, miután a munkáltató a két – még hátralévő – önkormányzattal is tárgyalt.

● **NEGYEDÉVVEL A NÉGYÉVES MEGÁLLAPODÁSHOZ KAPCSOLÓDÓ** együttműködési megállapodás aláírása után, a hétköznapok történéseit sorra véve a munkaügyi kapcsolatok új fejezetébe vetett bizalmam meginogni látszik. Gyanúsan növekszik azon az eseteknek a száma, amikor a munkavállalók képviselőit megillető jogok sérülnek, a munkáltatói intézkedés pedig, mely ezt a helyzetet felszámolná, késik.

Nem elég korrekt megállapodásokat kötni, azoknak érvényt is kell szerezni, azokat be kell tartani, és tartatni!

Varga Gyuláné

A VASUTAS SZAKSZERVEZETEK SZEREPE

A DOLGOZÓK ÉRDEKVÉDELMÉBEN AZ EURÓPAI UNIÓ TERÜLETÉN

Az Európai Unión belül az egyes vasutaknál nem állapítható meg nagyobb különbség a béreknél és a munkafeltételeknél, ami a gazdasági közösség összehangolt szociálpolitikájának köszönhető. A befolyásos és jól működő szakszervezeteknek köszönhetően az európai vasutasok szociális helyzete kedvezőnek mondható. Az utóbbi évtizedek folyamán számos előnyt vívtak ki maguknak: a munkahely biztonsága, tizenharmadik havi illetmény, idő előtti nyugdíjbavonulás lehetősége és megfelelő prémiumrendszer. A *„nagylétszámú szakszervezeti tagság képezi erőnket"* jelentette ki egy spanyol mozdonyvezető, aki az autonóm szakszervezet egyik vezetőségi tagja. *„Hosszú ideje a RENFE a legnagyobb munkaadó Spanyolországban".*

A vasutasok szociális helyzete az egyes vasutaknál az Európai Unión belül nem mutat nagyobb eltérést. Egy mozdonyvezető a belga vasútnál (SNCB) átlagosan 2800 euro bruttó fizetést kap havonta (kb. 672 000 Ft). Az utóbbi öt évben a bérek 1900 euroról emelkedtek 2800 eurora. Az Egyesült Királyságban a mozdonyvezetőhiány és a vasutak privatizálása jótékony hatást gyakorolt a bérekre. Egy mozdonyvezető elérheti a havi 3900, sőt a 4300 euros havi fizetést, ha az Eurostar vonatot vezeti. A minimum ennél a beosztásnál 2500 euro.

A nyugdíjazás helyzete elég változó. Belgiumban általában 60 év, a mozdonyvezetőknél 55 év. Franciaországban ez 55, illetve 50 év. Spanyolországban és az Egyesült Királyságban 65 gyertyát kell elfújni, hogy valaki letehesse a munkát általában, de a mozdonyvezetőknél a nyugdíjkorhatár 60 év. Jelentős előny még az, hogy a nyugdíj 60 éves korban az utolsó munkabér 100%-a és 92% akkor, ha valaki két évvel korábban megy nyugdíjba.

A vasúti teherforgalom március 15-én bekövetkező liberalizációja megváltoztathatja ezt a helyzetet. Sokan félnek attól, hogy a magán vasúttársaságok létrejöttével az elért vívmányok és a bérezések eddigi rendszere megszűnik, ami kedvezőtlen lesz a vasutasokra. Egy ilyen helyzet elkerülésére tárgyalások vannak folyamatban a szociális partnerek között. Három célt látnak maguk előtt: a mozdonyvezetők szabad mozgásának lehetősége Európában, a személyzet munkafeltételeinek rögzítése és ennek alapján egy európai kollektív szerződés megalkotása a szektor minden dolgozója számára. Ebben le kell rögzíteni a minimálbéreket, és lehetővé kell tenni a pihenőidő és a vezetésben eltöltött idő harmonizációját az Unión belül. Ez 2003. év harmadik harmadára várható. Az egyezménynek tartalmaznia kell az új európai munkavállalói engedélyek kiszolgáltatására felhatalmazott szerveket. A Brüsszelben lévő szervekre vonatkozólag ezt a feladatot egy jövőben felállítandó európai biztonsági és végrehajtó ügynökségnek kell teljesíteni. Ennek létrehozásáig a szociális partnerek az illetékes nemzeti vasúttársaságokra kívánják ezt a feladatot rábízni.

Az Európai Unióba belépő tíz új ország csatlakozásával a körülményektől függő konkurenciától lehet tartani. A lengyel, a magyar vagy a cseh fuvarozók megjelenésével a közúti szektor költségeinek jelentős csökkenésével számolhatunk. A vasút már jelenleg is komoly versenytársa a közúti fuvarozásnak. Remélni lehet azonban, hogy a közlekedés rehabilitációja helyreállítja majd a brüsszeli felelősök által annyira kívánt egyensúlyt.

Hajós Béla
(Rail et Transports, 2003. február 12.)

Gazdaságtalan-e a vasút? (15.)

Az alábbiakban folytatjuk sorozatunkat, amelyben a *Levegő Munkacsoport* szakértői elemzik, hogy milyen okok vezettek a magyar vasút térvesztéséhez az elmúlt két évtizedben.

a repülőterekhez vezető utakat, vasutakat közpénzből építik meg

A légiközlekedés is hatalmas támogatásban részesül

Nemzetközi utasforgalom esetén nem kell áfát fizetni a repülőjegy után

A nagyobb távolságú személyszállításban a vasút egyik fő versenytársa a repülőgép. A légiközlekedés azonban hatalmas rejtett és nyílt támogatásban részesül szerte a világon. Ez a támogatás az alábbiakban nyilvánul meg:

A repülőgépek üzemanyagát, a kerozint nem terheli jövedéki (fogyasztási) adó. Ez óriási versenyhátrányt jelent mindazon versenytársaknak a személy- és árufuvarozás piacán, amelyeknek ezt az adót meg kell fizetniük.

A nemzetközi utasforgalom esetén nem kell áfát fizetni a repülőjegy után.

A légitársaságok gyakran vámkedvezményt kapnak a beszerzéseikre. (Például a MALÉV repülőgép-vásárlásaira az utóbbi években az állam többmilliárd forint vámot engedett el.)

A légitársaságok, illetve a repülőterek gyakran kapnak közvetlen állami támogatást a beruházásaikra. Magyarországon például így épült és bővült a Ferihegyi repülőtér (és a jövőben is részben így tervezik bővíteni), valamint közpénzből további milliárdokat juttatnak egyes vidéki repülőterek fejlesztésére is.

A legtöbb ország repülőterein vámmentes (adómentes) boltok üzemelnek. Az Európai Unió már betiltotta ezeknek a boltoknak az üzemelését, mivel álláspontja szerint súlyosan sértették a tisztességes piaci versenyt. Azonban saját dolgozóinak és az utasoknak a járatokon történő fogyasztása továbbra is adómentes maradt!

A légitársaságok és a repülőterek (beruházási támogatások stb.) hatalmas közvetlen állami támogatásban részesülnek szerte a világon. A légitársaságok befolyására jellemző, hogy a 2001. szeptember 11-i terrortámadás után az amerikai kormány 15 milliárd dollár vissza nem térítendő támogatást adott az amerikai légitársaságoknak. (New York városa, amely a támadás legsúlyosabban érintett áldozata volt, ennek az összegnek csak a töredékét kapta állami támogatásként!) Ugyanezen ürüggyel az Egyesült Királyság, Franciaország és Németország is számottevő támogatást adott a saját légitársaságainak. Bár az Európai Bizottság és az Európai Parlament egyes körei kétségüket fejezték ki, hogy ezek a támogatások összeegyeztethetőek-e a szabadpiaci versennyel, a légitársaságok hatalma nagyobbnak bizonyult. A légiforgalom pedig – némi átmeneti visszaesés után – azóta is töretlenül növekszik.

A magánrepülőgépek üzemeltetői kiadásaik nagy részét költségként elszámolhatják, azaz a magáncélú repülést törvénytelenül olyan pénzből finanszírozzák, amely után nem kell fizetni személyi jövedelemadót és társadalombiztosítási járulékot.

Sok országban – így például az EU-ban – a légitársaságoknak nem kell áfát fizetniük, ha repülőgépet vásárolnak. Minden más közlekedési ágazatban a járművásárlás után meg kell fizetni az áfát.

Bár a beruházási áfát minden cég visszaigényelheti, ez a kedvezmény esetenként többhónapos *„ingyen hitelt”* jelenthet a légitársaságoknak.

Az erős légiflottával rendelkező államok légitársaságaik számára más államok területe feletti átrepülési kedvezményeket és egyéb különleges jogokat kapnak.

A repülőterekhez vezető utakat, vasutakat túlnyomó részben közpénzekből építik meg, és tartják fenn. (Németországban például az állam 1993 és 1998 között 3 milliárd márkát fordított a repülőterek és a hozzájuk legközelebb eső városok közötti új utak és vasúti összeköttetések kiépítésére.)

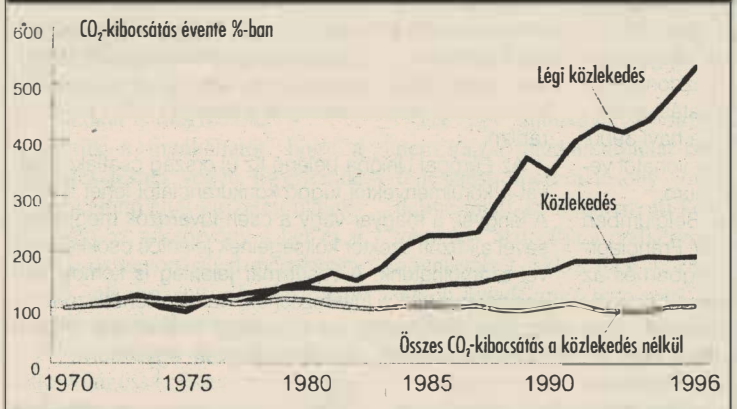
A légiközlekedés fejlesztésére számolatlanul költöttek – és költik ma is – a pénzt szerte a világon a hadikiadások keretében. Ennek hasznából a polgári légiközlekedés is jelentős mértékben részesül, azonban erről szemérmesen hallgatnak.

A repülőtereken lévő határőrséget és vámhatóságot közpénzből tartják fenn.

A magánrepülőgépek üzemeltetői kiadásaik nagy részét költségként elszámolhatják, azaz a magáncélú repülést olyan pénzből finanszírozzák, amely után nem kell fizetni személyi jövedelemadót és társadalombiztosítási járulékot. Ez nem törvényes, de mindennapi gyakorlat, aminek megszüntetésére a hatóságok semmit sem tesznek. Ez azt jelenti, hogy egy rendkívül szűk, jómódú réteg súlyosan környezetpusztító szórakozását ily módon is segítjük közpénzekkel.

Végül, de nem utolsósorban, talán a legnagyobb támogatásban azáltal részesül a légiforgalom, hogy nem fizeti meg az általa okozott hatalmas környezeti, egészségi és egyéb károkat. Ugyanakkor éppen a légiközlekedés forgalma és ezzel együtt szennyezőanyag-kibocsátása növekszik a leggyorsabban (ld. a 23. ábrát!).

23. ábra: A légiközlekedés CO2-kibocsátása mutatja a legnagyobb növekedést



Forrás: Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség

Lukács András – Pavics Lázár

Beszámoló küldöttgyűlés

A VSZ Budapesti Területi Képviseletén

Közel száz küldött gyűlt össze 2003. február 25-én a *MÁV Rt. Budapesti Igazgatóságának* tárgyalótermében, hogy megvitassák a *Vasutasok Szakszervezete Budapesti Területi Képviselete* 1998-tól napjainkig terjedő időszakról szóló beszámolóját, a *VSZ XV. Kongresszusa* dokumentumtervezeteit, és megválasszák a képviselet vezető tisztségviselőit.

ÁTSZERVEZÉSEK MIATTI BIZONYTALANSÁG

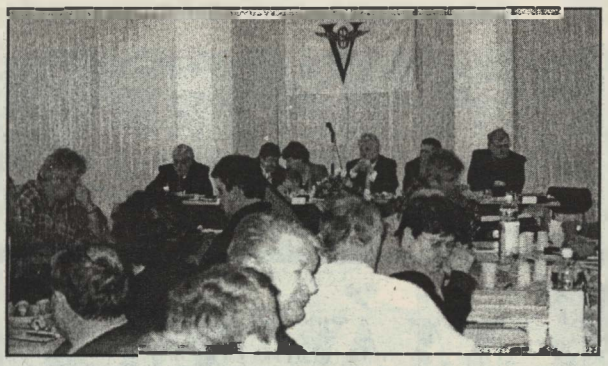
Az értekezlet levezető elnökéül *Szabadi Lászlót* választották meg a küldöttek, aki felkérte *Király Károlynét*, a *Területi Képviselet* titkárát, hogy tegye meg szóbeli kiegészítését a rendkívül részletes és pontos írásos beszámolóhoz.

Király Károlyné elsőként az elmúlt öt évben végbement társadalmi változások hatásait elevenítette fel, majd kihangsúlyozta, hogy a múlt évi kormányváltásban a vasutasoknak is nagy szerepük volt. Arra a szónoki kérdésre válaszolva, hogy ezt miért emlegeti fel, fontosnak tartotta elmondani, hogy a miniszterelnök néhány héttel korábbi országértékelő beszédéből a vasútfejlesztés kimaradt. A *TK*-titkár szólt a vasutasok jelenlegi bizonytalanságáról, az alapítványi óvodák tervezett bezárásáról, és a gazdasági társaságok esetleges privatizációjáról.

Mint kihangsúlyozta, a jövőben a vasutasság által évtizedek alatt felhalmozott szociális és jóléti intézmények, a munkahelyek megőrzése és a bérek reálértékének javulása érdekében nagyobb összefogásra lesz szükség. Befejezésül megköszönte minden tisztségviselő munkáját, aki kivette részét az elmúlt nehéz öt esztendő szakszervezeti munkájából.

A kormányváltást követően a *MÁV Rt.*-nél normalizálódtak a munkaügyi kapcsolatok...

A vitában elsőként *Simon Dezső*, a *VSZ* alelnöke szólt a közelgő kongresszus előkészítéséről, a *Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségében* elfoglalt helyünkről, a székházváltásról, valamint az utóbbi időszakban kötött érdekvédelmi megállapodásokról.



A küldöttek hozzászólásai hűen tükrözték a *VSZ* tagjainak véleményét. Szóba került az átszervezések miatti bizonytalanság, a bérfejlesztésből kimaradtak sérelmei éppúgy, mint a harmadik pénztártagság körüli huzavona.

A rendezvényen részt vett *dr. Márkus Imre*, a társadalmi kapcsolatokért felelős kormánybiztos, aki felszólalásában kiemelte annak jelentőségét, hogy a kormányváltást követően a *MÁV Rt.*-nél normalizálódtak a munkaügyi kapcsolatok, amit a szakszervezeteknek ki kell használniuk tagjaik érdekeinek érvényesítésére.

A beszámolót, a vitát és a válaszokat a testület egyhangúlag elfogadta, majd sor került a *Területi Képviselet* vezető tisztségviselőinek megválasztására. A küldöttek a jelölést előkészítő bizottság javaslata alapján a *VSZ Budapesti Területi Képviseletének* titkárává *Király Károlynét*, titkár-helyettesének *Horváth Csabát* választották meg. **KSz.**

Fennakadások az érdekegyeztetésben

Tudósítás a VSZ Pályagazdálkodási Intéző Bizottság választói értekezletéről

A *Pályagazdálkodási Központ* Hunyadi utcai központjában 2003. március 4-én gyűltek össze a *Vasutasok Szakszervezete Pályagazdálkodási Intéző Bizottságának* küldöttei, hogy számot adjanak az elmúlt időszak tevékenységéről, és megválasszák a testület vezetőit.

Nógrádi Sándor levezető elnök, miután köszöntötte a rendezvény résztvevőit, vitára bocsátotta az *Intéző Bizottság* írásos beszámolóját, amelyhez *Polgár József IB*-titkár fűzött szóbeli kiegészítést.

A felszólalók többsége a vasútreform következtében végbemenő átszervezések miatti aggodalmának adott hangot. Az elhangzottak szerint számos esetben hajtanak végre intézkedéseket a szakszolgálatnál a törvény által előírt helyi egyeztetések megtétele nélkül. Példaként az üdülők központosítását hozták fel több szolgálati helyről, miszerint a helyi üzemi tanácsok együttdöntési, illetve véleményezési jogai is sérülni látszanak. De az egyes tevékenységek átszervezése sem tervezetten folyik, amely a hozzászólók szerint nélkülözi az alapos szakmai előkészítést, és ehelyett politikai indíttatású döntések születnek.

Polgár József a felszólalásokra adott válaszában kifejtette, hogy a gazdasági vezetéssel akár csak eddig, a jövőben is rendszeres kapcsolatra törekszenek, amit a négyéves megállapodás is garantál. Ennek ellenére valóban azt tapasztalják, hogy még a nagyobb létszámot érintő átszervezéseket sem egyeztetik megfelelően. Ennek elkerülése érdekében felkérte a *VSZ* jelenlévő vezetőit, hogy az érdekegyeztetés keményebb eszközeit igénybe véve lépjenek fel.

Ugyancsak megoldandó feladat a tisztségviselők státuszának rendezése, mert számos helyről kaptak jelzést, hogy az adott alapszervezet titkárát a gazdasági vezetés nem fogadja el partnerül. *Polgár József* jogi védelmet és megoldást sürgetett a kialakult probléma megoldása érdekében. Majd *Kis Tamás* alelnöknek megköszönte a gazdasági társaságoknál történtekről szóló áttekintést, és örömmel nyugtázta *Simon Dezső* alelnök elismerő szavait.

A potyautas jelenségről szólva *Polgár József* bizakodásának adott hangot, miszerint reméli, hogy a jövőben egyre többen felismerik: szükségük van érdekvédelemre.

A beszámoló elfogadását követően a választóértekezlet *Polgár Józsefet IB*-titkárnak, *Asztalos Lászlót* és *Vida Istvánt* titkár-helyettesnek választotta. **k.**

BEMUTATJUK

Zlati Róbert, a FÉIB új titkára

A *Vasutasok Szakszervezete Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottsága (FÉIB)* 2003. március 11-én tartotta *Beszámoló és Választó Küldöttgyűlését*. A testület jobbító szándékú kritikai megnyilatkozásoktól és vitáktól sem mentes körülmények közt új titkárt választott *Zlati Róbert* személyében. Az új titkárt arra kértük, mutatkozzon be és ismertesse elképzeléseit.

Harmincöt éves vagyok, 1991 óta vasutas. *Várpalota Állomásfőnökségen* forgalmi szolgálattevőként dolgozom, a *MÁV*-hoz kerülésem óta szakszervezeti tagként. Ebből – rövid kihagyással – a legtöbbet a *VSZ*-ben töltöttem, de vállalom, hogy egy rövid időre társaimmal a *VDSZSZ*-t is kipróbáltuk. Elődöm, a helyi szb-titkár hívott vissza. 1997-ben kezdtem a *VSZ Ifjúsági Tagozatában* aktívan tevékenykedni. 1999 februárjában választottak meg a helyi *VSZ* alapszervezet titkárává, amit a tavaly októberben tartott választásokon megerősítettek. 2003-ban megválasztottak a *Szombathelyi Területi Szakmai Bizottság* vezetőjének, így lettem a *FÉIB* tagja.

1986-ban érettségiztem *Várpalotán*, majd 2001-ben Személyügyi gazdálkodó felsőfokú szakképesítést szereztem a *VSZ* támogatásával. Pillanatnyilag a *Széchenyi István Egyetem* főiskolai hallgatója vagyok gazdálkodói szakon.

Hatalmas átalakulás előtt áll a szakág, amely komoly feladatok elé állítja a szakszervezetünket. Meggyőződésem, hogy ezeknek a kihívásoknak csak egy jól felkészült csapat lesz csak képes megfelelni. Ennek a közösségnek a legfontosabb feladata, hogy olyan körülményeket teremtsen a *FÉIB*-hez tartozók körében, amely segít felszínre hozni a véleményeket, majd az alapos vitát követően a szükséges döntéseket a testületek hozzák meg.

Az új csapat magját a ferencvárosi *Szabó Gyula*, és a nyíregyházi *Biacs Béla FÉIB* titkárhelyettesek, valamint *Fridrich Imre*, személyszállítási szakreferens alkotják, akiket szintén a küldöttértekezlet választott meg. De ugyanígy számítok az *Intézőbizottság* minden tagjára, akik valamennyi területet képviselik.

FONTOS A TISZTSÉVISELŐK KÉPZÉSE

Az átszervezés előreláthatólag érinteni fogja az alapszervezeti rendszert is. Jelenleg úgy érzem, hogy a kis lakóhelyhez kötött tradicionális közösségek erősebbek, mint az érdekvédelmi logikát követő új felállás. Az újonnan létrehozott és hozandó munkáltatói pontokhoz a szakszervezeti partnerséget valószínűleg az alapszervezetek és a *FÉIB* közé ékelődő köztes szervezet tudja majd feloldani. Ha ezt az elképzelést támogatja majd a többség, akkor azon kell dolgoznunk, hogy ezekre a tisztségekre a lehető legmegfelelőbb embereket sikerüljön megtalálni. Éppen ezért fontosnak tartom a tisztségviselők képzését.

Mint említettem, a jövőre nézve nagyon fontos, hogy szervezetszerűen működjünk, mert az előttünk álló feladatokat csak összefogással oldhatjuk meg. Meggyőződésem, hogy a titkári testületben erre megvan az igény, ami egyben garancia arra, hogy elképzelésünk megvalósuljon. *–k–*

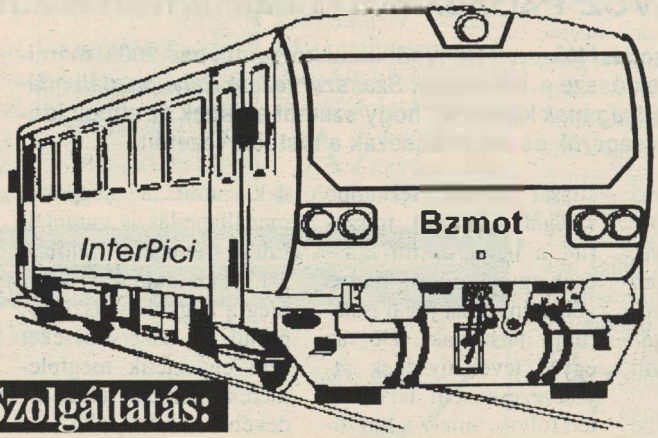
MVJ

TÜV CERT ISO 9001

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2

ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:

- vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
- vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
- 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
- Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése

InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:

- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás
- alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Rendhagyó küldöttértekezlet a VSZ Női Tagozatánál

„NŐ NÉLKÜL CSALÁD, TÁRSADALOM, ÁLLAM, NEMZET EL NEM LEHET." (BABOSS LÁSZLÓ)

A Vasutasok Szakszervezete Női Tagozata újszerű küldöttértekezletet tartott február 27-én, a MÁV Rt. Budapesti Területi Igazgatóság kultúrtermében.

Nem szokványos ugyanis, hogy egy beszámoló és vezetőség-választó értekezlet pódiumbeszélgetéssel fejeződjék be. A tisztújító tanácskozáson 49 küldött vett részt, a VSZ-hez tartozó valamennyi terület és szakma képviseletében. Megtiszelték a küldöttértekezletet jelenlétükkel: *Potápi Rita*, a *Friedrich Ebert Alapítvány* (FES) főmunkatársa, *Völgyi Sándorné*, az MSZOSZ Női Választmányának elnöke, *Simon Dezső*, a VSZ alelnöke, *Varga Gyuláné*, a VSZ Közgazdasági Osztályának vezetője, a VSZ Területi Képviseleteinek titkárai, a pódiumbeszélgetés résztvevőiként pedig: *Kugler Flórián*, a MÁV Rt. humánpolitikai vezérigazgató-helyettese, *Mészárosné Halász Judit*, az Esélyegyenlőségi Főigazgatóság főmunkatársa és *Kordás László*, az MSZOSZ alelnöke.

A tanácskozást *Hercegh Mária*, a Női Tagozat vezetője nyitotta meg. A levezető elnöki feladatokat *Kollár Sándorné* és *Pszota Árpád* látták el.

A küldöttértekezlet napirendjén szerepelt: – a Női Tagozat 1998-2003 közötti időszakban végzett munkájáról szóló beszámoló; – a Tagozat 2003-2007 időszakra szóló programja; – a szervezeti- és működési szabályzat módosítása; – a Női Tagozat vezetőinek és a Nőbizottság tagjainak megválasztása; – utolsó napirendként pedig pódiumbeszélgetés az esélyegyenlőségről.

Az értekezlet résztvevőinek előzetesen megküldött, mind küllemében, mind tartalmában rendkívül színvonalas írásos anyagokhoz *Hercegh Mária* tagozatvezető fűzött szóbeli kiegészítést. Mondandójában kiemelte a beszámolási időszakban a női érdekvédelemben elért legfőbb eredményeket, így: a Gyest igénybevevők egyéves felmondási védettségének Kollektív Szerződésben rögzítését, átképzési támogatásuk megteremtését, a Foglalkoztatási Törvény módosításának elérését, az Esélyegyenlőségi Bizottság MÁV Rt-nél történő létrehozásának KSZ-be foglalását, a VSZ-en belül a kongresszusi küldöttekre vonatkozó 30%-os kvóta megszületését.

A programban rögzített jövőbeni feladatok közül hangsúlyozta: az Esélyegyenlőségi Bizottság tartalmas munkája megvalósulásának segítését, az *„élethosszig tartó tanulás"* programja kidolgozásának szorgalmazását, az Esélyegyenlőségi Törvény mielőbbi megalkotásának fontosságát, az SZSZNSZ *„Legyen vége a diszkriminációnak, egyenlőséget a nőknek most!"* – akcióterve gyakorlati érvényesítését.

A vitában 10 hozzászólás hangzott el. A hozzászólók foglalkoztak a Gyest igénybevevők fokozott munkajogi védelmével, a továbbtanulás támogatásának hiányával, az egyenruha-ellátás gondjaival, a járműjavítóknál meglévő létbizonytalansággal, folyamatos létszámcsökkentéssel, a 2003. évi bérfejlesztéssel kapcsolatos rossz dolgozói hangulattal, a balesetmentességi jutalommal kapcsolatos bizonytalansággal, a női aktívahálózat továbbépítésének szükségességével.

A vendégek közül többen örömmel üdvözölték az Esélyegyenlőségi Bizottság Kollektív Szerződésbe foglalását, a MÁV Rt-nél, ez ideig egyedülállóként az országban. Ugyancsak üdvözölték a női kvóta bevezetését a kongresszusi küldöttekre vonatkozóan, hangsúlyozva a továbbképzés szükségességét, mert a vezető tisztségviselők között még mindig nagyon kevés a nők aránya.

A vita lezárását követően a küldöttértekezlet egyhangúlag elfogadta a Női Tagozat beszámolóját és az elkövetkezendő 5 év feladatait megfogalmazó Programját.

A Szervezeti- és Működési Szabályzat módosítása során néhány apró pontosításra került sor, valamint rögzítésre került a több évtizedes nőmozgalmi múlttal rendelkező, a Női Tagozat munkáját nagy élettapasztalatával, bölcs tanácsaival segítő *Gazsi Lajosné Gizike* örökös nőbizottsági tagsága.

Kedves színfoltja volt az értekezletnek az egészségi állapota miatt jelen lenni nem tudó Gizike által küldött dísztávirat felolvasása, valamint a Nőbizottság tagjai sorából kimaradó, évtizedes eredményes munkát végző két kolléganő: *Steyer Zsuzsanna és Újj Józsefné Marika* ajándékának átadása.

Az Európai Uniós csatlakozás küszöbén állva elodázhatatlan kérdéssé vált a nők és férfiak közötti esélyegyenlőség biztosítása

A tisztújítás során a küldöttértekezlet teljes egyetértéssel a Női Tagozat vezetőjévé ismét *Hercegh Máriát*, vezető helyettessé pedig *Kollár Sándornét* választotta. Megerősítésre kerültek a területek által a Nőbizottságba delegált tagok.

A Nőbizottság tagjai: *Gazsi Lajosné*, tiszteletbeli, örökös tag, Budapest terület képviseletében: *Mészárosné Kovács Mária*, Debrecen terület képviseletében: *Ökrös Imréné*, Miskolc terület: *Korályné Horváth Gabriella*, Pécs terület: *Elmayer Viktorné*, Szeged terület: *Kőrösi Györgyné*, Szombathely terület: *Varga Ferencné*, Záhony terület: *Révész Bertalanné*, a Központi Hivatalok és Intézmények képviseletében: *Baranyai Péterné*, a Járműjavítók részéről: *Hoffmann Istvánné*, a Vasútegészségügy képviseletében: *Dr. Tima Szilvia*, az utazó nők képviseletében: *Grószné Mészáros Gabriella*, a nyugdíjas nők részéről: *Szikulai Istvánné*.

A küldöttértekezlet *Hercegh Mária* vezetésével folytatott pódiumbeszélgetéssel fejezte be munkáját, melynek témája az esélyegyenlőség volt.

A pódiumbeszélgetésen felvetődött főbb gondolatok voltak: – Az Európai Uniós csatlakozás küszöbén állva elodázhatatlan kérdéssé vált a nők és férfiak közötti esélyegyenlőség biztosítása, mely az EU egyik legfontosabb politikai célja. – Az esélyegyenlőség fogalma alatt sokan, sokfélét értenek. Különbséget kell tenni az egyenlő bánásmód biztosítása, – mely a nőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetések tilalmát jelenti – és az esélyegyenlőségi politika között, amely a nők tényleges egyenjogúságának biztosítását jelenti az élet legkülönbözőbb területein, – így az oktatás, egészségügy, foglalkoztatás, szociális biztonság, stb. – terén. – Készülőfélben van az Esélyegyenlőségi Törvény, mely remélhetőleg az év első felében elfogadásra kerül. – Európai uniós elvárás a család és a munkahelyi feladatok összeegyeztethetőségének biztosítása, a nők foglalkoztatottságának növelése. – Kevés a nők aránya a felsőszintű gazdasági vezetők, valamint a szakszervezeti tisztségviselők körében is. – Példaértékű a MÁV Rt-nél az esélyegyenlőségi bizottság létrehozása. – A MÁV Rt. vezetése az esélyegyenlőségi bizottság létrejöttétől azt várja, hogy hozzájárul a konszolidált munkahelyi viszonyok megteremtéséhez, felszínre hozza a meglévő feszültségeket, s azokat időben rendezni lehet. – Az európai uniós csatlakozással, ha megvalósul a tőke szabad áramlása, akkor az érdekvédelem *„szabad áramlását"* is biztosítani kell.

A pódiumbeszélgetés leszűrhető tanulsága volt, hogy sok még a teendő a nők esélyegyenlőségének tényleges megvalósulása érdekében.

A nők elsősorban nem előnyöket akarnak szerezni, hanem a meglévő hátrányaik megszüntetését szeretnék elérni.

A hátrányok megszüntetése érdekében – ha azok csak úgy oldhatók fel –, nem szabad félni esetenként a pozitív diszkrimináció alkalmazásától sem.

Kollár Sándorné

A taglétszámról szólva

Nem a szakszervezetnek kell a tag, hanem a munkavállalónak az érdekvédelem!

Jusson el mindenhová az információ!

A VSZ Debreceni Területi Képviseletének – személy szerint nekem is – a legnagyobb csalódást az okozta, hogy nem sikerült megállítani a taglétszámvesztést. Nem egyedi jelenségről van szó, általában valamennyi szakszervezetre érvényes. Oka véleményem szerint az oktatás, a tájékoztatás hiányával, valamint a régi, szocialista rendszerből származó elvárásokkal magyarázható. Tagjaink nagy része a szakszervezetet – mind a mai napig – egy jótékonysági egyletnek tekinti. Természetesnek veszik, hogy rendelkezünk kollektív szerződéssel, amelyben meghatározott a munkaadó és a munkavállaló kötelezettsége. Tagjaink közül sokan még mindig azért marad tag – sajnos –, mert a szakszervezettől szociális segélyt igényelhet, karácsonyra és mikulásra csomagot kaphat, stb. Háttérbe szorult az a küzdelem – melyet igen kevesen vesznek figyelembe –, amely a kollektív szerződés-kötéseket illeti, vagy amit éppen a bértárgyalásokon folytat a szakszervezet a munkáltatóval. Nem tudatosult kellőképpen az elv, miként nem a szakszervezetnek kell a tag, hanem a munkavállalónak az érdekvédelem! Ezt szükséges minél hamarabb, minden dolgozóval megértetni – fejti ki észrevételeit Kiss Tibor, TK titkár az elmúlt öt év érdekvédelmi munkájáról szóló beszámolójában a küldöttgyűlés és választás alkalmával a MÁV Rt. Területi Igazgatóság tanácstermében, február 13-án.

Simon Dezső, Kiss Tibor, Suszter Csaba, dr. Márkus Imre, Tasi Gábor

Majd a szakszervezet lapjáról, a Magyar Vasutas újság jelentős átalakulásáról elmondta a TK titkár úr, hogy fontos, érdekes és tanulságos tartalommal jelenik meg a szakszervezeti tagok számára. Ezért is érthetetlen, miért rendelik ilyen kevés példányban az alapszervezetek. Egyéni előfizető pedig csak elvétve akad területükön. Az ideális az lenne, ha valamennyi taghoz eljuthatna az újság.

Végezetül felhívta a figyelmet arra, hogy nagyon időszerű elgondolkodni azon, kell-e *„házon belül"* ennyi érdekvédelmi szervezetet működtetni. Véleménye szerint hatékonyabb lehetne tevékenységük, ha erőiket egyesítve, közösen léphetnének fel a munkavállalók érdekében.

A Debreceni Területi Képviselet pénzügyi gazdálkodásáról *Csala Sándorné* pénzügyi ellenőr adott számot.

Simon Dezső alelnök elismerően nyilatkozott az elhangzott példaértékű beszámolókról, és felszólalásában hangsúlyozta a tisztségviselők feladatvállalásának jelentőségét ebben a nehézségekkel teli, új reformfolyamatban. Az elmúlt évi választásokon a szakszervezetek politikai, gazdaságpolitikai tényezőkké nőtték ki magukat. A kérdés: meg tudják-e tartani ezt a pozíciót, vagy pedig hagyják érvényesülni a megosztó politikát?!

Nagyon fontosnak tartom – figyelmeztetett *dr. Márkus Imre* miniszteri biztos, aki jelenlétével megtisztelte a fórumot -, hogy a belső információáramlást a munkavállalói oldal javítsa. Jusson el mindenhová az információ. Nagyon fontos ez, mert nem engedhető meg, hogy egyetlen csatornából (TV, napilapok) kapja a szakszervezeti tag az információt. Ez ugyanis félrevezető lehet! A jó döntések alapja a gyors, pontos tájékoztatás. Megjegyezte; a szakszervezetek bölcs előrelátását mutatta, hogy egy olyan alapot hoztak létre a MÁV-nál, amiből visszakorrigálható, ha valakinek elmaradna a 4,5%-os reálkereset-növekedése.

Végezetül arra kérte *Márkus* úr a szakszervezeti vezetőket, hogy kövessenek el mindent annak érdekében, hogy az üzletágak jövedelmezősége, a munkavállaló eltartóképessége a 2003. év során megvalósuljon.

A beszámolókat, hozzászólásokat követően a határozatképes küldöttgyűlés újból megválasztotta, megerősítette tisztségében *Kiss Tibor* titkárt, helyettesének pedig *Nagy Ferencet*, a MÁV Rt. Debreceni TBF szakszervezeti bizottsága titkárát választották. Pénzügyi ellenőr *Csala Sándorné*, Püspökladány Csomópont főnökének gazdasági helyettese maradt.

Húri Valéria

Területi választás 2003-ban, Pécsett

Mint minden területen, Pécsett is megtartották az 1998–2003-ról szóló beszámolót a választói küldöttgyűlés keretében 2003. február 18-án, a Vasutas Művelődési Házban. A küldöttgyűlésen 31 küldött közül 27-en vettek részt.

A küldöttgyűlésen részt vett *Simon Dezső*, a VSZ ügyvezető elnöke és *Fridrich Imre*, a FÉIB megbízott titkára, valamint *Mári Gábor*, a VSZ Elnökségének tagja.

A beszámolóhoz *Erdős Gábor*, TK titkár fűzött szóbeli kiegészítést. Ebben kiemelte az érdekvédelmi munka azon eredményét, mely szerint sikerült több alapszervezeti titkár és tisztségviselő állását megmenteni. Szólt a tiszteletdíjakról, a munkaidőkeret felhasználásáról, s nem titkolta azt sem, hogy a terület munkáját nagyban hátráltatta a TSZB működőképessége.

Sok kritika érte a tagság részéről a pécsi terület vélt, vagy valós *„elnyomását"*, amely abban nyilvánult meg, hogy a legkevesebb tisztségviselőt delegálhatták a VSZ valamennyi bizottságába, Választmányába, az Elnökségbe pedig senkit. A szóbeli hozzászólások is ezt erősítették meg. A beszámolót 25 igen szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta a küldöttgyűlés. Ezután került sor a titkár jelöltek bemutatkozására. Ellentétben a többi területtel, Pécsett hagyomány, hogy mindig többes jelölés van. Ez most is így volt, mert *Erdős Gábor* mellett felkerült a szavazólapra *Károlyi Csaba* és *Dr. Kotter József* neve is.

A szavazatok összeszámlálása után a levezető elnök, *Marsi György* bejelentette, hogy a 2003–2007-ig tartó ciklus új titkára *Erdős Gábor* lett 18 szavazattal (66,6%), *Dr. Kotter József* 7 szavazatot (26%), míg *Károlyi Csaba* 2 szavazatot kapott (7,4%) kapott a 27-ből. Ezzel egy másik hagyomány szakadt meg, mert egymás után kétszer még senki nem nyert választást a területen. Ezután a TSZB és a FEB, PEB tisztségviselőit választották meg.

A választások végeztével *Simon Dezső* ügyvezető elnök tartott minifórumot, amelyen a jelenlévők által fontosnak tartott kérdésekre válaszolt (pl. KSZ megkötése, 4 éves megállapodás, bérfejlesztés, stb.).

Végül *Erdős Gábor* tett még egy gesztust, miután elmondta, hogy lemond kongresszusi küldött mandátumáról a két vesztes közül annak javára, akit a küldöttgyűlés megszavaz. *Károlyi Csaba* nem kívánt élni a lehetőséggel, így *Dr. Kotter Józsefet* választották meg küldöttnek.

Erdős Gábor

Tisztújítás

2003 február 19-én tartotta a *VSZ Miskolc Területi Képviselete* beszámoló és tisztújító küldöttértekezletét a *Vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában.*

2003 február 19-én tartotta a *VSZ Miskolc Területi Képviselete* beszámoló és tisztújító küldöttértekezletét a *Vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában.*

Szendrei Géza levezető elnök bevezetője és a napirendi pontok elfogadása után *Papp Józsefné* titkár fűzött rövid szóbeli kiegészítést az írásbeli beszámolóhoz. Mondandójában kitért az elmúlt másfél év jelentősebb mozzanataira, gondjaira: a tagdíjlevonás változásainak negatív

sok kritika hangzott el

pénzügyi és szervezeti hatásaira, a társszervezetekkel, a gazdasági vezetéssel, a tagozatokkal való kapcsolatra, a *Munka Törvénykönyve* változásaiból, a vasút szervezeti átalakulásából adódó gondokra *(készenlét, ÁFU stb.)*, az üzemi tanács-választás tapasztalataira.

Az érdekképviseleti munkában nem csak a külső nehezítő tényezőkkel, folyamatokkal kellett megküzdeni, de a társszakszervezetek negatív kampányával is, valamint a *VSZ*-en belüli szakmai, emberi ellentmondások is nehezítették a napi munkát. A székházvásárlás, a vezető tisztségviselők gazdasági oldalra való áttérése komoly meggyőző munkát igényelt, elvonva ezzel az időt az érdemi munkától. A bérmegállapodás sem aratott osztatlan elismerést.

A beszámolót követő vitában sok kritika hangzott el, elsősorban a tagság által nem megfelelőnek ítélt bérmegállapodások miatt, a gazdasági társaságok képviselői az általuk rendszeresen befizetett, magas tagdíj fejében több törődést, figyelmet kérnek, az új bértarifa késik, pontatlan statisztikai adatok jelennek meg a keresetekről. A harmadik pénztárral kapcsolatos problémákra késve reagált a *VSZ*, az átszervezések kapcsán rugalmasabban, gyorsabban kell a szervezetet a jelenlegi formához igazítani *(FÉIB, ÁFU)*, a helyi függelékek megkötésénél sok apropénzt lehetne szerezni kellő odafigyeléssel.

A jogsegélyszolgálat problémáiról *Rajsziné Dr. Rakaczki Edit* adott tájékoztatást némi statisztikával kiegészítve. Kiemelte, hogy a munkajogi problémák mellett egyre több az egyéb peres üggyel kacsolatos igény *(válóper, szerződések stb)*, és a további működés feltételeire megoldást kell találni. A vita lezárása után a küldöttgyűlés módosította az *SZMSZ*-t, így lehetővé vált *Papp Józsefné* titkár mellé két helyettes, *Bodnár József* és *Rohonka Sándor* megválasztása.

A küldöttgyűlés a kongresszusi anyagok és a tagdíj mértékében nem foglalt állást, hanem az előkészítő bizottságot hatalmazta fel a beérkezett javaslatok alapján a dokumentumok elkészítésére.

Záró akkordként *Simon Dezső* alelnök válaszolt a vitában felmerült kérdésekre, és *Varga Gyuláné Közgazdasági és Jogi osztályvezető* vázolta a megállapodások folyamatát, körülményeit.

Orosz Tamás

Választóértekezlet Záhonyban

Meg kell őrizni Záhony egységét – hangsúlyozta *Pöhacker Attila*, a Vasutasok Szakszervezete Záhonyi területi Képviseletének ismételten megválasztott titkára a 2003. február 20-án megtartott választóértekezlet összegzéseként a Magyar Vasutasnak adott nyilatkozatában.

– A beszámolási időszakban és a jövőben is a záhonyi átrakókörzet egységének megőrzését tartjuk legfontosabb célunknak. A vezetői döntések helyben maradását azért tartjuk fontosnak, mert meggyőződésünk szerint az itt végzett speciális szolgáltató rendszer csak így képes megőrizni a fuvaroztatók bizalmát. Számunkra ez létkérdés, hiszen Záhony Szabolcsban van, ahol szinte nincs más munkalehetőség. A munkahelyek megtartása az itt élő emberek legfontosabb célja, amit a Vasutasok Szakszervezete minden erejével támogat. Ezt támasztja alá a Területi képviselethez tartozó alapszervezetek átlagos szervezettsége is, ami 52,7 százalékkal a VSZ-en belül a legjobb. Az összes munkavállaló közt a támogatottságunk pedig 72 százalék, amit a legutóbbi üzemi tanácsi választások eredménye bizonyít. A Munkavédelmi képviselők pedig száz százalékban a VSZ jelöltjei közül kerültek ki.

– Az érdekvédelmi célok és feladatok csak jó közösséggel érhetők el, illetve oldhatók meg – hangsúlyozza *Pöhacker Attila*. – A tagok hasznos együttlétét szolgáló rendezvényeink közül elsőként a sportéletet emelném ki. Régi hagyományokat ápol a helyi kispályás labdarúgó kupa, illetve a télen megtartott teremfoci bajnokság. Ezek mellett évek óta a VSZ sportnapjának listáján szereplő sportágakból is rendszeresen megtartjuk a selejtezőket. Ki kell emelnem alapszervezeteink közösségi munkáját, amely bizonyítja, hogy ahol a szabadidő minél nagyobb részét töltik együtt a munkavállalók annál nagyobb a szervezettség. A Területi Képviseletünk is számos közös kirándulást szervezett a beszámolási időszakban. Így jutottunk el Velencébe, Krakkóba és Belgrádba, illetve az Ukrajnában található Vereckei-hágóhoz. Nőbizottságunk pedig számos egészségügyi felvilágosító programmal, rákszűrés szervezésével járul hozzá tagjaink jobb életminőségéhez.

A záhonyi választóértekezlet *Dajka Sándort* választotta meg a Területi Képviselet titkár helyettesének. Gratulálunk a megválasztottaknak!

karácsony

Bent a bárány Kint a farkas

„LÁSS, NE CSAK NÉZZ!"

„Bent a bárány, kint a farkas, tüzet visz a szájába." – szólt a gyerekkori játék mondókája. S aztán az *„farkas"* valakit kikapott a körből, magával vitte, ő meg beállt a helyére. Ez a játék az *EU* népszavazással kapcsolatos játszadozásról jutott az eszembe. Szükségem is van erre a hasonlatra, hisz a választások után megfogadtam, hogy nem foglalkozom pártpolitikával, s ígéretemhez hűen, ebben a cikkben sem fogom leírni egyetlen párt nevét. Inkább azokról a tüzesszájú farkasokról beszélek, akik szerint nem kell belépnünk az *EU*-ba, vagy nem úgy, ahogy több, egymást váltó kormány által folytatott tárgyalások után most már egyedül lehetséges. No meg azokról a talán naívnak tűnő bárányokról, akik szerint a belépés legalapvetőbb nemzeti érdekünk, megmaradásunk és fejlődésünk záloga.

De miről is szól a vita? Ha most eleve túllépünk a mákos guba betiltásán és az uborka szabványos kanyarulatát jósoló rémhírterjesztésen, akkor a valós probléma nem más, mint az, hogy a belépés érdekében bizony be kell lépni az *Európai Unióba*. Sajnálatos módon ugyanis úgy nem lehet belépni, hogy csak kicsit félig, vagy egyáltalán nem lépünk be, csak kedvezményeket kapunk, kötelezettségvállalás nélkül. Mert hát a tüzesszájú farkasok számára talán az furcsa helyzet, hogy a már bent lévő tagországok is beléptek egészen, sőt a velünk együtt belépők is ugyanezt fogják cselekedni.

A bárányok szerint számtalan érv szól a belépés mellett. Ezek közül talán a legfontosabb az lehet, hogy erre a lépésre még egyetlen ország sem fizetett rá. Az *EU*-hoz eddig csak csatlakoztak, kiválásra nem volt példa. Írország különösen, de Portugália is gazdasági csodát tudott kovácsolni a belépés előnyeiből, míg Spanyolország és Görögország csak egyszerűen jól járt. Minden létező kimutatás szerint Magyarország már az első évben is jóval többet kap a közösből, mint amit be kell fizetnie, és ez a nyereség évről évre növekedni fog. Nincs olyan gazdasági érv, amit józanul a belépés ellen fel lehetne hozni. Arról nem is beszélve, hogy ez a pozitív mérleg csak a jelennek szól, s az még nincs is benne, hogy nem csak szabadon utazhatunk a belépés pillanatától, de tehetséges gyerekeink, unokáink az ott élőkkel azonos feltételek mellett tanulhatnak, dolgozhatnak majd Európaszerte.

A tüzesszájú farkasok nem is ezt vitatják. Nemzeti önrendelkezésünket, kultúránkat, lelki tartásunkat féltik, úgymond, az idegen behatástól. Ebben egyáltalán nem zavarja őket, hogy az általuk is oly nagyra tartott *Szent István* királyunk – akinek az oly hevesen ünnepelt millennium idején, a gyakran inkább kerti törpére hasonlító szobraival telerakták az országot – uralkodása semmi másról nem szólt, minthogy nemcsak az addigi pogány kultúránkat, de egész nomád életmódunkat tökéletesen megtagadva derék, keresztény földművelő népként csatlakoztunk Európához. S mert *Koppánynak* ez nem tetszett, fel is négyelték. Ahogy az *EU* főbiztosnak a gellérthegyi rezidenciájában nem kell attól félnie, hogy szegény, hordóban ugyanerről a helyről legurított, *„idegenszívű" Gellért* püspök sorsára jut, ugyanúgy a koppányi sors sem fenyegeti a tüzesszájúakat, hisz bárhol is van a korona, azért Magyarország most nem középkori királyság, hanem köztársaság. Ami meg a nemzeti kultúra és a lélek értékeinek megőrzését illeti, talán ez a vázlatos történelmi visszatekintés is kellőképpen bizonyítja, hogy az bizony kétirányú folyamat. Egyszerre jelenti az állandóságot és változtatást. Nem úgy beszélünk, ahogy a *„Halotti beszéd"* idején, s szegény Kazinczyról is elmúlt már a *„nemzetrontás"* vádja a nyelvújításért. Nyelvében, szellemében, lelkében mindig is változott a nemzet, így maradt meg. A globalizáció hatásait akkor sem tudnánk kivédeni, ha nem *Nyugat-Európához*, hanem a köztudomásúan *„gazdag és demokratikus"* Ukrajnához és Moldáviához csatlakoznánk. Azért nem írtam Romániát, mert ők boldogan jönnének az *Unióba*, ha tehetnék. A *Mc'Donalds* kultúra pedig a legelmaradottabb országokban is jelen van, és ott kártékony csak igazán.

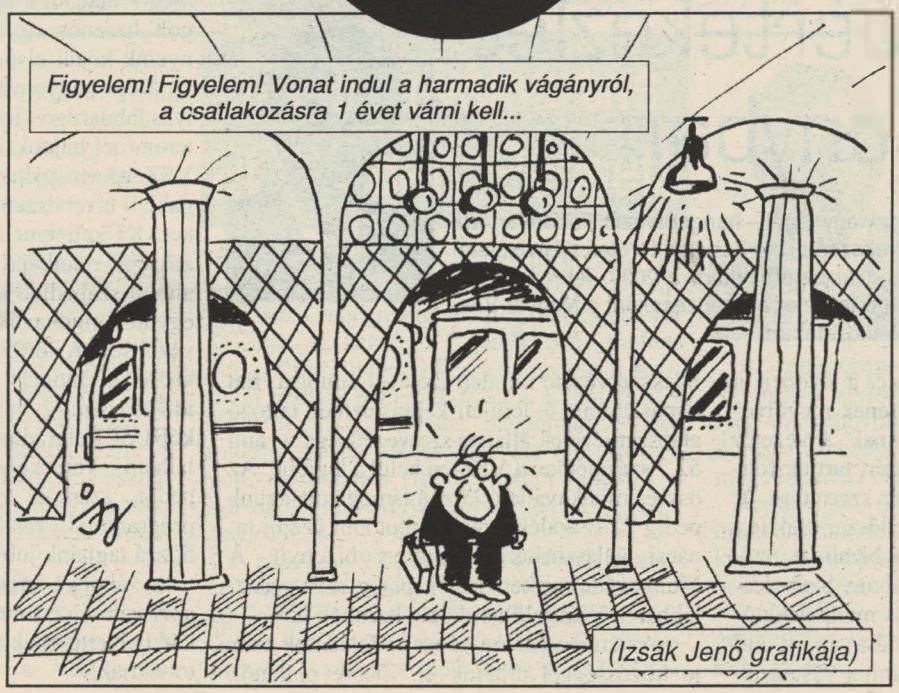
Úgy nem lehet belépni, hogy csak kicsit félig, vagy egyáltalán nem lépünk be, csak kedvezményeket kapunk...

Van persze őriznivalónk, de ennek semmi köze a belépéshez. Aki nem a szégyenteljes kukkoldát nézi esténkét, óraszám a reklámtelevíziókon, hanem mondjuk *Jókait* vagy *Móriczot* olvas, aki nem azért jár templomba, mert ez most újra divat, hanem hogy *Jézus* szeretetre intő példájával szembesüljön, annak az embernek sem lelki békéjét, sem kultúráját, sem magyarságát nem kell féltenie semmitől. Mert ha van, az ott van belül! Olyannyira, hogy nem is tartja illőnek kérkedni vele.

A tüzesszájú farkasok meg játszanak. Zavaros érveikkel kikapnak egy-egy bárányt, elbizonytalanítanak valakit, aztán a helyére állnak, és azt üvöltik, mi is az *Uniót* akarjuk, de nemet mondani rá, nagyon is európai magatartás. Egyszerre fújnak hideget és meleget.

E rovat az *Illés* együttestől kölcsönzött mottójára hivatkozva befejezésül csak azt tudom mondani: remélem, április 12-én eldől, hogy a többség nemcsak lát, hanem néz is.

Mező Ferenc



(Izsák Jenő grafikája)

Pályamódosítás *kihívásokkal*

Nyilatkozik Horváth István, a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsának elnöke

A MÁV Rt. átalakítása számos olyan területet érint, amely a Központi és helyi üzemi tanácsok együttdöntési és véleményezési jogkörébe tartozik. *Horváth Istvánnal,* a *MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsának* (KÜT) elnökével a szociális és jóléti pénzeszközök felosztásáról, a béren kívüli juttatások új rendszeréről, a vállalati üdülők jövőjéről, valamint a szakszervezetekkel való kapcsolatról beszélgettünk.

■ A vállalati szociális és jóléti pénzeszközökről szóló döntések minden vasutast érintenek. Melyek a legfontosabb változások ezen a téren?

– Az üzemi tanácsok törvény által biztosított egyik legfontosabb jogosítványa az együttdöntés azon szociális és jóléti pénzeszközök felett, amelyekről a vasúttársaságnál érvényben lévő kollektív szerződés rendelkezik. A korábbiakhoz képest jelentős változás, hogy a MÁV Rt. Kollektív Szerződésének 68. paragrafusa csak a célzott helyeket sorolja fel, a konkrét forrásokat pedig csak az átlagos állományra vetítetten harmincegyezer egyszáz forintban határozta meg. Mindez előrevetíti a vállalati béren kívüli juttatások rendszerére való áttérést.

■ Az új helyzet mennyiben jelent változást a KÜT munkájában?

– A keretösszeg felosztásán túl többletfeladatot jelent a MÁV Rt. átalakításából következő változások követése, hiszen ügyelnünk kell arra, hogy az üzletágak valamennyi munkavállalója megfelelő juttatásban részesülhessen a második félévben is. Éppen ezért a *Központi Üzemi Tanács* úgy döntött, hogy a segélykeretnek csak a felét osztja fel, így sikerült biztosítani azt a feltételt, miszerint a második félévben az új felállásban minden munkavállaló azonos lehetőséggel vehesse igénybe a segélykeretet attól függetlenül, hogy melyik egységbe tartozik. Ugyanígy jártunk el a lakáscélú támogatások tekintetében is.

■ A MÁV Rt. szociális rendszere hagyományosan szerteágazó, de a hírek szerint a változások ezt a területet sem kerülik el.

– A fentieken túl a MÁV Rt. szociális és jóléti rendszerét képező gyermekintézmények, üdülők és kulturális intézmények juttatásairól is döntenünk kellett. Ez azért fontos, mert olyan tradicionális, speciálisan a MÁV-hoz kötődő tevékenységi körről van szó, amely ugyan nem tartozik szorosan az alaptevékenységhez, de a rendkívül nehéz fizikai és stresszel terhelt felelősségteljes munkát végző vasutasok kikapcsolódását, pihenését és gondtalan szolgálatvégzését biztosítja. Ez utóbbira legjobb példa a gyermekintézmények létrehozása és működtetése. A közeljövő kiemelt feladata az új, béren kívüli juttatások rendszerének kialakítása és elfogadtatása a munkavállalókkal. Jellemző a MÁV Rt. mostani átalakítására, hogy a reformként indult folyamatot ma már pályaváltásként kommunikálja a cégvezetés, ami mélyebb átalakítást jelent. Ennek keretében az új gondolatokat és módszereket el kell fogadtatni az érintettekkel. A béren kívüli juttatások rendszere várhatóan 2004-ben változik meg alapvetően.

■ Az átalakulás során gyakran van olyan érzése a szemlélőnek, mintha nem mindig érvényesülnének az érdekképviseleti jogosítványok.

– Az együttdöntés mellett a KÜT-nek számos dologban véleményezési jogköre van. Tény, hogy például az átalakítást célzó pályaváltási program tekintetében a menedzsment több olyan elemet alkalmazott, amire mi sem készültünk fel. Éppen ezért az átalakításban gyakorlattal bíró kollégákat vonunk be a véleményezési folyamatba, hogy minél jobban eleget tudjunk tenni feladatainknak. A legizgalmasabb változások például az operatív végrehajtó szinten történnek. A *Központi Üzemi Tanács* jogkörébe a hálózati szintű változások véleményezése tartozik, ami mellett nagyon fontos, hogy a helyi üzemi tanácsok is éljenek a Munka törvénykönyve 63. paragrafusának harmadik bekezdésében biztosított jogaikkal.

■ Miért kell ezt kihangsúlyozni?

– Azért, mert a MÁV Rt.-nél több, mint négyszáz helyen választottak üzemi tanácsot, illetve üzemi megbízottat. A velük történő egyeztetés a partner gazdasági vezetés feladata. Sajnos az a tapasztalatunk, hogy amennyiben egy központi döntés során nincs eléggé kihangsúlyozva, hogy a végrehajtás előtt helyben is véleményeztetni kell az adott kérdést, ezt gyakran elfelejtik. Egyértelmű, hogy a Központi Üzemi Tanács nem pótolja a helyi jogosítványok gyakorlását. Ez volt a törvényalkotói szándék is. Azért sem hierarchikus az üzemi tanácsok rendszere, mert az átszervezésekkel járó konfliktusokat helyben könnyebben lehet feloldani, különösen akkor, ha az személyi kérdéseket is érint.

> AZ ÚJ GONDOLATOKAT ÉS MÓDSZEREKET EL KELL FOGADTATNI AZ ÉRINTETTEKKEL. A BÉREN KÍVÜLI JUTTATÁSOK RENDSZERE VÁRHATÓAN 2004-BEN VÁLTOZIK MEG ALAPVETŐEN

■ Legutóbb milyen konkrét ügyben kellett felhívni a helyi egyeztetés szükségességére a figyelmet?

– Ilyen folyamatban lévő ügy az üdülők központosítása. Tény, hogy egy akkora vállalatnál, mint a MÁV Rt. központilag gazdaságosabban lehet működtetni az üdülőket, de számos olyan hétvégi együttlétekre kialakított épület létezik, amelyek komfortfokozata nem éri el a kívánt szintet. A KÜT álláspontja szerint a központosított üdülőket eddig üzemeltető szolgálati helyek részére a jövőben is biztosítani kell az igény szerinti férőhelyeket, de tény, hogy eddig egyenetlenséget okozott, hogy számos szakág jelentős többletüdülési kapacitással rendelkezett, méghozzá olyanokkal, amelyek színvonalukban elérik a MÁV üdülők színvonalát.

■ Hogy érinti a MÁV Rt. átszervezése az üzemi tanácsokat?

– Az üzletágak kialakításával járó mozgások az üzemi tanácsokat is érintik, mind összetételben, mind felépítésben. 2003 második félévének egyik legfontosabb feladata az lesz, hogy a munkáltatói jogkört gyakorlóhoz tudjuk igazítani az üzemi tanácsi rendszert. Ennek előkészítéseként új munkamódszert vezettünk be, amelynek keretében szeretnénk megismerni minden újonnan kinevezett vezető elképzeléseit. Meggyőződésünk, hogy az együttgondolkodás előbbreviszi a dolgokat, amellett, hogy a KÜT mindig fenntartja a jogot az önálló véleményalkotásra. Ezzel élve, a közelmúltban a szakképzésről szóló előterjesztésben foglaltakkal ellentétben megfogalmaztuk, hogy az nem csupán szolgáltatás, hanem a vasútbiztonságot fenntartó technológia szerves része. Mert ahhoz, hogy például egy végrehajtó szolgálatot ellátó dolgozó konkrét választ kaphasson a kérdésére, az oktatónak pontosan ismernie kell az adott helyen alkalmazott technológiát.

■ Milyen a KÜT szakszervezetekkel való kapcsolata?

– A Központi Üzemi Tanácsban minden reprezentatív szakszervezet képviselteti magát. A testület elnökeként rendszeresen konzultálok a szakszervezetek vezetőivel, hiszen számos ügyben kell egyeztetnünk. Épp tegnap kaptam a hírt, miszerint *Apavári József* és *Bíró Tibor* április 30-i határidővel lemondtak Felügyelő Bizottsági tagságukról. A helyükre a KÜT delegálja majd az új tagokat, amiről szintén egyeztetnünk kell. Emellett minden, a munkavállalók nagy csoportját érintő kérdésben hozott döntésünkről írásban tájékoztatjuk a szakszervezeteket.

Karácsony Szilárd

A vasútegészségügy JÖVŐJÉÉRT

AZ ELŐZŐ KORMÁNY A SZAKSZERVEZETEK ELLEHETETLENÍTÉSÉRE TÖREKEDETT

A Vasutasok Szakszervezete Vasútegészségügyi Intéző Bizottsága szakszervezetünk új székházában, 2003. március 13-án tartotta meg választói értekezletét. Az összegyűlt küldötteket *Rubik László,* az Intézőbizottság titkára köszöntötte, majd átadta a szót *dr. Tima Szilviának,* akit levezető elnöknek választott meg a testület.

a vasutakat meg sem említik

Rubik László a beszámolóhoz fűzött kiegészítésében elmondta, hogy a társadalmi helyzet az 1998 óta eltelt idő alatt nagyot változott. Az előző kormány a szakszervezetek ellehetetlenítésére törekedett, ma pedig azt tapasztaljuk, hogy miközben százmilliárdokat költ az ország autópályákra, addig a vasutakat meg sem említik. A MÁV Rt. vezetésétől pedig az óvodák és az üzemi konyhák bezárásáról, az utasellátó átszervezéséről és a MÁV üdülők központosításáról hallunk.

Eközben a vasútegészségügyhöz a háziorvosok a mai napig nem kapták meg az ötvenszázalékos bérfejlesztést, az egészségügyi intézmények eszközállományának elhasználtsága már a betegellátás minőségét veszélyezteti, és az intézményhálózat dolgozóinak idei bérfejlesztésének mértéke még most, március közepén sem ismert. *Rubik László* szerint mindezen problémák ellen csak az összefogás hozhat a munkavállalók számára eredményt.

az egészségügyi intézmények eszközállományának elhasználtsága már a betegellátás minőségét veszélyezteti

A beszámolóról szóló vitában a felszólalók többsége a vasútegészségügy előtt álló sorsdöntő változásokról tájékoztatta a jelenlévőket. Többek közt szóba került a Kórháztörvény tervezete, amelynek most folyik az előkészítő vitája. A résztvevők elmondták, hogy a részleges privatizáció a kevésbé *„jövedelemtermelő"* ellátás rovására mehet. Éppen ezért a résztvevők közül többen javasolták, hogy a Kórháztörvényben fektessék le a betegellátás minimumait, amely alapja lehet a betegek *„fogyasztóvédelmének"*.

A rendezvényen megjelent *dr. Buczkó István,* a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Vasútegészségügyi titkárságának vezetője, aki elmondta, hogy megszületett a döntés a *Szolnoki MÁV Kórház* ügyében. Ezek szerint az intézmény más profillal, de tovább működik.

Buczkó István elmondta, hogy az Irányított Betegellátási Rendszer bevezetésére beadott pályázatot elfogadták, és a vasútegészségügy fejlesztéséről szóló stratégiai terveket a szakminiszter is támogatja. A titkárságvezető elmondta, hogy a *Vasútegészségügyi Közhasznú Társaság* élén vezetőváltás történt.

A jövőről szólva hangsúlyozta, hogy a megszerezhető támogatásokat a prioritásokat tartalmazó pályázatok alapján bírálják el, amelyeknek tartalmazniuk kell az üzleti terveket, illetve a várható pozitív eredményeket.

A legfontosabb fejlesztési irányok közt az egységes informatikai rendszert és az eszköz- és épületfejlesztést említette *Buckó István.*

A kérdésekre adott válaszok közt elhangzott, hogy a területi fogorvosi ellátási kötelezettség visszaállítását, mint piacbővülést a minisztérium támogatja. A VKHT központjának olcsóbbá tételéről szólva a titkárságvezető kifejtette, hogy a jövőben nem szegény, hanem takarékos ellátási rendszert kívánnak működtetni.

A választó értekezlet a vendégek távozása után elfogadta a beszámolót, és egyhangúlag *Rubik Lászlót* választotta meg az Intéző bizottság titkárának. Helyetteséül *dr. Horváth Juditot, dr. Kovács Gábort és dr. Gyökös Zoltánt* választották meg a küldöttek.

Érdekes hírek a világ vasútjairól

A francia vasutat (SNCF) kártérítésre kötelezték

Precedens értékű ítélet született egy kártérítési perben, amikor az SNCF-et 223000 euro megfizetésére kötelezték egy utas haláláért. 1999 decemberében a Calais-Ventimille (francia-olasz határállomás) között közlekedő éjszakai vonaton egy utast sebesített halálra egy arab származású sorozatgyilkos.

A bíróság a következő indokolással hozta meg ítéletét: megállapítást nyert, hogy az SNCF csak két személyt osztott be ezen a hosszú útvonalon (kb. 1200 km) közlekedő vonatra, ellenőrző és biztonsági szolgálat céljából. A bíróság szerint ez nem volt elegendő arra, hogy garantálja az utasok teljes biztonságát.

Az SNCF által fizetendő kártérítés összegéből az özvegyet 69101 euro illeti meg gazdasági kárért, 30000 euro erkölcsi kárért, 60000 euro pedig az áldozat két gyermekéért.

Az Európai Unió segítséget nyújt a litván vasútnak

Az Európai Unió egyik tagjelöltjének számító Litvánia 45,5 millió euros segítséget kap az Európai Uniótól az ország vasútjának korszerűsítésére

Erre vonatkozólag a közelmúltban írtak alá egy jegyzőkönyvet Vilniusban.

Ez a pénzügyi támogatás része egy összesen 125,5 millió euros projektnek, amelyet az Európa Bank nyújt a nemzeti vasúttársaság részére rekonstrukciós és fejlesztési tervek megvalósítására.

A német vasút részt vállal a brit vasút személyforgalmában

A német vasúttársaság ajánlatot készül tenni a skót vasút személyforgalmának lebonyolítására, amely hét évre szólna 2004 áprilisi indulással. A DB ezt a hírt a Handelsblatt c. német napilapban publikálta. Ezen kívül a német vasút nem zárja ki annak lehetőségét, hogy üzemeltetési licencet vásárol Angliában. A DB számára ez lenne az első beruházás egy külföldi országban a személyfuvarozás területén.

Hajós Béla

(Rail et Transports, 2003. január 15.)

MAGYAR VASUTAS

A ezüsthajú nemzedék (4)

MILYEN AZ ÉLET HATVAN FÖLÖTT?

Az *MSZOSZ* legutóbbi kongresszusán nagy taps kíséretében, a hagyományoknak megfelelően, külön is köszöntötték a rangos fórum legfiatalabb és legidősebb küldöttjét. Az utóbbi *Dr. Kun Dezső*, a *Vasutasok Szakszervezetének* ismert, tisztelettel övezett, 78. évében járó, nyugdíjas tisztségviselője volt. Ekkor határoztam el, hogy *Dezső* barátomat felkérem az öregedésről szóló legújabb könyvem interjúalanyának. A rendszeresen publikáló nyugdíjas szerző vállalta a felkérést, egyszersmind kérte, hogy ő maga írhassa meg azt, mit gondol az öregedés folyamatáról, az öregségről. A jó szívvel fogadott vállalkozás eredményét olvashatják az alábbiakban.

Nem abbahagyni!

Az öregedés életünk természetes folyamata, csak meg kell érni. Mindenki egy kicsit fél tőle, és elviseléséhez recept ellenére, nincs egységesen alkalmazható jó tanács. Mint mindenhez az életben, a nyugodt és viszonylag kiegyensúlyozott idős korhoz is egy jó adag szerencse kell.

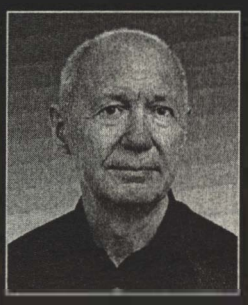
Nekem idős barátaim, kollégáim is segítettek a nyugdíjas évekre való felkészülésben. Egyik alkalommal *dr. Szabó Tibor*, a vasúti személyszállítás elismert szaktekintélye a következőket mondta: Tudod barátom, sokkal jobb 60 éves korban ünnepelve kivonulni a vezérigazgatóság épületéből, mint kéthárom évvel később, a fiatalabbak utálatától kísérve kikullogni egykori megbecsülésünk színhelyéről.

A nyugdíjkorhatár elérése után nem szabad hallgatni azokra a nem mindig őszinte hangokra, hogy *„még fiatal vagy"*, sikeres vezető, maradj még a helyeden. Az idősek megbecsülését növeli, ha pozíciójukat időben átadják az utánuk jövő fiataloknak.

Jól emlékszem egy másik mondásra is. *Berke Béla*, a forgalmi szakosztály vezetője a fiatalság titkáról viccelődve a következő talányos kijelentést tette: A fiatalság megőrzésének titka csupán két szó: Nem abbahagyni! Ebből én azt a következtetést szűrtem le, hogy tudatosan készülve a nyugdíjbavonulásra, 60 éves korom után is aktív életet éljek. Ez többé-kevésbé sikerült is. Nyugdíjazásom után tizenhét évig nem éreztem jelét vagy hátrányát az idősödésnek *(kivéve az anyagi helyzet jelentős megváltozását)*.

Ünnepélyes búcsúztatásom után azonnal beiratkoztam volt munkahelyem német nyelvtanfolyamára, ahol négy éven át, heti 4 órában, iskolapadban ülve, fiatalok között frissítettem fel a *Közgazdasági Egyetem* külkereskedelmi szakán szerzett, de megkopott nyelvtudásomat. Olyan akkori fiatal kollégákkal ültem egy padban, akik közül egyikük a gépészeti üzletág vezetője, másikuk meg a karbantartás főnöke.

Közben óraadó tanárként folytattam a tanítást, mind a *Győri Főiskola* kihelyezett tagozatain, mind a különböző szaktanfolyamokon és a *MÁV Tisztképző Intézet* egyes tanfolyamain. A politikai gazdaságtan, majd később, 1989-től a közgazdaságtan tanítását, vagy a vezetési és szervezési ismeretek vasúti gyakorlati tapasztalataira épülő oktatását mindig nagyon élveztem. A hat jelenlegi vasúti területi igazgató közül három volt tanítványom. Ez is jó érzéssel tölt el.



AZ ÖREGEDÉS ÉLETÜNK TERMÉSZETES FOLYAMATA, CSAK MEG KELL ÉRNI. MINDENKI EGY KICSIT FÉL TŐLE, ÉS ELVISELÉSÉHEZ RECEPT ELLENÉRE, NINCS EGYSÉGESEN ALKALMAZHATÓ JÓ TANÁCS.

A rendszerváltás után a leépítések időszakában, 1992-től lemondtam a tanításról. Éreztem, hogy nem szabad elvenni a megélhetési lehetőséget fiatalabb társaim elől. Szerencsére ez az időszak a társadalmi kötelezettség-vállalások sokrétű lehetőségével párosult. Előtérbe kerültek a civil szervezetek, a nyugdíjas érdekvédelmi tevékenység. A vasutas nyugdíjasok körében, a *Vasutasok Szakszervezetében* –, amelynek 1944 óta tagja vagyok – az *ÖTA*-ban, a *Nyugdíjasok Országos Képviseletében* vannak választott tisztségeim. Sokat utazom, sokat írok, a nyugdíjasok összejövetelein előadásokat tartok, és ez az elfoglaltság eddig elfeledtette velem a keresztlevelem sárgulását. Ma már a nyugdíjasok között is egyre több volt tanítványom található.

Visszajárok volt munkahelyemre is, a Luther utcába. Büszke vagyok arra, hogy utódaim mind tanítványaim, megbecsült, jól képzett munkatársaim közül kerültek ki. Öröm látni, hogy irányításukkal a vasúti szakoktatás fellegvára milyen sokat szépült, és fejlődött az egykoron általam megszervezett számítástechnikai, illetve nyelvoktatás. A különböző szaktanfolyamok és a vasúti tisztképzés eredményeiről is bőven kapok tájékoztatást a vasutasnapi rendezvényeken. Az épület, a tantermek átépítése, fejlesztése is utódaim hozzáértését dicsérik.

Mindezt *„Dezső bácsi"* mivoltomban szemlélem. Mindig mosolygok öreg barátaimon, akik még 70 éves korukban is zokonveszik, ha *„bácsizzák"* őket. Én nyugdíjazásom óta ilyen minőségben járok vissza a tisztképző intézetbe, mert az a véleményem, hogy *„egy szemétdombon csak egy kakas lehet"*, és az igazgató úr megszólítás sérthetné a jelenlegi vezetőt. Tréfásan ezért azt szoktam mondani volt munkatársaimnak, hogy aki igazgatónak szólít, az köteles egy nagyfröccsöt fizetni. Sajnos, egyre kevesebben vannak már közülük.

A sokoldalú elfoglaltság tehát gyógyír az öregedés jelentkező bajai ellen. De nem mindegy, hogy milyen ez az elfoglaltság, összhangban van-e a korábbi munkánkkal és érdeklődési körünkkel. Én nem hiszek abban, hogy aki aktív társadalmi életet élt, vezető tevékenységet folytatott, az nyugdíjbavonulása után bezárkózva, barkácsolással, rózsametszéssel vagy keresztrejtvényfejtéssel meg tudja őrizni fizikai és szellemi frissességét. A másokért végzett önzetlen társadalmi munka, a közéleti tevékenység, az aktív korhoz hasonló elfoglaltság lehet a titka a fiatalos érdeklődés megőrzésének. Mindez persze csak akkor igaz, ha az embert nem érik kiszámíthatatlan sorscsapások, ha nem veszíti el szeretteit, ha gyermekeivel, unokáival együtt tud élni, ha párja nem hagyja el.

Eddig nekem minden megadatott. A néhány hónap óta jelentkező ízületi fájdalmak, epeműtét és egyebek azonban jelzik, hogy 78. évemben lassan vége lesz a *„fiatal nyugdíjas"* életnek. A magasabb életkorhoz való alkalmazkodás receptjét még nem ismerem. De tartom magam Szent-Györgyi Albert által leírtakhoz, miszerint *„minden élettelen fizikai rendszer a használatban megy tönkre, az élő rendszereket viszont a tétlenség teszi tönkre, míg a használatban fejlődnek..."* Ha 80 év után is használni tudok, akkor élek a lehetőséggel.

(2003. február)

Válogatott mondatok az öregedésről

- „Sok baj között a haladó gyorsan öregszik." *(Homérosz)*
- „Úgy tűnik, az ember életének második fele azokból a szokásokból áll, melyekre az elsőben tett szert." *(Dosztojevszkij)*
- „...A léleknek idő kell, hogy jóvá válhasson a testbe zárva. Ehhez pedig öreg kort kell megérni." *(Sinkó Ervin)*
- „...el kell tűrni az öregséget." *(Madame De Sérigné)*
- „Aki sokat játszik és sokat dolgozik, az fiatal marad." *(Tibeti mondás)*
- „Fölfedeztem, milyen édes az, hogy hosszú múlt van mögöttem." *(Simone de Beauvoir)*
- „Küzdeni kell, tévedni, verekedni és hibázni, elkezdeni és abbahagyni, örökké harcolni és veszíteni... S a halál küszöbén is úgy élni, mintha az egész élet előttünk volna." *(Lev Tolsztoj)*
- „Tiszteld minden aggastyánban szülőidőseidnek képét! Az öregség tiszteletreméltó minden nemes lélek előtt." *(Dellico)*

Kárpáti Sándor

Üdüljön a Vasutasok Szakszervezetével

A *Vasutasok Szakszervezete* 2003. évben is megszervezi kedvelt és népszerű külföldi csereüdüléseit, valamint görögországi apartmanos üdülését.

Családos csereüdülés Cipruson 2003. június 20.–30.: Utazás a *Budapest-Larnaca* között közlekedő menetrendszerinti *MALÉV* járattal. Elhelyezés: Larnacában, a Beau Rivage háromcsillagos (négycsillagos színvonalú) légkondicionált, közvetlen tengerparti szállodában, kétágyas (pótágyazható) fürdőszobás szobákban. Ellátás: félpanziós, svédasztalos, étkezés utáni italválasztékkal. Fakultatív programokra a helyszínen lehet jelentkezni.

Családos csereüdülés Franciaországban 2003. augusztus 29.–szeptember 14.: 11 éjszaka a Földközi-tengernél lévő Saint Mandrierben (Toulon közelében), 3 éjszaka Párizsban. Elhelyezés: kétágyas, fürdőszobás szobákban. Ellátás: Napi háromszori étkezés, itallal.

Gyermek csereüdülés Franciaországban 2003. augusztus 1.–22.: Program: balatonkenesei üdülés közösen a francia csoport tagjaival augusztus 1–7. között; budapesti program augusztus 7–10-ig; utazás Párizsba augusztus 10-én, Le Verdon-i program augusztus 11–17 között; párizsi program augusztus 18–21 között; hazaérkezés augusztus 22-én. Az üdültetésben 14-15 éves gyermekek vehetnek részt!

Apartmanos üdülés Görögországban. Nei Pori Tesszalonikitől 120 km-re található üdülőhely. Hosszan elnyúló, homokos tengerpartja, számtalan étterem, taverna, szórakozóhely, bár, üzlet várja a nyaralókat. Kirándulásokat lehet tenni Athénba, a Meteora kolostorokhoz, a környező szigetekre. Az apartmanház a tengerpart közelében (kb. 100 m) fekszik. Turnusok: július 3–13-ig, illetve július 13–20-ig (+ utazás).

2003. év újdonsága a horvátországi üdülés. 1. Croatia apartmanok: Sveti Filipi Jakov üdülőhely, mely Zadartól (Dalmácia) 23 km-re, délre található. Nevét Szt. Fülöp és Jakab apostoloktól kapta. Homokos, lassan mélyülő strandjai miatt ideális kisgyermekes családok részére is.

Vasúton megközelíthető: Budapest-Split vonalon; Budapest-Knin átszállással Zadarig. A zadari pályaudvarról 30 percenként indulnak autóbuszok Sveti Filipi Jakov üdülőhelyre, a Croatia apartmanokhoz. Igény szerint idegenvezető várja és kíséri a szállásheyre az érkezőket, illetve hazautazásnál a szálláshelyről a pályaudvarra az utasokat. Az autóbusz költsége 2000 Ft/fő oda-vissza útra.

Fakultatív kirándulási lehetőségek: Városnézés Zadarban (helyi autóbuszjárat igénybevételével). Hajókirándulás a Kornati szigetvilág körül: kb. 220 kuna. Kirándulás a Krka vízeséshez hajóval: kb. 240 kuna. Fishpicnic ebéddel: kb. 170 kuna. Rafting a Zrmanja folyón: kb. 300 kuna. Buszos kirándulás a Paklenicai Nemzeti Parkba: kb. 180 kuna.

2.Hotel Lisanj&depandance – Novi Vinodolski kedvelt fürdőhely a Krk-szigettel szemben, Rijekától 40 km-re délre. Vasúton megközelíthető: Budapest-Rijeka közvetlen járattal. Igény szerint helyi idegenvezető segítsége vehető igénybe. Az üdülésekre a jelentkezés folyamatos, kivéve a franciaországi családos csereüdülést, amelynek a jelentkezési határideje:

március 31!

2003-ban belföldi nyaralási lehetőséget is tudunk kínálni tagjaink részére a ***Premier Travel Utazási Rt. siófoki turistaszállójában.*** Az épületet andalúz stílusú kert veszi körül, ahol lehetőség van a kerti medence és a parkoló használatára is. A szállóban 14 szoba található, melyből 11 kétágyas, 3 négyágyas, melyek igény szerint pótágyazhatók. A szállóban rendelkezésre áll a közös étkező, a tévészoba, a női és férfi fürdőblokk (zuhanyzó, mosdó, mellékhelyiség). Ellátás: a turistaszállás apartman jelleggel áll a vendégek rendelkezésére, az ételkészítés lehetőségét berendezett konyha és mindkét szinten étkező biztosítja. A turistaszálló árfekvésével és színvonalával ideális körülményeket biztosít fiataloknak baráti és osztálykirándulásokhoz, edzőtáborozásokhoz, vagy bárkinek, aki kedvező áron színvonalas szálláshelyen szeretne pár napot eltölteni a Balaton partján. A szállás ára: VSZ tagok részére 2000 Ft/fő/éjszaka.

Az üdülések részleteiről (programtervezet, részvételi díj, utazás, befizetési határidő) a VSZ központban (Budapest, II., Ürömi u. 8.) ***Döme Lászlóné és Détári Attiláné*** kolléganők a 01/21-52; 01/19-77 üzemi és a 326-1594 városi telefonszámokon adnak tájékoztatást. Jelentkezni a szakszervezeti bizottságoknál és a területi képviseleteknél lehet.

Regionális szervezésű nyaralások Szegeden. A VSZ Szeged Területi Képviselet görögországi üdülést szervez a Vasutasok Szakszervezete tagjainak Görögország egyik legszebb fürdőhelyére, Nei Poriba, 10 éjszakás turnusokban, június 13–23; június 23–július 3; és augusztus 20–augusztus 30, valamint augusztus 30–szeptember 8-a között (+ utazás). Az üdülés részleteiről (utazás, árak és programok) a 06/15-23-as vasúti, vagy a 06/62/426-698-as posta telefonszámon lehet érdeklődni. A helybiztosítás a jelentkezés sorrendjében történik.

Készül a 100. elővárosi vasúti kocsi

A mintegy 10,3 milliárd forint értékű megbízást EU forrásból, EBRD hitelből finanszírozzák

Csillag István, gazdasági és közlekedési miniszter üzemlátogatáson vett részt március 6-án Dunakeszin, a Bombardier MÁV Kft. vasúti járműjavító üzemében, a MÁV számára gyártott századik elővárosi vasúti kocsiszekrény elkészülte alkalmából. Az eseményen részt vett *Pierre Lortie*, a *Bombardier Transportation* elnök-vezérigazgatója is.

A MÁV 2001-ben bízta meg a járműjavítót 136 darab Bhv típusú elővárosi vasúti személykocsi felújításával, amelyből már 76 forgalomba került. A mintegy 10,3 milliárd forint értékű megbízást EU forrásból, EBRD hitelből finanszírozzák. A kocsik felújítása alkalmával kicserélik az oldalfalakat, a tetőt és az elhasználódott alkatrészeket, korszerűsítik a műszaki berendezéseket. A felújított járművek légfűtéssel, távvezérlésű, elektromechanikus lengőajtókkal, üvegszál erősítésű műanyag belső burkolattal, textilhuzatos egyedi ülésekkel, üvegezett hossz-poggyásztartókkal és fénycsővilágítással készülnek. Ezáltal a több, mint harmincéves felújított kocsik – amelyeket eredetileg Dunakeszin gyártottak – élettartama legalább 15 évvel megnövelhető, és javítják az elővárosi forgalomban az utazás kényelmét. A felújítás kocsinként mintegy 80 millió forintba kerül.

A *Bombardier MÁV Kft.* dunakeszi üzemében gyártanak kocsikat németországi megrendelésre is, valamint a görög vasúttársaság megrendelésére 79 új kocsit építenek, 42-t pedig felújítanak.

Az üzemlátogatást követően *Csillag István* szakminiszter elmondta, hogy a *Gazdasági és Közlekedési Minisztérium* fontosnak tartja a fővároshoz kapcsolódó elővárosi vasút fejlesztését.

A tömegközlekedés korszerűsítésére a minisztérium az idén 200 millió forint indulási összeggel járul hozzá a *Budapesti Közlekedési Szövetség* megalakulásához, amely által az elővárosi vasút rendszerének gyorsabb kialakítása is lehetővé válik.

Bertalan János

A terhek növekedése és a személyzeti állomány csökkenése várható 2003-ban az SNCF-nél

A vállalat igazgatótanácsa január 29-én 11 igen szavazattal 6 ellenében jóváhagyta az SNCF 2003. évi költségvetését, amelyet előző héten a szakszervezetek egyöntetűen elutasítottak. A 2003. évi számok 144 millió euro negatív eredményt irányoztak elő. Ez megfelel az ipari terv 2003–2005 közötti időszak első évének. A gazdasági eredmény egyensúlyának elérését 2004-re tervezik, és 2005-re már pozitív eredményt jósolnak, amit azonban a szakszervezetek kétkedéssel fogadnak, mivel tovább folytatódnak a magasabb színvonalú beruházások, míg a teherforgalom és az ún. „Corail" vonatok üzemeltetése erősen deficites, így a terhek 2,2%-kal növekednek majd.

A fentiek következtében a személyzeti állomány 0,7%-os csökkentése várható, ami legalább 1273 alkalmazottat érint. Az igazgatóság azt ígéri, hogy a végrehajtó szolgálati helyek, vagyis a forgalmi szolgálat dolgozóinak munkahelye érintetlen marad.

Hajós Béla

(Rail et Transports, 2003 február)

Beneficial Rt.

Az amerikai Household csoport tagja

Személyi kölcsön kivételesen kedvező kamattal a Vasutasok Szakszervezete tagjainak*

Ragadja meg az alkalmat rendkívüli, 2003. április 30-ig érvényes ajánlatunk igénybevételével a gondtalan vásárlásra vagy bármely más tervének azonnali megvalósítására

Szabadon felhasználható személyi hitelek fedezet és kezelési költség nélkül!*

Példa havi törlesztésre

Kölcsön összege	Havi törlesztő részlet	Futamidő
600.000 Ft	23.201 Ft	36 hónap

Kivételesen kedvező kamatkondíciók a VSZ tagoknak:

200.000 Ft –999.999 Ft-ig 22,92%
1.000.000 Ft–2.000.000 Ft-ig 21,96%

- 6–60 hónapig terjedő futamidővel
- hitelünket nem terheli semmilyen kezelési költség, illetve hitelbírálati díj
- az egyszerűbb, problémamentes visszafizetés érdekében postai befizetés helyett akár banki átutalással is fizethet
- előzetes időpont egyeztetés alapján, szerződéskötést követően 2 munkanapon belül a bankszámlájára utaljuk az összeget*

Igényeljen kölcsönt még ma, hívja most munkatársunkat, Baranya Rózsát a 06–1–411–7618-as telefonszámon!

* Előfeltételek: 18 éves életkor, minimum 12 hónapos folyamatos munkaviszony, minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 45.000 Ft. A hitel odaítélése minden esetben hitelképesség függvénye. Az igényléshez az alábbi dokumentumokat kell magával hoznia: érvényes személyi igazolványát, adókártyáját, utolsó havi bankszámlakivonatát, 30 napnál nem régebbi munkáltatói igazolását, illetve VSZ tagsági igazolását. További, hiteligénylés kapcsolatos információért kérjük hívja a fenti telefonszámot. Jelen tájékoztató a figyelemfelkeltés célját szolgálja, a Beneficial Rt. részéről nem minősül nyilvános ajánlattételnek. A hitel nem vehető igénybe üzleti célra. A hitelt a Beneficial Rt., mint pénzügyi szolgáltató nyújtja.

A THM értéke: 24,31%; 25,49%. A hitelhez lehetőség van hitelfedezeti biztosítás igénybevételére.

A Beneficial Rt. központi irodájának címe: East-West Business Center 1088 Budapest, Rákóczi út 1–3., ahol barátságos és segítőkész munkatársak várják jelentkezését, hogy akár már holnaptól változtathasson az életén!

Hitelt adunk elképzeléseinek...

Felhívás

A Vasutasok Szakszervezete felkéri valamennyi aktív és nyugdíjas tagját, tisztségviselőjét, minden vasutast és a vasúti tevékenységet ellátó gazdasági társaságban, alapítványi intézményben és a vasútegészségügyben dolgozót, hogy a 2003. április 12-i népszavazáson vegyenek részt, és igenlő szavazatukkal támogassák Magyarország Európai unióhoz csatlakozását.

A Vasutasok Szakszervezete úgy értékeli, hogy mindazon célok, amelyek a közelgő (2003. április 9-10.) XV. Kongresszusának előkészítése során megtartott alap- és középszervezeti beszámoló és választó értekezleteken tagsági igényként fogalmazódtak meg, csak az Európai Unió keretei közt valósíthatók meg.

Az Európai Unió a vasutakat - mint környezetkímélő, energiatakarékos és kis helyigényű közlekedési forma működtetőit - célzott támogatásokkal teszik versenyképessé más közlekedési ágakkal szemben. E közlekedéspolitika magyarországi alkalmazása nyújt lehetőséget a jövőben a vasúti szolgáltatások színvonalának emelésére, ezen keresztül a vasutasok és a hozzá kapcsolódó gazdasági társaságokban és intézményekben dolgozók foglalkoztatás-biztonságának megteremtésére, bérein európai szintre emelésére, szociális juttatásaik megőrzésére és bővítésére, munkakörülményeik jelentős javítására.

A Vasutasok Szakszervezete úgy látja, hogy Magyarország Európai Unióhoz csatlakozása következtében várható gazdasági növekedés biztosíthatja csak a nyugdíjak vásárlóértékének tisztességes megélhetést garantáló szintre emelkedését, és a felnövekvő nemzedékek esélyegyenlőségének megteremtését.

A magyarországi vasúti hálózat jelenleg is szerves részét képezi az európai fő közlekedési folyosóknak. Az Európai Unióból való kimaradásunk azonban jelentősen ronthatná tranzitútvonalaink kihasználtságát, ami negatív hatással lehetne a vasút és a hozzá kapcsolódó gazdasági szféra munkahelymegtartó képességére. A fentieket figyelembe véve a Vasutasok Szakszervezete az Európai Unióhoz való csatlakozást tartja tagjai és Magyarország állampolgárai számára az egyedül járható útnak.

Budapest, 2003. március 13.

Vasutasok Szakszervezete Elnöksége

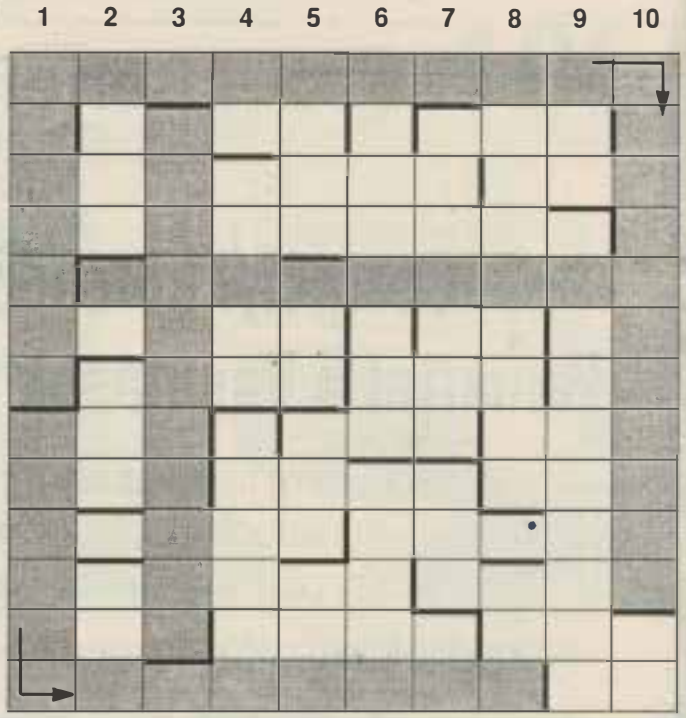
Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint a **MÁV Rt.**
vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mind vasúti, mind közúti célra,
magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



300 éve vette kezdetét történelmünk egyik dicsőséges küzdelme a (vízsz: 1.), amelyet a (függőleges: 3.) ellen vívtak. A tarpai születésű (vízsz.: 5.) kérte fel a fejedelmet a vezetésre. A fejedelem ellenében – távollétében – kötötték meg a (függőleges: 1/B). Száműzetésének (függőleges: 1.) színhelye, itt élt haláláig.

Vízszintes: 1) Megfejtendő; 2) Nulla, – Angol névmás, – Osztrák gk. jel, francia gyarmattartók szervezete, – Bór; **3)** Állókép vetítő, – USA hírszerző szerv.; **4)** Földkörüli pálya, – Német gk. jel.; **5)** Kén vj. – **Megfejtendő; 6)** Ázsiai ország, – Nitrogén vj. – Darab röv. – Tetejére; **7)** Oxigén, – Olvasztó, – Aero egyneműi, – Néma dog; **8)** Könnyezik, – Vajon, – Nyílás népiesen, – Rohanni kezd!; **9)** Szűk átjáró, – Kereskedelmi veszteség, – ...Novák V.; **10)** Kaukázusi nép, – Növényi rész nevelővel; **11)** Ókori nép, – Könyvtartó; **12)** Traktor típus, – Deszkakép, – Szemmel érzékel; **13)** Ízesítő.

Függőleges: 1) Megfejtendő /A/ – Megfejtendő /B/; 2) Szöveget változtat, – Tojás németül, – Rátarti, – Béla, – Néma rotor; **3)** Kálium vj. – **Megfejtendő,** – Római egy; **4)** Bori hangzói, – Számlát rendez, – Bikák tulajdona (vissza); **5)** Csendre int, – Női név, – Influenza kísérője, – Rendben (szleng); **6)** ...Sarolta énekesnő, – Házakban élők; **7)** Olasz gkj., – Összedőlt fal, – Gospel részlet, – Asszonynév jele; **8)** Fasiszta rohamosztag (röv.), – Barát (népiesen), – Zsolt, – Tüzet szüntet; **9)** Erzsébet bec., – Napjaink politikai divatja; **10)** Álló víz.

Bánszegi József

Előző számunk helyes megfejtése:

Deák Ferenc; A haza bölcse. Kiegyezésben Igazságügy miniszter. Márciusi keresztrejtvényünk megfejtésének beküldési határideje: 2003. április 3.

A Magyar Vasutas márciusi számának lapzártája 2003. április 3-a. Az újságba szánt írásokat közvetlenül Détári Attiláné részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Szerkeszti: A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG ● Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelős kiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke ● Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelős vezető: SIVÓ IMRE vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000

ALAPÍTVA: 1904-BEN

MAGYAR VASUTAS

ÁRA: 55,- FT XLVII/4. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2003. ÁPRILIS

Május 1.

Gyülekező: az Andrássy és Bajza utca sarkán

9.30 órakor

Egység, Európai Unió, Reform

Beszámoló a Vasutasok Szakszervezete XV. Kongresszusáról

A *Vasutasok Szakszervezete* 2003. április 9–10-én a *MÁV Rt. Bevétel Ellenőrzési Igazgatóság* konferenciatermében tartotta *XV. Kongresszusát.* A *Kongresszus* számot adott az elmúlt öt évben végzett munkáról és ennek ismeretében meghatározta a jövő feladatait, módosította *Alapszabályát,* megválasztotta vezető tisztségviselőit, az elnökség tagjait, valamint a *Pénzügyi Ellenőrző és Felügyelő és Etikai Bizottság* vezetőit és tagjait.

A küldöttek és a meghívott vendégek fél tizenegyre megtöltötték a kongresszusnak helyet adó dísztermet, majd a Himnusz meghallgatásával ünnepélyesen kezdetét vette a kétnapos rendezvény.

– Munkánk értelmét az ember adja. Célunk tagságunk létbiztonságának elősegítése. Ezért dolgoztunk az elmúlt öt évben, és ezért fogunk dolgozni a jövőben is – hangsúlyozta megnyitójában *Simon Dezső, a VSZ* megbízott elnöke, majd így folytatta.

– Közösen kell meghatározni azokat a célokat, amelyek valamennyi tagunk számára azt bizonyítják, hogy a *Vasutasok Szakszervezete* értük van, őket képviseli és ezért nekik ehhez a szakszervezethez kell tartozniuk. Tagjaink dolgozzanak az ország bármely pontján, a MÁV Részvénytársaságnál, a gazdasági társaságoknál, az egészségügy területén, alapítványoknál, intézményeknél, érezniük és tudniuk kell, van egy nagy család, és ők ehhez tartoznak, van egy közös pont életükben, amely képes összekötni őket, és ez a *Vasutasok Szakszervezete.*

– A mai napon a *Vasutasok Szakszervezete Választmánya* és vezetése ad számot a *Kongresszusnak* a végzett munkáról. 1998-ban kormányzati ciklusokon átívelő programot alkottunk. Mi a tulajdonossal és a vállalatok vezetőivel érdemi párbeszédre készültünk, de a munkavállalók érdekében sokszor szembenállásra kényszerültünk. Mi európai érdekegyeztetési rendszerben gondolkodtunk. Ehhez képest a jogainkat igyekeztek megcsorbítani. Mi munkabékére készültünk, de sztrájkba kényszerítettek bennünket, ez idáig a leghosszabban tartó vasutassztrájkba. Mi a társ-szakszervezettel való együttműködésre készültünk, ez azonban javarészt a közös tüntetések, a közös sztrájkok szervezésére korlátozódott. Mi a múlt évi kormányváltástól a szociális partneri kapcsolatok rendezését vártuk. Bíztunk, és ma is bízunk abban, hogy az új tulajdonossal, az új *MÁV*-vezetéssel a munkavállalók, tagjaink érdekében együtt tudunk működni.

MUNKABÉKÉRE KÉSZÜLTÜNK, DE SZTRÁJKBA KÉNYSZERÍTETTEK BENNÜNKET

ÉREZNIÜK ÉS TUDNIUK KELL, VAN EGY NAGY CSALÁD, ÉS ŐK EHHEZ TARTOZNAK, VAN EGY KÖZÖS PONT ÉLETÜKBEN, AMELY KÉPES ÖSSZEKÖTNI ŐKET

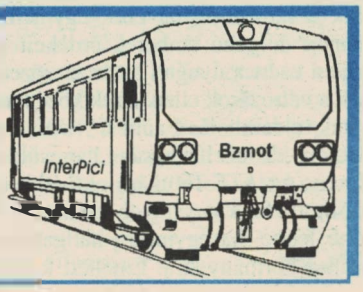
Érdekeltek vagyunk abban, hogy hazánk, *Magyarország* az *Európai Unióhoz* csatlakozzon. Érdekeltek vagyunk a magyar vasút reformjának sikeres megvalósításában.

A jelenlegi jövőképünk sok kérdésben azonos azzal, mint ami 1998-ban volt. Érdemi párbeszédben, európai érdekegyeztetési rendszerben, munkabékében, a társ-szakszervezetekkel való együttműködésben gondolkodunk.

Hogy sikerül-e megvalósítanunk? Nem csak rajtunk múlik!

A megnyitót követően *Simon Dezső* felolvasta *Feleky Pálnak,* a VSZ korelnökének üdvözletét.

(Kongresszusi beszámolónkat a 2. oldalon folytatjuk.)

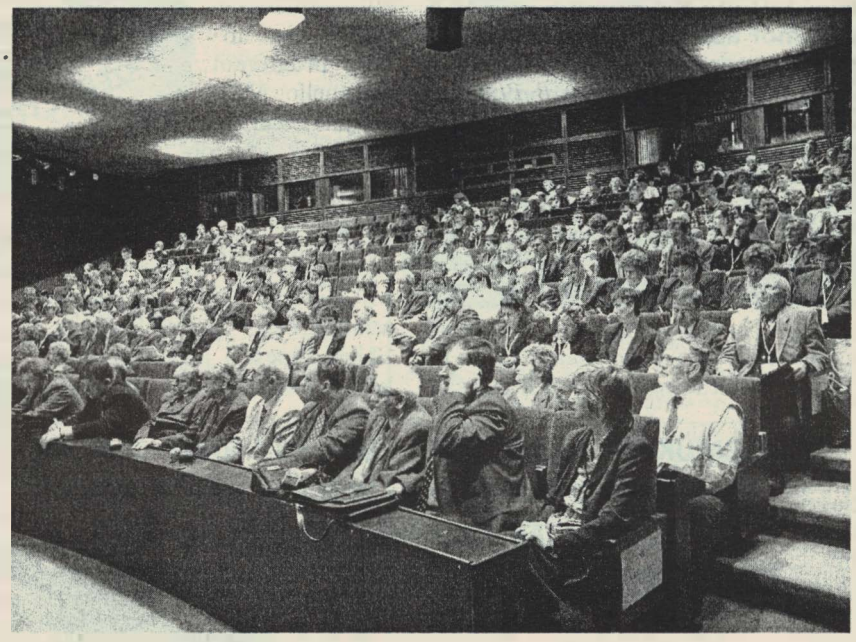
MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700
MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés.


KONGRESSZUSI beszámoló

(folytatás az 1. oldalról)

KÜLFÖLDI ÉS HAZAI VENDÉGEK HOZZÁSZÓLÁSA

A Megnyitó beszédet követően *Simon Dezső* köszöntötte a meghívottakat. A *MÁV Rt.* részéről *dr. Udvari László*, a *MÁV Rt.* elnöke és *Kugler Flórián, Humánpolitikai* vezérigazgató helyettes, a *Gazdasági és Közlekedési Minisztérium* részéről *Horváth Lajos* államtitkár, a külföldi társszakszervezetek részéről *Munir Spahic*, a bosnyák elnök és *Sakovic Asim* főtitkár, *Novica Mirkovics* szerb elnökségi tag, *Dragan Jeremic* elnökségi tag, *Ratko Miladinovic* elnökségi tag, *Kjell Atle Brunborg* első számú alelnök *Norvégiából, Vadym Tkachov* elnök és *Oleh Ruban* nemzetközi felelős *Ukrajnából, Rozloznik Péter* szlovák alelnök, *Ivan Forgac* horvát elnök és *Josip Kukavcie* munkaügyi titkár, *Ausztriából Norbert Bacher* főtitkár és *Alexander Bily*, az ifjúsági tagozat vezetője, valamint *Doro Zinke*, a *Közlekedési Dolgozók Európai Szövetségének (ETF)* főtitkára tisztelte meg jelenlétével a *Kongresszus* első napját. A *Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségét Wittich Tamás* elnök, a *Közlekedési Részszövetséget Trenka István* és *Sólyom Dániel*, a *Mozdonyvezetők Szakszervezetét Borsik János*, a *VDSZSZ*-t *Gaskó István*, a *PVDSZ*-t *Enzsöl Róbert*, az *MTSZSZ*-t *Buzásné Putz Erzsébet* képviselte.



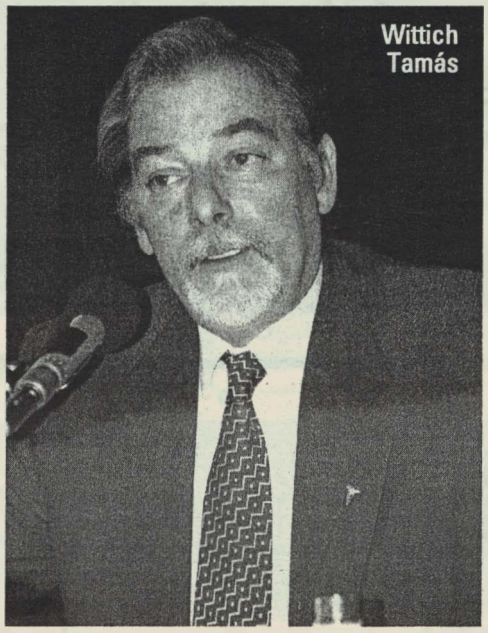
A *Mandátumvizsgáló Bizottság* nevében *Mári Gábor* adott jelentést a *Kongresszusnak*, amely szerint a 119 küldöttből 115-en regisztráltatták magukat, ami 96,6 százalékos jelenlétet biztosított. A jelentésből kiderült, hogy a küldöttek 26%-a nő, a harmincöt év alattiak aránya pedig 15% volt. A megjelent küldöttek túlnyomó többsége, azaz 94,1%-uk társadalmi tisztségviselőként képviselte a *VSZ* tagságát.

Az ügyrend és a kongresszusi bizottságok elfogadását követően elsőként a meghívott vendégek kaptak szót.

Doro Zinke, a *Közlekedési Dolgozók Európai Szövetségének (ETF)* főtitkára a kongresszusi jelszavak közül a reformra utalva elmondta, hogy az *Európai Unióban* is sok szó esik a reformról, de ezek egy jelentős része nem a dolgozó emberek érdekeit szolgálják, éppen ezért a nyugati szakszervezetek harcolnak a változások ellen. Ezek közé tartozik a vasutak feldarabolása, amit *EU*-s elvárásként hirdetnek, de ez hazugság, hangsúlyozta *Doro Zinke*. Az *ETF* főtitkára aktívabb részvételre szólította fel a *Vasutasok Szakszervezetét*, mert jobb lenne, ha egymásra hallgatnánk és nem csak a kormányokra. Emellett kiemelte, hogy az európai szakszervezeteknek önálló demokráciája van, amelyben már évek óta teljes jogú tagok a most csatlakozó országok szakszervezetei.

Udvari László, a *MÁV Rt.* elnöke az egy éve alakult új *Igazgatóság* nevében szólt. Az elnök méltatta a *Vasutasok Szakszervezete* százhét éves múltját, és a munkásmozgalomban betöltött szerepét, illetve azt, hogy a *VSZ* a tagjai érdekeinek védelme mellett mindig a haladás pártján is állt. *Udvari László* a hazai vasútreformról szólva elmondta, hogy olyan átalakítás előtt állunk, amely a kilencvenes években az *Európai Unió* országaiban lezajlott. A reform sikere nagyban függ attól, hogy a most folyó racionalizáció eredményeinek tükrében a kormány júniusi ülésén elfogadja-e azt a koncepciót, amely valóban versenyképessé teheti a *MÁV Rt.*-t az uniós vasutak közt.

Horváth Lajos, a *GKM* államtitkára elmondta, hogy a jelenlegi kormány jelentős szerepe van az érdekképviseleteknek, például a közlekedési koncepció társadalmi vitájában, illetve az év végéig elfogadásra váró új vasúttörvény előkészítésében. Az *Európai Unió* elvárásairól szólva *Horváth Lajos* megerősítette, a *MÁV Rt.* megfelel a jogi szabályoknak, de gyenge, ezért a versenyképessé tételéhez a kormány meg kívánja adni a szükséges támogatást.


Wittich Tamás

Ezt követően a szlovák, a bosnyák, a szerb vasutas társszakszervezetek megjelent képviselői üdvözölték a *Kongresszust*. Majd *Trenka István*, a *Közlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége* elnöke hozzászólásában nagyobb egységre szólított fel a közlekedésben, mert a szakszervezeteknek egy oldalon kell állniuk. *Enzsöl Róbert*, a *PVDSZ* alelnöke elmondta, hogy a vasút átalakulása sok konfliktust teremt, de bizakodásra ad okot, hogy az érdekvédelem körülményei rendezettek. *Borsik János*, a *MOSZ* ügyvezető alelnöke azért örült a meghívásnak, mert úgy érzi, hogy az elmúlt száz évhez közük van, és az elmúlt tizenhárom évben most először lehet jelen. *Gaskó István*, a *VDSZSZ* elnöke az egység jegyében elmondta, hogy a szakszervezetek közti rivalizálás okai megszűnőben vannak, ezért ma már megvalósítható lenne a szakszervezetek fúziója.

Wittich Tamás, az *MSZOSZ* elnöke méltatta a *VSZ* teljesítményét, amely példát mutat a kollektív szerződés, a többéves megállapodások kötésében, illetve abban, hogy képes volt konfliktusban is érvényt szerezni akaratának. Ezt követően *Wittich Tamás* az *MSZOSZ* céljait ismertette, amelyek közt az *Európai Unióhoz* való csatlakozás előnyeinek kiaknázását és hátrányainak csökkentését említette elsőként, amelybe beletartozik a bérfelzárkóztatás és a teljes foglalkoztatás megvalósítása.

VITA ÉS DÖNTÉS A BESZÁMOLÓKRÓL

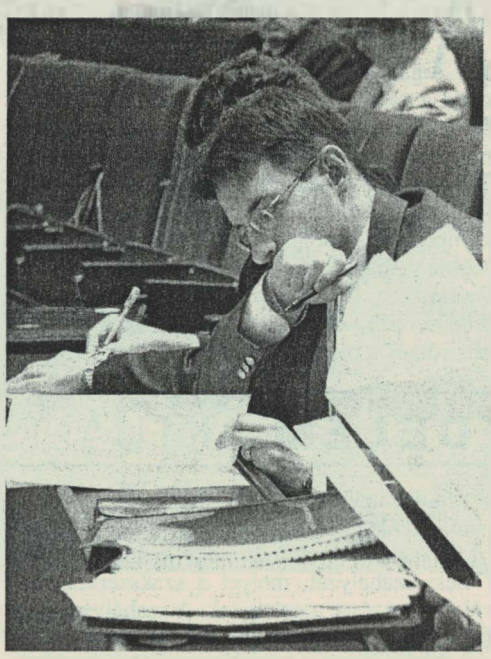
Az első szünet után megkezdődött az elmúlt öt évről szóló beszámoló vitája. *Simon Dezső* szóbeli kiegészítését követően *Király Károlyné*, a *Budapesti Területi Képviselet* vezetője kapott szót. Mint elmondta, a szervezetpolitikai munkát nem lehet elvonatkoztatni az érdekvédelemtől, és nem engedhetjük meg, hogy egyetlen tagot is elveszítsünk azért, mert nem kapott segítséget. *Mári Gábor*, a *Szegedi Területi* képviselet vezetője szerint sikeresen túléltük az elmúlt öt évet, amelyben a düh, és a dac vezérelt bennünket. Véleménye szerint az őszin-

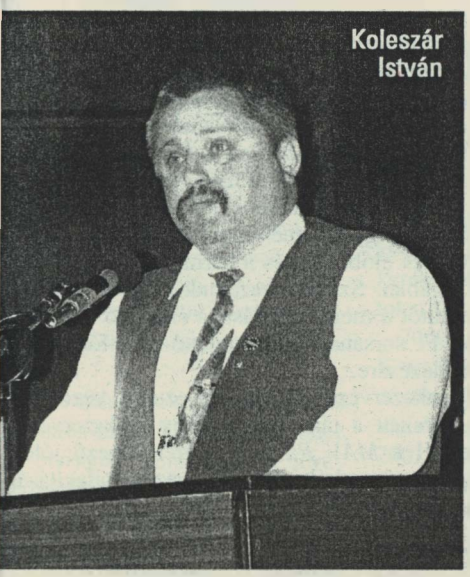
eségnek kell terepet kapnia, amiez a szervezet megújulására van zükség. *Pallos György*, a *VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetének* lnöke szerint a vasutas nyugdíjaok is érdekeltek a *MÁV Rt.* teljesítnényének növekedésében, hiszen a asúttársaság gazdálkodásának üggvénye a meglévő szociális juttatások színvonalának megtartása. *Hercegh Mária*, a *VSZ Női Tagozatának* vezetője felhívta a figyelmet rra, hogy az elmúlt öt évben szános, az esélyegyenlőséget segítő ezdeményezésüket vitték sikerre, melyre joggal lehetünk mindanyian büszkék. *Rohonka Sándor*, a *Miskolci Területi Képviselet* titkárelyettese a saját hibáinkból való anulásra utalt, amikor felelevenette az elmúlt évben bekövetkezett vezetői áltozásokat, a gazdálkodási nehézségeket, és kritikával illetett bérmegállapodásokat. *Holik Miklós*, szb-titkár *(Nyíregyháza, TEB)* szeint az információ hatalom, ezért a jövőben jaítani kell a tagok tájékoztatását. *Németh Tibor*, szb-titkár *(Északi Járműjavító Kft.)* szeint a járműjavítókban a munkaellátottságot áosz jellemzi, pedig az utasok követelik a obb szolgáltatásokat. *Bodnár József*, szb-titkár *(Miskolc, TEB)* a vasút megfelelő működének feltétele a megfelelő tartalmú kollektív zerződés, a bér és szociális rendszer megfelelő színvonala. Emellett kiállt a tisztségviselők épzésének jobbítása mellett. *Koleszár István*, szb-titkár *(Kocsiszolgálat, Záhony)* elmondta, ogy harminc éve szolgálja a *VSZ*-t. Felhívta a igyelmet az egység megteremtésére, mert erre z *Európai Unióban* lesz a legnagyobb szükségünk. *Suszter Csaba*, szb-titkár *(Nyíregyháza, ÉIB)* a *VSZ MSZOSZ*-hez tartozásának felülvizsgálatát szorgalmazta. *Horváth István*, a *MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsának* elnöke a egnagyobb vasutas szakszervezettől iránymutatást vár a az üzemi tanácsok munkájához.

Simon Dezső a vitát összefoglaló beszédében kiemelte, hogy minden hozzászólás feladatot adott, amelyeknek meg kell felelni a jövőben. A problémák ellenére a *VSZ* stabil, de ejlődnünk kell. Az őszinteség és nyitottság valóban előre visz, de a csodavárókkal nem ért egyet. *„A VSZ mi vagyunk! Ezért minden, ami történik, a miénk"* – mondta.

A VSZ Elnöksége és vezető tisztségviselői

A beszámolóról folytatott vitát követően a *Kongresszus* mindhárom beszámolót *(Választmány, FEB, PEB)* egyhangúlag elfogadta.





Koleszár István

Az Alapszabály módosítása

A délutáni napirendek közül másodikként az Alapszabály módosítására került sor. A módosított *Alapszabály* teljes szövegét a *9-12. oldalakon olvashatják.*

Tisztújítás

Az első nap utolsó napirendjeként a vezető tisztségviselők, az *Elnökség*, a *Pénzügyi Ellenőrző*, valamint a *Felügyelő és Etikai Bizottság* vezetőinek és tagjainak megválasztására került sor. A *Kongresszus* a két elnökjelölt *(Karácsony Szilárd, Simon Dezső)* közül *Simon Dezsőt* választotta meg a *VSZ* elnökévé. A szervezetpolitikai alelnöki posztra a két jelölt *(Karácsony Szilárd, Pauer Olivérné)* közül *Karácsony Szilárd* kapta a több szavazatot. A *Kongresszus Varga Gyulánét* választotta meg a *MÁV Rt.*-s érdekvédelmi alelnöki tisztségre, a *Gazdasági társaságok* alelnöki feladattal pedig a két jelölt *(Borda Tibor, Kis Tamás)* közül Kis Tamást bízták meg a küldöttek. *(A vezető tisztségviselők életrajza az 5. oldalon található.)*

Az Elnökség tagjai: *Dajka Sándor (Záhony), Kiss Tibor (Debrecen), Kotter József (Pécs), Németh Tibor (Járműjavítók), Nyúl László (Szeged), Pallos György (ONYSZ), Papp Zoltán (Szombathely), Rohonka Sándor (Miskolc), Szabóné Egry Henrietta (Budapest). A Felügyelő és Etikai Bizottság elnökévé Fekete Gyulánét, a Pénzügyi Ellenőrző Bizottság elnökévé Vathi Klárát* választották meg a küldöttek.

A VSZ Középtávú Programja

A *XV. Kongresszus* második munkanapján a *Vasutasok Szakszervezete Középtávú Programját* vitatták meg a küldöttek. *Kis Tamás*, a *Programszerkesztő Bizottság* vezetőjének szóbeli kiegészítését követően *Németh Antal*, a *Szolnoki Járműjavító Kft.* Szb-titkára kért szót. Beszédében kitért a *MÁV* tulajdonú kft.-kben tapasztalható gondokra, a munkaellátottság egyenetlenségére és az eltérő bér- és szociális viszonyokra. Arra kérte a *VSZ* új vezetőit, hogy a kft.-s tagok érdekében is határozottabban lépjenek fel. *Horváth István*, a *KÜT* elnöke hozzászólásában gratulált a megválasztott tisztségviselőknek, és kihangsúlyozta, hogy az üzemi tanácsok megválasztásában és működésében a *Vasutasok Szakszervezetének* mindig meghatározó szerepe volt, amit a jövőben is meg kell tartani. *Dr. Kun Dezső*, az *ONYSZ* alelnöke a vasutas szakszervezetek közötti szorosabb együttműködést szorgalmazta. Majd aggodalmát fejezte ki amiatt, hogy a tradicionális vasúti jóléti, szociális és egészségügyi rendszert ne áldozzák fel a vasútreform oltárán. *Koleszár István*, a záhonyi kocsiszolgálati alapszervezet szb-titkára a szakszervezeti munkáról írt versét olvasta fel, majd a pulpitusról köszöntötte édesanyját, aki április 10-én ünnepelte hatvankilencedik születésnapját. *(Lapzárta után érkezett a megrendítő hír, hogy Koleszár István édesanyja három nappal később elhunyt.)*

Hercegh Mária, a *Női Tagozat* vezetője a szakszervezetek esélyegyenlőség megteremtésében betöltendő szerepéről szólt. Megemlítette, hogy a *MÁV Rt.*-nél az országban elsők közt létrejött az *Esélyegyenlőségi Bizottság*, amely ismét valamennyiünk sikere. *Bodnár József*, a *Miskolci TBF* szb-titkára a *Munka Törvénykönyve* módosítását és az uniós bérekhez való felzárkóztatást sürgette. Konkrét javaslatot is tett, miszerint 2004. január 1-jétől minden, öt év gyakorlattal rendelkező érettségizett szakmunkás minimálbére százezer forint legyen.

(folytatás a 4. oldalon)

(folytatás a 3. oldalról)

A *Kongresszust* megtisztelte jelenlétével *Kiss Péter* kancellária miniszter, aki felszólalásában méltatta a több, mint százéves múltú *Vasutasok Szakszervezetét*. Mint elmondta, minden lépés, amit most teszünk, mint például a vasútreform, vagy az *Európai Unióhoz* való csatlakozás – ha jól tesszük – az itt élők esélyeit javítják. A miniszter azt javasolta, hogy a tagok érdekeinek érvényesítésére használjuk ki a *VSZ* százhét év alatt felhalmozott tapasztalatait, és mindig fogjunk össze, bármilyen színű is a kormány.

Simon Dezső, a *VSZ* elnöke hozzászólásában elmondta, hogy érdekeltek vagyunk a vasúti reformban, de ahhoz, hogy az sikeres legyen, európai szintű állami hozzájárulásra van szükség. Támogatjuk az önálló közlekedési minisztérium újbóli felállítását célzó törekvéseket, és bízunk a valódi szociális partnerség megteremtésében. *Simon Dezső* kihangsúlyozta, hogy a *VSZ* jövőképéhez hozzátartozik a társszakszervezetekkel való szorosabb együttműködés.

Horváth Csaba, a *VSZ Ifjúsági* tagozatának vezetője hozzászólásának mottója így szólt: *„Mutasd meg, hogyan bánsz a fiatalokkal, és megmondom, milyen jövőt szánsz a szervezetnek"*. Mint elmondta a fiatalok készek vállalni a megmérettetést és komoly feladatokban való részvételt, amelyhez a feltételek egy részét pályázatokból kívánják előteremteni.

Kis Tamás összefoglalóját követően a *Kongresszus* egyhangúlag elfogadta a *VSZ Középtávú Programját*, amelyet lapunk 7-8. oldalán teljes terjedelmében közlünk.

Márkus Imre miniszteri biztos, Kiss Péter kancellária miniszter és Simon Dezső, a VSZ elnöke

VENDÉGEK FELSZÓLALÁSA

A *Kongresszus* befejezéseként ismét a meghívott vendégek kaptak szót. Elsőként *Mándoki Zoltán, a MÁV Rt.* vezérigazgatója ajánlott együttműködést, majd a vasúti reform néhány részleteről szólt. Mint elmondta, a legfőbb cél a szolgáltatások minőségének javítása, amelynek érdekében 2003. január 1-jétől átalakították a *MÁV Rt.* belső struktúráját. A létrejött négy üzletág *EU*-konform, de csak alapfeltétel. A vezérigazgató szólt a várható foglalkoztatás-politikai intézkedésekről, a béren kívüli juttatások tervezett rendszeréről, a szolgáltatást végzők kultúráltságáról, és a partnerségről.

Varga Gyuláné, a *VSZ MÁV Rt.*-s érdekvédelmi alelnöke a vezérigazgató szavaira reagálva konkrét előterjesztések hiányára hívta fel a figyelmet. Mint mondta, a munkaügyi kapcsolatok nem olyan felhőtlenek a *MÁV Rt.*-nél, mint azt hirdetjük. A szakszervezetek beleszólást kérnek a bértarifa és a béren kívüli juttatások rendszerének előkészítésébe is, és nem csak a végeredményt kívánják véleményezni. A létszámcsökkentésről szóló híreket pedig a technológia ismeretében tartjuk megalapozatlannak. *Varga Gyuláné* korrektebb együttműködést kért a *MÁV Rt.* vezetőitől.

A Kongresszus utolsó hozzászólója *dr. Márkus Imre*, miniszteri biztos volt, majd *Simon Dezső* zárszavával és a Szózattal zárult a VSZ XV. Kongresszusa.

AZ **ÉRDEKVÉDELEM** AKTUÁLIS **KÉRDÉSEI**

Az elmúlt hetek legnagyobb érdeklődést kiváltó híre a *„Nyugdíjazást támogató motivációs rendszer"* bevezetése a *MÁV Rt*-nél.

A munkáltató április 11-i *VÉT* tájékoztatójából megtudtuk, hogy az április hetediki előzetes egyeztetés hatására tervezetébe befogadta azt a *VSZ* javaslatot, hogy az előrehozott, ösztönzött nyugdíjazás miatt megüresedett munkakör státuszának megszüntetése helyett csak az újfelvételes munkavállalóval történő betöltés kerüljön tiltásra. Így a belső munkaerőpiac megmozdítható és a kezdeményezés esélyei is nőnek. A kiadmány szerint az 1943., 1944. és 1945. május 30-ig született férfiak, illetve az 1944., 1945. és 1946. május 30-ig született nők megfelelő szolgálati idő *(általában 38 év)* megléte esetén kezdeményezhetik nyugdíjba vonulásukat. Ilyen esetekben a törvény a két fél megállapodására bízza, hogy a munkaviszony megszüntetése milyen anyagi kondíciók mellett történik. A *MÁV* vezetése ezt most 4, 5, vagy 6 havi átlagkereset biztosításával kezelné. A témával, illetve a munkáltatói intézkedéssel kapcsolatban tárgyalódelegációnk fenntartotta álláspontját, miszerint meglehetősen szerény a munkáltatói ajánlat *(tagjainknak és tisztségviselőinknek figyelmébe ajánljuk a 15/1-es VSZ INFÓ-t, melyben a témáról részletesebben írtunk)*.

A szolgálati főnökségek hétvégi pihenőházainak jövőbeni sorsára kérdezett rá szakszervezetünk, nehezményezve, hogy az intézmények jelenleg használaton kívül vannak.

A válaszból megtudtuk, hogy készül az üdülési szabályzat, melyet a szakszervezetek véleményezésre megkapnak. A szabályzat tartalmazza majd ezeknek a kis üdülőknek a térítési díjait, illetve a beutalás rendjét is kezelné a kiadvány. Nem cél a vasutasság megrövidítése, de a költségek tisztázásához és a valós üdülési lehetőségek számbavételéhez meg kellett ezeket a lépéseket tenni – érvelt a munkáltató.

Szakszervezetünk véleménye szerint az intézkedés jobb előkészítésével, érdemi párbeszéddel el lehetett volna kerülni a konfliktust, és a bizalom se sérült volna. A *VSZ* elvárja, hogy a munkavállalók mielőbb ismét használhassák ezeket a hétvégi házakat. Egy jó tanács azoknak a kollektíváknak, amelyek érintettek az ügyben. Az üdülők központi kezelésbe vétele ellenére mielőbb gyűjtsék össze a beutalási igényeket ezekre a kis főnökségi üdülőkre vonatkozóan. Ezeket az igényeket várhatóan figyelembe veszik a hálózati szintű üdülőjegy elosztása során.

A munkáltató létrehozta a telefon tanú intézményét. A kiadvány szerint a munkavállalók névtelen bejelentéseit várják a *MÁV Rt.* érdekeit sértő esetekben a kijelölt telefonszámokon. Szakszervezetünk nem értett egyet a névtelen bejelentések bátorításával, a *VSZ* álláspontja szerint az intézkedés nehezen egyeztethető össze a vállalati kultúrával és az egészséges munkahelyi légkörrel.

Esélyegyenlőségi Bizottság létrehozásáról jött létre megállapodás. Az elmúlt hetekben, a címben szereplő témában különböző tervezetek cserélődtek, végül több kérdésben közeledtek az álláspontok, így a bizottság létrehozására vonatkozó megállapodás aláírhatóvá vált. A *VÉT* döntésével egy újabb fórummal gazdagodott a *MÁV Rt.* munkaügyi kapcsolatok rendszere. A bizottság megalakulása a hazai gyakorlatban az elsők között van, létrejöttében meghatározó szerepe volt a *Vasutasok Szakszervezete* kezdeményezésének. Az *Esélyegyenlőségi Bizottság* feladata lesz a vasutas munkavállalók esélyegyenlőségének és a vállalaton belüli azonos bánásmód érvényesülésének figyelemmel kísérése.

Nincs előbbrelépés a harmadik pénztár dolgában. Szakszervezetünk sürgette a munkáltatót a megállapodásban szereplő 100 millió Ft sorsának megnyugtató és elfogadható rendezésére.

Szakszervezetünk oldalegyeztetést kezdeményezett a társ reprezentatív szakszervezeteknél a *MÁV Rt. KSZ* részét képező jóléti rendszer munkáltató által tervezett átalakításával kapcsolatban.

Varga Gyuláné

VARGA GYULÁNÉ, A VSZ MÁV RT.-S ÉRDEKVÉDELMI ALELNÖKE

1969-ben, érettségizettként kerültem a Budapest Nyugati Műszaki Kocsiszolgálati Főnökséghez. 1994-ig a nyugatiban dolgoztam, anyagos, pénzügyes, üzemelszámoló, művezető és számviteli vezető beosztásokban. 1981-től 1985-ig szakszervezeti munkatárs, 1985-től 1994-ig a szakszervezeti bizottság titkáraként dolgoztam. Az érdekvédelemben 1972-től volt tisztségem. Először bizalmi, majd szb-tag és később, mint titkár kaptam bizalmat környezetemtől.

Az évek alatt képeztem magam, 1981-ben a MÁV Tisztképző Intézetben szereztem képesítést az Általános szak Pénzügyi tagozatán, majd 1993-ban a Szegedi József Attila Tudomány Egyetem Állam és Jogtudomány karán Munkaügyi Kapcsolatok szakon szereztem diplomát. Tanulmányaimat hamarosan folytattam, és 1998-ban munkavédelmi oklevelet szereztem a Budapesti Műszaki Egyetemen.

1994-től a Vasutasok Szakszervezetében 1997-ig szakértőként dolgoztam, ekkor neveztek ki a VSZ Közgazdasági és jogi osztályának vezetőjévé. A nők sajátos érdekvédelméért is volt lehetőségem tevékenykedni, 1990-95 között az MSZOSZ Női Választmányának voltam a titkára, ebben az időszakban a Vasutasok Szakszervezete női rétegmunkáját is irányítottam.

Az érdekvédelemmel szabadidőmben is foglalkoztam, 1994-ben a MÁV Rt. Kollektív Szerződés-kötési rendszeréről, majd az első üzemi tanácsválasztásról írtam tanulmányt az Érdekegyeztető Tanács Tényfeltáró Bizottsága részére. 1995-ben bekerültem a munkaügyi kapcsolatok országos szakértői névjegyzékébe. 1996-tól tagja vagyok a Munkaügyi Közvetítői és Döntőbírói Szolgálatnak.

SIMON DEZSŐ, A VSZ ELNÖKE

Budapesten, 1962-ben végeztem villanyszerelő szakmunkásként. 1977-ben a Híradástechnikai Szakközépiskolában érettségiztem, illetve vasúti távközlés-technikai és biztosítóberendezési műszerész képzettséget szereztem.

1962 és 1979 között a MÁV Távközlő Fenntartási Főnökség, majd a Jobbparti Biztosítóberendezés Fenntartó Főnökségen dolgoztam. 1979-től a MÁV Budapesti Távközlési Főnökség, majd a MÁV Balparti Távközlő és Biztosítóberendezési Főnökség létszámába kerültem távközlő műszerész munkakörbe.

1979-től töltök be szakszervezeti tisztséget. Először a Balparti Távközlő és Biztosítóberendezési Főnökségen bizalmivá, 1981-ben szb-elnökké, majd 1982-ben szb-titkárrá választottak meg. Ebben az időszakban a VSZ Budapesti Területi Bizottságának Információs Bizottsága vezetője is voltam. 1985-ben elvégeztem a SZOT Központi Iskola Budapest Szakszervezeti Vezetőképzőjét. Ekkor választottak meg a VSZ Budapesti Területi Bizottsága Szervezetpolitikai munkatársának, majd 1989 és 1990 között a VSZ Budapesti Területi Bizottsága megbízott területi titkára lettem. 1990-től 1998-ig a VSZ Budapesti Területi Bizottsága titkáraként a Területi és Tagozati Tanács tagja, később az Elnökségi tagja voltam. 1997-től a Vasutasok Szakszervezete informatikai rendszerének kiépítése volt a feladatom. 1998-ban választottak meg a Vasutasok Szakszervezete szervezetpolitikai alelnökévé. 2002-től az MSZOSZ Elnökségi tagja lettem.

Időközben elvégeztem a MAT Szociális Partnerek EU felkészítő programjának első és második szakaszát.

1992-ben a VSZ Aranyjelvénye, 1997-ben Vezérigazgatói Dicséret kitüntetésben részesültem.

Karácsony Szilárd, Varga Gyuláné, Simon Dezső és Kis Tamás

KARÁCSONY SZILÁRD, A VSZ SZERVEZETPOLITIKAI ALELNÖKE

Szakképzettségeim: Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola, vasútgépész üzemmérnök (1982); műszaki tanár (1986); Pénzügyi és Számviteli Főiskola, üzemgazdász (1995).

A főiskola elvégzése után, 1982-ben Hegyeshalomban a MÁV Vontatási Főnökségén helyezkedtem el, mint reszortvezető. 1987-ben a Vasutasok Szakszervezete helyi szakszervezeti bizottsága titkárává választottak. Ezt a tisztséget 1994-ig láttam el.

1991-ben a VSZ Gépészeti Intézőbizottság titkár-helyettese lettem. 1991 és 1997 között az MSZOSZ Szövetségi Tanács tagjaként képviselhettem a Vasutasok Szakszervezetét. 1992 és 1994 között a VSZ Választmányának tagja voltam.

1994-ben kerültem a Vasutasok Szakszervezete központjába, ahol az országos szintű képzési tevékenységét irányítottam. A Széchenyi István Főiskola és az MSZOSZ által közösen 1997 februárjában beindított Munkerőpiaci menedzserképzés keretében a Meggyőzés című tantárgy előadójának kértek fel.

1995 májusától 1996 decemberéig a Magyar Vasutas című újság szerkesztői feladatát is vállaltam. 1996-ban az újság alkotóközössége elnyerte az MSZOSZ Művészeti és Kulturális díját.

1997 júniusa és 1999 decembere között Győrben dolgoztam, ahol kereskedelmi és vezetői tapasztalatokat szereztem.

2000 áprilisában a Friedrich Ebert Stiftung támogatásával elindítottam a Munka-lap című munkavállalói érdekvédelmi folyóiratot. 2001 januárjától ismét részt veszek a Magyar Vasutas című újság szerkesztésében.

2001-ben jelent meg Munkakönyv című könyvem.

KIS TAMÁS, A VSZ GT.-S ÉRDEKVÉDELMI ALELNÖKE

A gimnáziumi érettségi megszerzése után szerszámkészítő szakképesítést szereztem, majd 1962-ben a MÁV Gépjavító Üzemében helyezkedtem el, ahol a gyártástechnológiai szaktechnikusi képesítés megszerzése után 1967-től normatechnológusként alkalmaztak. A MÁV Vezérigazgatóság Személyzeti és Oktatási Szakosztályára 1975-ben kerültem, miután 1973-ban gyártástechnikus üzemmérnökként végeztem. 1981-ben elvégeztem a Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskola gépész műszaki tanári szakát. Ebben az időszakban munka- és időelemző, személyzeti vezető és felsőfokú munkaügyi szakképesítő képzésekben vettem részt.

1990-ben választottak meg a Vasutasok Szakszervezete MÁV Járműjavító Üzemek Intéző Bizottság titkárává. 1994-től 1998-ig a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége Szövetségi Tanácsának, 1997-től pedig a VSZ Elnökségének lettem a tagja. 1998-ban a VSZ XIV. Kongresszusa alelnökké választott.

2002-ben a VSZ Aranyjelvénye kitüntetésben részesültem.

Vasúti pályafutásom során műszaki, gazdasági és humán ismereteket és gyakorlatot szereztem az építési pályafenntartási, valamint a járműjavító ipar, a gépészet szakterületén.

A szakszervezeti tisztséggel összefüggően részt vettem a MÁV tevékenységek átszervezése, gazdasági társaságokba vitele, alapítása, működtetése, privatizációja mellett a vasútegészségügy átalakításában és működtetésében. Az alapítványi formában létrehozott jóléti intézmények működtetését teljeskörűen ismerem.

1993 és 1995 között a szolnoki MÁV Járműjavító Kft., 1993-tól 2000-ig a MÁV Északi Járműjavító Kft., 2002-től pedig a MÁV Rt. Felügyelő Bizottságának tagja lettem.

Tisztújító közgyűlés a Járműjavító Iparnál

A tavasz kezdetét jelző gyönyörű napsütés sugarai aranyozták be a *Törekvés Művelődési Központ* épületét, megfelelő jó hangulatot kölcsönözve az ott gyülekező járműjavítós küldött kollégák számára.

Március 3-án, a több, mint öt esztendő munkáját értékelő, tisztújító közgyűlés résztvevői többnyire ismerősként üdvözölték egymást, mivel a *Járműjavító Kft*-k *Intéző Bizottsága* munkájára az volt mindig a jellemző, hogy soros üléseiket valamelyik gyár szakszervezeti bizottságánál, a helyi tisztségviselőkkel való találkozás jegyében tartották. Így közvetlenül tudomást szereztek a gondokról és az eredményekről.

Tóth László, az *Északi Járműjavító Kft.* osztályvezetője elnöki megnyitója után *Németh Tibor*, *IB* titkár és helyettese, *Fogl Zoltán* szóbeli kiegészítéseikben vázolták a *kft*-k munkaellátási problémája mellett azokat a tényezőket, amelyek segítették, illetve akadályozták a szervezeti munkát. Kiemelték a vasút kemény, diktatórikus gondozását, sérelmezték, hogy több hónapja szerződés nélkül vegetálnak az üzemek, tagi kölcsönökből élnek. Mindez a szervezeti életre hat ki, mert a munkavállalók a szakszervezetből való kilépéssel tudják csak a felhívni a figyelmet elégedetlenségükre.

Fogl kolléga részletes tájékoztatást adott a *VSZ Alapszabály-tervezetről* is. Felhívta a figyelmet azokra a változásokra, amelyek a beérkezett javaslatokból beépültek a tervezetbe.

Lengyel Istvánné, a debreceni alapszervezet újonnan választott titkára szomorúan tájékoztatta a közgyűlést, hogy cége a munkaellátás hiánya miatt csökkentett munkahetekben foglalkoztatja dolgozóit. El lehet képzelni, milyen „mozgósító" hatása van ennek a szakszervezeti tagságnál.

Több hónapja szerződés nélkül vegetálnak az üzemek

Vajda László, az *Északi Kft.* főbizalmija tisztességtelennek tartja a *MÁV* intézkedését a bérfejlesztéssel kapcsolatban, mert a 4,5%-os reálbérstop ellenkezik az alacsony keresetű dolgozók helyzetének javítására irányuló kormányzati törekvéssel, hiszen éppen ők kerülnek hátrányba a magasabb keresetűekkel szemben.

Több, hasonló hozzászólás után a választó közgyűlés a kiegészítéssel és válaszadással együtt egyhangúlag elfogadta a beszámolót.

Szünet után a küldöttek a jelölőbizottság javaslata alapján *Fogl Zoltánt* az *IB* titkárának, *Németh Antalt* helyettesének egyhangúlag megválasztották. Hasonlóan egybehangzó szavazással választották meg *Sági Jánosné* gazdasági felelőst is.

Időközben megérkezett *Simon Dezső*, ügyvezető alelnök, aki tájékoztatót tartott az aktuális tárgyalási eredményekről. Egyúttal köszönetet mondott az előző, *IB* vezetésnek az eredményes munkájáért, majd gratulált az új vezetésnek. A munka fő vonala nem változik, hiszen a gazdag vezetői tapasztalattal rendelkező, *IB* titkár helyettesként aktívan tevékenykedő *Fogl Zoltán* szombathelyi szb. titkár vette át a nyugdíjas korú titkártól a tisztséget.

A kitűnő hangulatú vezetőségválasztó közgyűlés a továbbiakban megfogalmazott feladatpontokat tárgyalta meg.

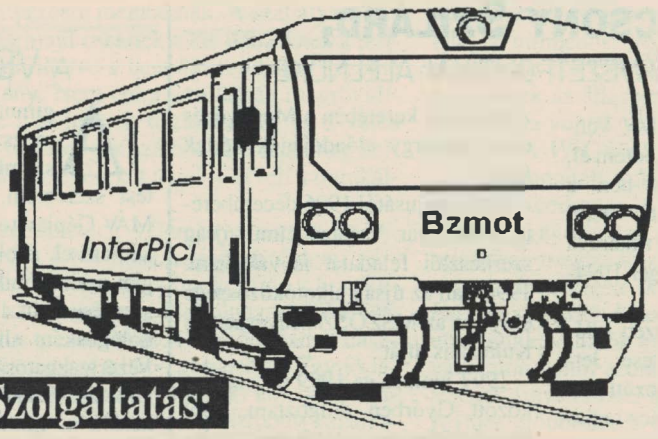
Az elnöki zárszó előtt az újonnan megválasztott vezetők szóltak a küldöttekhez.

Németh Tibor

MVJ TÜV ISO 9001 CERT

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:
- vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
- vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
- 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
- Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése

InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás
- alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

A VSZ középtávú programja

A *Vasutasok Szakszervezete* a következő négy évben számos kihívás előtt áll. A vasúti reform és az *Európai Unióhoz* való csatlakozás időszakában a munkavállalók csak az összefogás erejével képesek megőrizni és javítani életszínvonalukat.

1. A Vasutasok Szakszervezete általános célkitűzései

A *Vasutasok Szakszervezetének* célja a tagság eredményes érdekképviselete, melyet a foglalkoztatás biztosítása, a jövedelem és jóléti juttatások növelése valamint az élet- és munkakörülmények javításán keresztül valósít meg. Tagságának jövője függ a vasúti közlekedés jövőjétől.

A *Vasutasok Szakszervezete* mind az országos, mind az ágazati érdekegyeztetés fórumait fel kívánja használni a környezetbarát vasúti közlekedés elismertetésére, az *Európai Unióban* elfogadott prioritásának a hazai közlekedéspolitikában való érvényesítésére.

A korábbi évekhez hasonlóan szakszervezetünk az alapvető hangsúlyt a kollektív szerződésekben és a hatályos megállapodásokban eddig elért vívmányok és szerzett jogok megőrzésére és jobbítására helyezi.

Célunk, hogy valamennyi olyan gazdasági társaságnál, intézménynél, ahol a *Vasutasok Szakszervezete* tagokkal rendelkezik, kollektív szerződést kössünk.

A többszintű érdekvédelem alapján szakszervezetünk a jövőben nagyobb szerepet kér az országos érdekegyeztetésben, továbbá aktívan részt kíván venni a megalakítás előtt álló ágazati párbeszéd bizottságok munkájában.

A *Közlekedési Dolgozók Európai Szövetsége (ETF)* tagjaként részt veszünk a *Transz Európai Közlekedési Hálózat (TEN)* részét képező, hazánkat átszelő közlekedési folyosókra vonatkozó, a munkavállalókat érintő szabályainak kialakítása érdekében rendezett szociális párbeszédben.

A megállapodásokban rögzített eredmények maradéktalan megvalósulásának érdekében, a szakszervezeti jogosítványok érvényesítésével részt kívánunk venni egy hatékony munkaügyi és munkabiztonsági ellenőrzési rendszer szakmai-területi részvétellel történő újjászervezésében.

Álláspontunk szerint a vasúti háttéripar tevékenységét, annak jövőjét a vasútfejlesztési alapkoncepcióval összhangban kell meghatározni. Elkerülhetetlen esetben a vasútreformhoz kapcsolódóan csak olyan tevékenységek, *MÁV* alapítású gazdasági társaságok értékesítését tudjuk elfogadni, amelyek gazdasági számításokkal alátámasztottak és nem rontják hosszútávon a vasút gazdasági helyzetét, vagyonának felélését. A tulajdonosváltás nem eredményezheti az 1993-1997. közötti időszakban kiharcolt és rögzített munkavállalói jogok csorbulását.

Az esetleges privatizációnak az érdekképviseletek bevonásával, a munkavállalók széleskörű tájékoztatásával kell történnie, figyelemmel a foglalkoztatással összefüggő törvényekben rögzített követelményekre.

A *Vasutasok Szakszervezete* a jövőben is kiemelt feladatának tekinti a vasútegészségügy önállóságának megőrzését, amelynek elengedhetetlen feltétele egy korszerű szervezeti struktúra kialakítása. A megfelelő szintű vasút-egészségügyi ellátás nem nélkülözheti a kivívott szakmai színvonal megőrzését. A járó- és fekvőbeteg intézmények működőképességének megőrzésével el kell érni a foglalkoztatás-egészségügyi ellátás javítását. Szakszervezetünk továbbra is fontosnak tartja, hogy a vasúti háziorvosi szolgálat megkapja mindazokat a jogosítványokat, amelyekkel azok a háziorvosok rendelkeznek, akiknek területi ellátási kötelezettségük van.

2. A Vasutasok Szakszervezete érdekvédelmi céljai

2.1. Foglalkoztatás

A *Vasutasok Szakszervezete* elfogadhatatlannak tart minden olyan intézkedést, amely a rövidtávon elérhető költségcsökkentés érdekében munkahelyek és munkaköri státuszok megszűnését, a szolgáltatási színvonal csökkenését, és a biztonságos munkavégzést veszélyezteti. Ide értve a minimális technológiai létszámszükséglettől való eltérést is.

Mind a *MÁV Rt*-nél, mind a *MÁV* alapítású gazdasági társaságoknál, mind pedig az alapítványi és egészségügyi intézményeknél cél a jelenlegi foglalkoztatási szint megtartása. Ennek érdekében meg kell emelni a foglalkoztatás megszüntetésének költségét.

A *Vasutasok Szakszervezete*, tagjai foglalkoztatásbiztonsága érdekében elvárja, hogy a munkáltatók a megüresedő munkaköröket elsősorban belső átcsoportosítás útján, szükség esetén átképzés útján töltsék be. Új felvétel esetén részesítsék előnyben az önhibájukon kívül munkahelyüket korábban elvesztő, illetőleg a *MÁV* alapítású gazdasági társaságokban foglalkoztatott volt vasutas munkavállalókat.

Szakszervezetünk a jövőben a foglalkoztatási gondok kezelése során előnyben részesíti tagjait. A tagság foglalkoztatásának megőrzése kiemelt feladatunk és ennek érdekében valamennyi rendelkezésre álló törvényes eszközt következetesen felhasználunk.

A *Vasutasok Szakszervezete* követeli, hogy a gazdasági társaságoknál a létszám stabilizálása érdekében – a *Közbeszerzési Törvény* előírásainak betartása mellett – a különböző forrásokból származó megrendeléseket és a finanszírozást tegyék ütemesebbé. Elvárja, hogy előnyben részesítsék a *MÁV Rt.* alapítású és tulajdonú gazdasági társaságokat. A foglalkoztatás biztonsága és az alultőkésített társaságok versenyképességének, illetőleg működőképességének megőrzése érdekében a társaságoknál képződő pozitív adózás utáni eredményt fordítsák műszaki fejlesztésre illetőleg a termelés bővítésére.

A közelgő uniós csatlakozásra is tekintettel, figyelemmel az uniós országok gyakorlatára, célul tűzzük ki a *Munka törvénykönyvében*, illetőleg a kollektív szerződésekben rögzített általános munkaidő mértékének további csökkentését.

A heti munkaidő harminchat-harminchét órára csökkentése mellett valamennyi munkavállaló részére az egészséges és biztonságos munkavégzés feltételeit biztosítani kell.

A Vasutasok Szakszervezete – a magyar vasút másfél évszázados történetéhez elválaszthatatlanul hozzátartozó, a vasutasság által létrehozott értékekre – fontosnak tartja a *„Vasút a gyermekekért" Alapítvány* intézményeinek működtetését.

1.2. Jövedelmi viszonyok

A *Vasutasok Szakszervezete* érdekvédelmi körébe tartozó gazdálkodási egységeknél foglalkoztatott munkavállalók átlagos jövedelmének évenként legalább az éves infláció- és *GDP* együttes növekedési ütemével kell növekednie. Törekedni kell az európai uniós átlagbérek mielőbbi elérésére.

A vasútegészségügyben foglalkoztatottak béreinek felzárkóztatása érdekében szükséges előmeneteli tarifarendszer kimunkálását szorgalmazzuk.

A munkavállalók besorolási és alapbérrendszeréről folytatott tárgyalásokat a megállapodás mielőbbi megkötése érdekében fel kívánjuk gyorsítani, és mielőbb meg kell kezdeni a teljesítményértékelésen alapuló ösztönzési rendszer kidolgozását. Emellett a képzettséget elismerő szakmai bérminimumok bevezetését tartjuk szükségesnek.

1.3. Jóléti és szociális rendszer

Szakszervezetünk minimális célja a társasági jóléti és szociális rendszerek egyes elemeinek, illetőleg ezek reálértékének megőrzése.

Régi igény a *MÁV Rt.*-nél a rendszer korszerűsítése, amely az erre irányuló megállapodás ellenére, a jelenlegi gyakorlat megfelelő elemzésének, az erre alapozott új – számunkra is elfogadható – koncepció kidolgozásának hiányában nem valósult meg. Kizárólag a hiányosságok pótlása esetén képezhet tárgyalási alapot a rendszer átalakítása. A jóléti és szociális rendszerek korszerűsítése nem eredményezhet alacsonyabb szintű ellátást sem anyagiakban, sem színvonalában. Az esetleges és indokolt jóléti ingatlan eladások bevételeit a rendszerre kell fordítani.

1.4. Munkakörülmények

Az elmúlt években a munkáltatók finanszírozási gyakorlatából adódóan, a vasúttársaság és a vasúti tevékenységet végző gazdasági társaságok jelentős belső adóssággal rendelkeztek nemcsak a műszaki-technikai és infrastrukturális területen, hanem a munkakörülmények vonatkozásában is. A következő időszakban is mindent meg kell tennünk a takarékossági okokból elmaradt beruházások fokozatos pótlása érdekében. Ennek megvalósítása céljából továbbra is szorosan együttműködve kell fellépnünk a *MÁV Rt. Központi-*, és az önálló gazdálkodó szervezetek munkavédelmi bizottságaival. A *Vasutasok Szakszervezete* szükségesnek ítéli, ezért követeli a *MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottság* működésének biztosítását.

A *VSZ* számára elfogadhatatlan, hogy alkalmazott költségvisszafogó intézkedések tagjainak egészséges és biztonságos munkavégzési feltételeit veszélyeztessék.

Követeljük az európai színvonalú munkafeltételek mielőbbi megteremtését.

1.5. Kollektív Szerződések

A *Vasutasok Szakszervezete* működési területén minden munkáltatónál alapvető követelmény a kollektív szerződéssel védett munkahelyek, munkakörülmények megteremtése. A hasonló profillal rendelkező gazdálkodó szervezetek esetében törekedni kell egy minél több munkáltatóra kiterjedő, keretkollektív szerződés megkötésére. A már eddig is kollektív szerződéssel rendelkező munkáltatóknál minimális cél az eddig elért vívmányok megőrzése, beleértve a nyugdíjasok szociális segélyezését is.

1.6. Munkaügyi kapcsolataink

Céljaink elérése szükségessé teszi a makrószintű képviseletünk további erősítését. Részt kívánunk vállalni az *OÉT* munkáját segítő bizottságok tevékenységében.

Tagságunk felsőszintű érdekvédelmével a *Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségét (MSZOSZ)* bíztuk meg.

Ennek keretében nyomatékosan felkérjük az *MSZOSZ*-t:

– Tegyen lépéseket, hogy a nem szervezett munkavállalók, a *„potyautasok"* is hozzájáruljanak a *KSZ*-kötés költségeihez.

– Kezdeményezze a munkavállalókat, nyugdíjasokat és érdekképviseleteiket kedvezőtlenül érintő foglalkoztatási és adó jogszabályok módosítását.

– Következetesen lépjen fel a környezetbarát vasúti közlekedés anyagi stabilitásának megteremtése, a nemzeti vasút reformjának pénzügyi megalapozása érdekében.

– Kezelje kiemelten az *EU*-s bérfelzárkóztatási program mielőbbi létrejöttét.

– Tevékenységével járuljon hozzá az ágazati párbeszéd bizottságok létrejöttéhez és hatékony munkavégzéséhez.

A *MÁV Rt.* vezetése és a *Vasutasok Szakszervezete* közt 2002. decemberében aláírt négyéves megállapodás újra lehetőséget ad arra, hogy a korábbinál kiegyensúlyozottabb munkaügyi kapcsolat alakuljon ki. A megállapodás időtartama alatt folyamatosan

(folytatás a 8. oldalon)

(folytatás a 7. oldalról)

őrködnünk kell az abban lefektetett elvek érvényesülése felett. A *VSZ* érdekelt abban, hogy a munkaügyi kapcsolatok minden területen harmonikusak legyenek, ezért elvárja és követeli, hogy a *MÁV Rt.*-vel aláírt megállapodáshoz hasonló jöjjön létre a gazdasági társaságok vonatkozásában is.

A *VSZ* elvárja, hogy az egészségügy 1999. évi első ütemű átalakításakor aláírt munkajogi megállapodás maradéktalanul érvényesüljön. Az egészségügy további várható átalakítása során az átalakítások rendezetten, megállapodások mentén kell, hogy történjenek.

Az érdekvédelmi eredmények eléréséhez a munkaügy és a munkavédelem területén az eddigieknél jobban fel kell használni a törvényben biztosított, a szakszervezeteket megillető ellenőrzési lehetőségeket. Emellett az üzemi tanácsokban, a közalkalmazotti tanácsokban, a felügyelő bizottságokban, valamint a munkavállalói résztulajdonosi vényjuttatási program *(MRP)* szervezeteiben meglévő kapcsolatainkat és befolyásunkat is erősíteni kell.

1.7. Nemzetközi kapcsolataink

A *Közlekedési Dolgozók Európai Szövetségéhez (ETF)* történő csatlakozásunk megteremtette a lehetősége az *EU*-szintű szociális párbeszédben való részvételre.

A *VSZ* által alapított *Európai Vasutas Szakszervezetek* állandó konferenciáját a jövőben is kiemelten kezeljük.

A csatlakozásig terjedő időszakot, a kétoldalú régiós és szakmai kapcsolatainkat továbbfejlesztve tapasztalatszerzésre, a megfelelő szintű európai uniós szakmai ismeretek megszerzésére kell felhasználni.

1.8. A rétegszervezetek által képviselt tagjainkkal kapcsolatos kiemelt feladataink

2.8.1. A Vasutasok Szakszervezete támogatja az aktív és nyugdíjas szervezeteinek minél magasabb szintű együttműködését.

A *Vasutasok Szakszervezete* kiemelt feladatának tekinti, hogy mielőbb állandó érvényű (stabil) nyugdíjrendszerben valósuljon meg a nyugdíjak évenkénti emelése, a nettó bérkiáramlással azonos mértékben.

Szükségesnek tartjuk az átlagkereset és az átlagnyugdíj, valamint a minimálbér és minimális nyugdíj közötti különbség jelentős mértékű csökkentését.

A *Vasutasok Szakszervezete* támogatja az *Országos Nyugdíjas Szervezetének* jelenlétét minden olyan országos regionális és szakmai testületben, ahol a nyugdíjas tagjait érintő kérdésekről döntés születik.

Szorgalmazni fogjuk, – különösen a nyugdíjasok – egészségügyi ellátásának és szociális helyzetének javítását a vasút-egészségügy helyzetének javításán keresztül is.

Meg kell keresni annak a lehetőségét, hogy a nyugdíjasoknak eddig nyújtott vállalati szociális támogatások továbbra is megmaradjanak, beleértve az ingyenes jogsegélyszolgálat igénybevételét is.

Támogatjuk a *VSZ Országos Nyugdíjas Szervezetének* az országos érdekvédelmi szervezetekkel, a vasutas nyugdíjas klubokkal kialakult jó kapcsolatának további erősítését, valamint a társ vasutas szakszervezetekkel történő kapcsolatok kiépítésére, és a vasutas hagyományok megőrzésére irányuló törekvéseit.

Elősegítjük, hogy a *MÁV Rt.* szociálpolitikai intézkedéseinek meghozatalánál megismerhesse azokat a nyugdíjasokat érintő megállapodásokat, amelynek a *VSZ* részese.

2.8.2. A *VSZ Női Tagozata* az elkövetkezendő időszakra a nők esélyegyenlősége mind teljesebb körű megvalósításának elérését, a családok védelmét tűzte ki célul. Ennek megvalósítása érdekében mindent meg kell tenni azért, hogy a nők helyzetének javítása, az egyenlő bánásmód érvényesítése, az esélyegyenlőség kérdésköre beépüljön a szakszervezeti munka minden szintjére. Az esélyegyenlőségi törvény megalkotásával és a *MÁV Rt.*-nél létrejött *Esélyegyenlőségi Bizottság* létrehozásával teremtsen kiszámítható kereteket a munka világában. A humánstratégiákban kapjon helyet a nők pozitív diszkriminációja. Valósuljon meg a stabil értéket, reálértékét megőrző, igazságos, valamennyi család helyzetét javító gyermektámogatási rendszer.

2.8.3. A *Vasutasok Szakszervezete* a jövőben is támogatja a fiatalok szakszervezeti szervezkedését, problémáinak megoldását. A *Vasutasok Szakszervezetében* a fiatalok a megszerzett korszerű tudás birtokában korosztályukra jellemző dinamizmussal, az átlagosnál nagyobb mobilitásukkal és az ismereteik továbbfejlesztésére való fogékonyságukkal, a jövőt tekintve az egyik legfontosabb réteg. Ezért is tulajdonítunk kiemelt fontosságot a fiatal generációval való törődés keretén belül annak, hogy a fiatalok számára megvalósuljon életpályájuk tervezhetősége, tanulmányaik támogatása, beilleszkedésük, pályakezdésük segítése, otthonteremtésük támogatása úgy a lakás, mint a gyermekintézmények igénybevétele, valamint üdültetésük esetén. Mindezek érdekében szükségesnek tartjuk a fiatalok bevonását a döntések előkészítésébe és meghozatalába, ennek érdekében szervezzük tisztségviselővé válásukat, valamint képzésüket is. A sajátos érdekek megjelenítése önálló szervezeti keretek között az ifjúsági tagozat révén valósulhat meg, melynek működéséhez a *Vasutasok Szakszervezete* az erkölcsi és anyagi támogatást biztosítja.

3. A Vasutasok Szakszervezetének viszonya a társ szakszervezetekhez

A *Vasutasok Szakszervezetének*, mint a legrégibb hagyományokkal rendelkező és a legnagyobb taglétszámú vasutas szakszervezetnek komoly felelőssége van a vasúton működő szakszervezetek együttműködésének megteremtésében, hosszútávon pedig a vasutas szakszervezeti mozgalom újraegyesítésében. Ennek érdekében kiegyensúlyozott kapcsolatra törekszünk a vasutas társ-szakszervezetekkel.

4. A Vasutasok Szakszervezete általános belső működési feltételei

A szakszervezeti munka alapja és célja az érdekvédelmi feladatok maradéktalan ellátása, melyhez az erőt a tagság támogatása jelenti. Az érdekvédelmi munka hatékonyságát kell szolgálnia a struktúrának és a jogköröknek, mindez azt jelenti, hogy a környezet változásával összefüggően állandóan elemezni kell és megfelelő célirányos válaszokat kell adni a struktúra változására, az új kihívásokra. Mindezekhez kell alakítani a munkaszervezet struktúráját, fő- és melléktevékenységét, a személyi és tárgyi feltételeket. Különös tekintettel kell lenni a tisztségviselők és az utánpótlás oktatására és képzésére, valamint az érdekvédelmi szakfeladatok ellátásának színvonalára. A tagszervezésben jobban teret kell engedni az új módszereknek. Hagyományainkhoz híven az érdekvédelmi feladatainkat szakmailag felkészülten tárgyalások útján kívánjuk elérni, melyhez igénybe vesszük a különböző meglévő egyéb eszközöket, mint nyilvánosság, nyomásgyakorlás, jogi utak is. Természetesen elengedhetetlennek tartjuk képviselt álláspontunk érvényesítése érdekében akcióegységünk megteremtését.

Tagjaink számára az érdekvédelmi munka eredményeinek, gondjainak folyamatos ismertetésén túl további konkrét szolgáltatások biztosításával kell a szervezethez való tartozás előnyeit felmutatni. Ilyenek: a különböző élet-, balesetbiztosítási lehetőségek, a vásárlói kártyák, a szervezett üdültetésben, valamint a jogsegélyben való részvétel mellett az esetenkénti támogatási formák, árvíz, egyéb segély. A kiemelkedő munkát végző tagjaink számára az eddig jól bevált erkölcsi ösztönzési rendszer továbbfejlesztését szorgalmazni kell.

5. A belső működési feltételek megteremtését célzó konkrét elképzelések

Célunk, hogy minden tagban tudatosuljon, hogy *„a VSZ sikere a mi sikerünk, mert részt veszünk a döntések előkészítésében, meghozatalában és végrehajtásában!"*.

A magunk elé állított elvárásoknak csak az önmagáért tenni akarók összefogásából építkező, jól szervezett *Vasutasok Szakszervezete* képes eleget tenni. A közösséghez tartozás érzését erősítő hagyományos és új programokra van szükség. Ezért valljuk közösen: *„Mi szakszervezeti tagok gondoskodunk egymásról, a szabadidőnk egy részét együtt töltjük el (kirándulunk, családi kulturális- és sportprogramokat szervezünk, jó hangulatú összejöveteleket tartunk). A VSZ-hez tartozni jó!"*

Tagságunkban tudatosítanunk kell, hogy *„az általa közvetlen, vagy közvetve választott szakszervezeti tisztségviselő érte, értünk alkuszik, a jobb megélhetésért és munkakörülményért, leveszi rólunk az ütközés terhét, védi szakmai érdekeinket. A VSZ által élni tudunk a közösségeket megillető jogainkkal (tájékozódás, véleményezés, megállapodás, vétó és a tiltakozás, nyomásgyakorlás eszközeivel), amelyek egyénenként egyikünket sem illetnek meg"*. Ehhez a tisztségviselők felkészültségét javítani kell. Erre a képzésre a jelenleginél több energiát kell fordítani, új módszereket kell bevezetni, mint például a távoktatás. A *VSZ*-nek gondoskodnia kell a tisztséget vállalók megbecsüléséről, erkölcsi elismeréséről.

A *Vasutasok Szakszervezete* tevékenysége ellátásához alapszervezeteket működtet. Az alapszervezetek kiemelt feladatot látnak el a tagok egyéni gondjainak megoldásában, a munkahelyi közösségformálásban, az érdekvédelmi megállapodások megkötésében, a tagoknak nyújtott szolgáltatások biztosításában, a *VSZ* általános céljai eléréséhez szükséges akciók lebonyolításában, a tagok egymás iránti szolidaritásának elmélyítésében. Mindennek alapja a minél nagyobb szervezettség megteremtése, amelyben az alapszervezeteknek kiemelt feladat jut. Éppen ezért az alapszervezetekben folyó munka feltételeinek megerősítése a *VSZ* alapvető érdeke.

A *Vasutasok Szakszervezete* területi és szakmai középszervezeteket működtet. A területi képviseletek és az intézőbizottságok jövőjét tekintve a rendező elv kizárólag a tagok érdekvédelme és az azzal összefüggő szervezetpolitikai feladatok ellátása lehet. Ennek egyik legfontosabb része, hogy tevékenységüket a tagság érdekében történő együttműködés jellemezze.

Fontosnak tartjuk, hogy a jövőben a területi képviseletek részt vehessenek a különböző európai uniós és más szervek által kiírt regionális pályázatokon. Az így elnyert pályázati pénzekből tisztségviselő képzéseket, kulturális- és sportprogramokat, valamint infrastruktúrafejlesztéseket kell finanszírozni.

A *VSZ* vezető testületei végzik a szakszervezet stratégiai *(kongresszus és választmány)*, valamint operatív *(választmány és elnökség)* irányítását. Annak érdekében, hogy a tagok jobban érezzék akaratuk érvényesülését, képviseletét, javítani kell a belső tájékoztatást. Az alapvető érdekvédelmi kérdésekben biztosítani kell a közvetlen véleménynyilvánítás lehetőségét *(KSZ, bér, foglalkoztatás)*. Célként kell kitűzni, hogy minden taghoz eljusson a *VSZ* információáramlásában meghatározó szerepet játszó Magyar Vasutas, amely 2004-ben lesz 100 éves.

A *VSZ* érdeke, hogy a jövőben is a lehető legjobb szakembereket alkalmazza.

A *Vasutasok Szakszervezetében* a gazdálkodásnak az elkövetkező években is alapvetően az érdekvédelmet kell szolgálnia. Olyan gazdálkodási rendszerrel kell megvalósítani a tagság szolgálatát, amely a megállapított és befolyó tagdíjakból biztosítja céljaink elérését.

Budapest, 2003. április 10.

Vasutasok Szakszervezete
XV. Kongresszusa

A Vasutasok Szakszervezete Alapszabálya

A *Vasutasok Szakszervezete* jogfolytonosságát az önálló vasutas szakszervezeti mozgalom kezdetétől, 1896-tól számítja. A pártoktól független, önálló szervezetként képviseli és védi tagjainak érdekeit.

A *Vasutasok Szakszervezete* feladatait, szervezeti felépítését, működési rendjének szabályait, tagjainak és szervezeteinek jogait, valamint kötelezettségeit a jelen alapszabályban rögzíti.

I. ÁLTALÁNOS MEGHATÁROZÁSOK

1. A szervezet neve: *VASUTASOK SZAKSZERVEZETE (rövidítése: VSZ)*

2. Székhelye: 1023 Budapest, Ürömi utca 8.

3. Működési területe: a Magyar Köztársaság

4. Szimbóluma és pecsétje: aranyszínű körben, aranyszínű szárnyaskerékkel áttört antikmetszésű, kék színű „*V*" betű, a csúcsánál az alapítás éve, alatta félkör alakban olajág. Kör alakú pecsétjén a felirati körön belül szárnyaskerékkel áttört antikmetszésű „*V*" betű.

5. Képviselői: elnök, alelnökök

6. Lapja: a *Magyar Vasutas*

7. A *Vasutasok Szakszervezete* alapító tagja a *Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének.*

8. A *Vasutasok Szakszervezete* tagja a *Közlekedési Dolgozók Európai Szövetségének (ETF).*

II. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

1. A *Vasutasok Szakszervezete* demokratikus felépítésű és önkéntes tagsági viszonyon nyugvó ágazati-, szakmai érdekvédelmi és érdekképviseleti társadalmi szervezet, amely szövetségi jelleggel működik. Szociális, kulturális, szabadidő-sport, üdültetési, képzési, jogszolgálati és önsegélyező feladatokat is ellát. Az alaptevékenysége gazdasági feltételeinek biztosítása érdekében vállalkozási tevékenységet is folytathat.

2. A *Vasutasok Szakszervezete* jogi személy.

A *VSZ* nyugdíjas-, valamint közép- és alapszervezetei is jogi személyek.

3. A *VSZ* tagjai lehetnek mindazon természetes személyek, akik élet- és munkakörülményeikhez kapcsolódó érdekeik képviseletével ezt a szervezetet bízzák meg, és akik a *VSZ Alapszabályát* magukra nézve kötelezően elfogadják.

4. Azoknak a munkáltatóknak a felsorolását, amelyeknél a *Vasutasok Szakszervezete* a képviseletére jogosult szervet működtet, illetőleg tisztségviselővel rendelkezik, a *VSZ Szervezeti és Működési Szabályzata (SZMSZ)* tartalmazza.

5. A *VSZ* a működési területén tevékenykedő, bíróság által nyilvántartott más munkavállalói érdekképviseleti és egyéb – a tevékenységét elősegítő – szervezetekkel együttműködésre törekszik.

III. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE CÉLJA

1. Biztosítani tagjai élet- és munkakörülményeinek, életszínvonalának folyamatos javítását.

2. Elősegíteni a munkavállalói és társadalmi szolidaritás erősödését.

3. Megteremteni a *VSZ*-hez tartozó munkavállalók, nyugdíjasok, tanulók és a munkanélküliek érdekvédelmének, érdekképviseletének, érdekérvényesítésének egységét, fellépni a szakszervezeti mozgalom megosztottsága ellen.

4. Elismertetni a vasúti, valamint a gazdasági társaságok más irányú tevékenységével is összefüggő munka társadalmi helyét és szerepét.

5. Segíteni tagjai oktatását, szociális ellátását, üdültetését, valamint kulturális és sporttevékenységét.

IV. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE MŰKÖDÉSÉNEK ALAPELVEI

1. Demokratikus felépítés és demokratikus működés.

2. Tagjai véleményének megismerése, érdekeinek feltárása és érvényesítése.

3. A szervezet programjának végrehajtása és a határozatok következetes betartása, betartatása.

4. Nyitottság, nyilvánosság, szolidaritás.

5. Az alapszabályban rögzített tagsági díjból, természetes és jogi személyek adományaiból és egyéb bevételekből való működés.

6. A döntéshozó testületek, illetve jogosított tisztségviselők, kizárólagosan egy-egy területi, szakmai, vagy rétegcsoportot érintő kérdésben az érintett csoport véleményével ellentétes döntést előzetes egyeztetés nélkül nem hozhatnak. A döntéshozatal módját az *SZMSZ* tartalmazza.

7. A VSZ működését a tagság közvetlenül, illetve választott tisztségviselői útján ellenőrzi.

V. A TAGSÁG FELTÉTELEI ÉS A TAG FELVÉTELE

1. A *VSZ*-be történő belépés önkéntes, írásos belépési nyilatkozattal történik. A szakszervezeti tag felvétele a belépési nyilatkozat aláírásával és az első tagsági díj befizetésével válik érvényessé.

2. A tag felvételéről az alapszervezet dönt, a szervezeti és működési szabályzatában meghatározottak szerint.

3. Jogfenntartónak minősül az a tag, aki sorkatonai, vagy alternatív szolgálatot teljesít, *GYED*-ben, vagy *GYES*-ben, továbbá terhességi és gyermekágyi segélyben részesül, önhibáján kívül munkanélkülivé válik.

A jogfenntartó tagot megilletik a tagsági jogok és terhelik a tagsági kötelezettségek.

Kérelmének alapszervezeti elfogadása esetén **tagfenntartó** az, aki olyan munkahelyen dolgozik, illetve tanul, ahol nincs szakszervezet, vagy munkaviszonyhoz nem kötődő magánvállalkozói, szabadfoglalkozású tevékenységet folytat, továbbá hosszabb időn keresztül külföldön él és a tagfenntartói tagdíjat fizeti.

A tagfenntartó a tagsági jogokat nem gyakorolhatja és a tagok számára biztosított juttatásokban nem részesül.

4. A tagdíj mértéke

a) A szakszervezeti tagdíj alapja a szakszervezeti tag fő munkaviszonyából származó bruttó keresete, illetve/és táppénze.

b) A havi tagdíj mértéke az *a)* pont szerinti mindenkori bruttó kereset és táppénz együttes összegének 1%-a.

A tagdíjfizetés rendjét és módját a *VSZ SZMSZ*-e szabályozza.

c) Tanulók havi tagdíja: 10 Ft

d) Tagfenntartó havi minimum tagdíja: a mindenkori minimálbér 0,25%-a

e) Jogfenntartó havi minimum tagdíja: a mindenkori minimálbér 0,5%-a

f) Nyugdíjas tag havi tagdíja: a nyugdíja 0,2%-a. Ez a mérték az *Országos Nyugdíjas Szervezet (ONYSZ)* belső szabályozása alapján méltányosságból csökkenthető, minimum a nyugdíj 0,1%-áig.

g) Mentesülnek a tagdíj megfizetése alól:

- a sorkatonai, vagy alternatív szolgálatot teljesítők a szolgálat időtartamára,
- a közeli hozzátartozó ápolása miatt fizetés nélküli szabadságon lévők a fizetés nélküli szabadság időtartamára,
- a magánerős lakásépítés céljából fizetés nélküli szabadságon lévők a fizetés nélküli szabadság időtartamára.

5. A tagdíj felhasználásának módja:

A szakszervezeti tagok által befizetett, tőlük levont tagdíjak 50%-ának felhasználása az alapszervezet önálló döntési hatáskörébe tartozik, 50%-a a Választmány által évenként jóváhagyandó *VSZ* központi költségvetés keretei között kerül felhasználásra.

A nyugdíjas tagok, illetve jog- és tagfenntartók által fizetett szakszervezeti tagdíjak 100%-ával az alapszervezetek rendelkeznek.

Az *Országos Nyugdíjas Szervezethez (ONYSZ)* tartozó alapszervezetek, illetve a nyugdíjas szakszervezeti tagok – az *ONYSZ Szervezeti és Működési Szabályzatában* meghatározott módon – hozzájárulnak az *Országos Nyugdíjas Szervezet* működéséhez.

6. A tagsági viszony és a tagdíjfizetés nyilvántartása.

A tagdíjfizetés elismerésének, a tagsági viszony és a tagdíjfizetés nyilvántartásának módját a *VSZ Szervezeti és Működési Szabályzata* szabályozza.

7. A tagsági viszony megszűnése.

a) A tag halálával.

b) Kilépéssel:

- az alapszervezet vezetőségéhez benyújtott egyéni írásos kilépési nyilatkozattal.

c) Kizárással:

Az illetékes testületek döntése alapján, ha a tag:

- szándékosan és súlyosan a szakszervezet érdekeivel, törekvéseivel, vagy Alapszabályával szemben cselekszik,
- a kollegalitást és a szakszervezeti szolidaritást durván megsérti, illetve olyan

(Folytatás a 10. oldalon)

(Folytatás a 9. oldalról)

egyébként is kárt okozó cselekményt követ el, amely tagsági viszonyának további fenntartását a szakszervezet tekintélyének csorbítása miatt nem teszi kívánatossá.

A tag kizárásáról a tag meghallgatása után az alapszervezet szervezeti- és működési szabályzatában a tag felvételének jóváhagyására jogosult testület dönthet. Felsőbb testületek tisztségviselői esetében a kizárásról az alapszervezet dönt a felsőbb testületek javaslata alapján.

A kizárt tag két éven belül nem vehető fel a *VSZ*-tagok sorába. Későbbi esetleges felvételéről az őt kizáró testülettel, illetve az alapszervezettel történt előzetes egyeztetés alapján az *Elnökség* dönt.

A tisztségviselők kizárásának hatásköri szabályai megegyeznek a visszahívás szabályaival *(VIII. fejezet)*.

d) Törléssel:

Ha a tagnak tizenkét hónapon túli tagdíjelmaradása van:

A tagot a tagdíj elmaradásának következményeiről egy esetben tájékoztatni kell, ezzel egyidőben fel kell szólítani a tagdíjhátralék megfizetésére.

A tagsági viszony megszűnése esetén a tag minden joga és kötelessége megszűnik.

Ha a tagnak 12 hónapnál kevesebb tagdíjelmaradása van, azt visszamenőleg megfizetheti.

A tagsági jogviszony bármilyen formájú megszűnése esetében a *VSZ*-szel szemben tagdíj-visszatérítési, vagy vagyoni követelési joga nincsen és ilyen igénnyel nem is léphet fel.

A tagsági viszony megszűnéséről a tagot írásban értesíteni kell.

8. A tag jogai:

Minden tagnak joga van a véleménynyilvánításra a szakszervezet tevékenysége által érintett valamennyi ügyben. Joga van a szakszervezet által nyújtott szolgáltatások igénybevételére, illetőleg jogosult a szakszervezet intézményeit az érvényes szabályozások alapján igénybe venni.

a) A tag jogos érdekeinek védelméért tanácsért, támogatásért választott tisztségviselőjéhez és a felsőbb szakszervezeti szervekhez fordulhat.

b) Személyesen vagy választott tisztségviselői, képviselői útján részt vehet a szakszervezeti feladatok, állásfoglalások, döntések kialakításában, megvalósításában, azok végrehajtásának ellenőrzésében, értékelésében.

c) Jelölő és jelölhető, választó és választható, a *VSZ Választási Szabályzatának* feltételei szerint. A közügyek gyakorlásától eltiltott tag nem választható.

d) Javaslattal, véleménnyel, észrevétellel, panasszal fordulhat alapszervezetéhez, de bármely felsőbb szakszervezeti fórumhoz közvetlenül is.

e) Védelmet kérhet és kap minden olyan esetben, amikor szakszervezeti tevékenysége miatt hátrányok érik.

f) Szakszervezeti jogvédelemre jogosult.

g) Meghatározott esetekben intézményes és baleseti segélyben részesül, indokolt esetben pedig szociális segélyt igényelhet. Az alapszervezet által fizethető segély mértékét és odaítélésének módját a *VSZ Segélyezési Szabályzata* alapján készített helyi segélyezési szabályzatok tartalmazzák.

h) Kiemelkedő szakszervezeti munkájáért kitüntetésben, vagy más erkölcsi elismerésben részesülhet. A kitüntetés adományozásának módját a *VSZ Kitüntetési Szabályzata* tartalmazza.

i) Megismerheti az alapszervezet pénzügyi helyzetét, gazdálkodását és választott tisztségviselői révén a szakszervezet vagyoni helyzetéről tájékozódhat.

j) Kezdeményezheti bármely választott tisztségviselő visszahívását.

k) A tag fenti jogait nem gyakorolhatja, ha a tagdíjfizetési kötelezettségének nem tesz eleget.

9. A tag kötelességei:

a) A *VSz Alapszabály*ának megismerése, betartása és az annak szellemében történő cselekvés.

b) Az *Alapszabályban* rögzített mértékű tagdíj rendszeres fizetése.

c) A szakszervezeti célok elérésében való közreműködés.

d) Együttműködés tagtársaival.

e) A szakszervezet szervezeti életében legjobb tudása szerinti részvétel, tisztségviselőként a testületek határozatainak maradéktalan végrehajtása, betartása. Minden, a szakszervezeti mozgalomnak kárt okozó magatartástól való tartózkodás.

VI. SZERVEZETI FELÉPÍTÉS

1. Alapszervezetek

a) A *VSZ* szervezeti rendszerének önálló költségvetést készítő alapegysége, melyet az egymással érdekközösséget vállaló szakszervezeti tagok, illetve csoportjaik hoznak létre.

b) Létrehozható munkahelyen és lakóterületen.

c) Az alapszervezet létesítése, összevonása, szétválása az illetékes testületek indítványával, a pénzügyi szabályok betartásával a szervezetpolitikai feladatot ellátó középszerv javaslatára az *Elnökség* határozatával történik.

d) Az alapszervezet legfelsőbb fóruma a taggyűlés, küldöttgyűlés, bizalmi testület közül az a fórum, amelyet az alapszervezet szervezeti- és működési szabályzatában meghatároz.

e) Az alapszervezet operatív testülete a szakszervezeti bizottság.

f) Az alapszervezet tisztségviselőit a tagság, vagy küldöttei választják meg.

g) Amennyiben az alapszervezet a fizetési kötelezettségeinek nem tesz eleget, az *Elnökség* vizsgálatot kezdeményez és az alapszervezet felelős vezető tisztségviselőjét funkciójából a vizsgálat időtartamára, maximum 60 napra felfüggesztheti.

h) Az alapszervezet a *VSZ*-ből, a *VSZ ONYSZ*-ből nem válhat ki.

i) Az alapszervezet jogutód nélküli megszűnése esetén annak vagyona a *VSZ* tulajdonába megy át.

1.1. Az alapszervezet jogai:

a) Gyakorolni a munkáltatói jogokat az alapszervezeti részesedésből fizetett tisztségviselők és alkalmazottak felett.

b) A felsőbb testületekbe önállóan, vagy más alapszervezetekkel együtt küldöttet választani, munkáját értékelni, képviseleti eljárásra felhatalmazni, beszámoltatni, illetve visszahívását kezdeményezni.

c) Konkrét ügyekben, konfliktushelyzetben a *VSZ* koordinációs lehetőségeit és támogatását igényelni.

d) Igénybe venni a *VSZ* által biztosított szakértői segítséget, oktatást, adatszolgáltatást, üdülést, sajtónyilvánosságot és egyéb szolgáltatásait.

e) Indítványokat, javaslatokat tenni a vezető testületeknek.

f) Tagjai szociális rászorultsága esetén önsegélyezői feladatokat ellátni.

g) Döntéshozatal minden, az alapszervezet hatáskörébe tartozó kérdésben.

h) Kollektív Szerződés (KSZ) megkötése. *(MÁV Rt., Gt. és a közalkalmazotti területek alapszervezeteinél.)*

i) Helyi Függelék megkötése.

j) Partner gazdasági vezetéssel megállapodásokat kötni.

k) A *Munka Törvénykönyvében (Mt.)* és más jogszabályokban biztosított szakszervezeti jogokat gyakorolni.

l) VSZ érdekét szolgáló megállapodások kötése más szervezetekkel.

m) Indokolt esetben tisztségéből felfüggeszteni, illetve visszahívni tisztségviselőit.

n) A vasúti csomópontokon működő alapszervezetek, a közöttük létrejött előzetes megállapodásban rögzített jog- és hatáskörök tisztázását követően az *Elnökség* egyetértésével csomóponti, illetve regionális szakszervezeti bizottságokat hozhatnak létre.

1.2. Az alapszervezet feladatai:

a) Tagjai egyéni és kollektív érdekeinek képviselete és védelme valamennyi, a munkaviszonnyal, továbbá a szakszervezet működésével összefüggő ügyben.

b) Tagszervezés és tagdíjbeszedés.

c) Felsőbb testületek által meghatározott esetekben küldöttek választása a kongresszusra és más szervezetekbe.

d) Tagjai rendszeres tájékoztatása a szakszervezeti testületek tevékenységéről, a tagság észrevételeinek, indítványainak, állásfoglalásainak továbbítása ezen testületekhez.

e) Az alapszervezeten belül működő helyi tagozati és rétegcsoportok munkájának koordinálása, segítése.

f) A felsőbb testületek által ráruházott feladatok elvégzése az alapszervezet működési területén.

g) A tagság igényeinek megfelelő rendezvények szervezése.

1.3. Az alapszervezet köteles:

a) A VSZ Alapszabályával, valamint *Szervezeti- és Működési Szabályzatával* összhangban saját szervezeti, felépítési és működési rendjét a helyi szervezeti- és működési szabályzatában szabályozni.

b) A testületek által jóváhagyott határozatokat végrehajtani.

c) Megválasztani tisztségviselőit, értékelni és ellenőrizni tevékenységüket.

d) Az *Alapszabályban* foglaltaknak megfelelően együttműködni a *VSZ* más alapszervezeteivel a szolidaritás elve alapján.

e) A *VSZ* működéséhez, fenntartásához szükséges anyagi hozzájárulást és tagdíjhányadot az *Alapszabály* által meghatározott mértékben, rendszeresen biztosítani.

f) Tervszerű működéséhez évente költségvetést, gazdasági beszámolót és vagyongazdálkodásáról jelentést, munkájáról beszámolót készíteni, amelyeket az *SZMSZ*-ben megjelölt testület fogad el.

2. Területi *(regionális)*, szakmai és rétegszervezetek, tagozatok:

a.) A *Vasutasok Szakszervezete* érdekvédelmi, érdekképviseleti, valamint területpolitikai munkájának hatékony ellátására:

- középszervezeteket *(regionális, szakági)*
- szervezetpolitikai feladatokat is ellátó intézőbizottságot,
- szakmai tagozatokat,
- *Női Tagozatot*,

- *Ifjúsági Tagozatot,*
- munkaszervezetet működtet.

b) A szervezetek névszerinti felsorolását, jogosultságait, kötelezettségeit a *VSZ Szervezeti és Működési Szabályzata* rögzíti.

3. *Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ)*

a) A vasutas nyugdíjas szakszervezeti tagok érdekeinek megjelenítését és képviseletét a *VSZ ONYSZ* látja el.

b) A *Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete a VSZ Alapszabályával*, valamint *Szervezeti és Működési Szabályzatával* összhangban készített önálló szervezeti és működési szabályzat alapján látja el feladatait.

c) A *Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete* felépítését, illetve a nyugdíjasok tagdíjfizetésének módját a *VSZ Alapszabálya* alapján az országos vezető testületük határozza meg.

4. A *VSZ* vezető testületei és bizottságai:

A *VSZ* testületei:

a) Kongresszus
b) Felügyelő és Etikai Bizottság (FEB)
c) Pénzügyi Ellenőrző Bizottság (PEB)
d) Választmány
e) Elnökség
f) Érdekegyeztető Bizottságok (ÉB)

5. Kongresszus

A *Kongresszus* a *VSZ* legfelsőbb képviseleti és döntést hozó testülete. Tagjait a szakszervezeti tagok közvetlenül, vagy képviselőik útján választják. A küldöttek létszámáról, delegálásának elveiről, módjáról a *Választmány* dönt.

A küldöttek mandátuma a következő soros kongresszus küldötteinek megválasztásáig tart.

Cikluson belül megüresedett küldött helyre csak az adott terület delegálhat új tagot.

Soros kongresszust négyévenként kell összehívni.

Soronkívüli kongresszust kell összehívni, ha arról a *Választmány* 2/3-os többséggel az ok és a cél megjelölésével határoz, vagy a tagság 25%-a írásban, aláírásával, az ok és a cél megjelölésével kezdeményezi.

Soros *Kongresszusok* előtt a *VSZ* valamennyi szervezeténél be kell számolni a végzett munkáról, és választásokat kell tartani.

A *Kongresszus* előkészítéséről és annak időpontjáról a *Választmány* dönt.

5.1. A kongresszus jog- és hatásköre:

a) Elfogadja, illetve módosítja az *Alapszabályt.*

b) Dönt a *Választmány MÁV Rt-s és Gt-s* tagjainak delegálási rendjéről.

c) Dönt az országos és nemzetközi szakszervezeti szövetséghez való tartozás ügyében.

d) Meghatározza a szakszervezet általános célkitűzéseit és programját, vagyongazdálkodásának fő elveit.

e) Megvitatja az adott választási ciklusban végzett munkáról szóló beszámolót, a *Pénzügyi Ellenőrző Bizottság,* valamint a *Felügyelő és Egyeztető Bizottság* jelentését, dönt ezek elfogadásáról.

f) Megválasztja név szerint, titkos szavazással:

- a *VSZ* elnökét,
- 3 alelnökét, *(szervezetpolitikai, MÁV Rt. érdekvédelmi, Gt. érdekvédelmi)*
- az *Elnökség* tagjait,
- a *Felügyelő és Etikai Bizottság* elnökét,
- a *Pénzügyi és Ellenőrző Bizottság* elnökét.

g) A *FEB*-be és *PEB*-be delegált tagokat nyílt szavazással megerősíti.

h) Feloszlathatja a *Vasutasok Szakszervezetét,* illetve megállapíthatja megszűnését és határoz vagyonáról.

i) Visszahívhatja a *VSZ* elnökét, dönt a tisztségéből történő esetleges felfüggesztésének következményeiről.

j) Dönt az ügyrendjéről.

A *Kongresszus* határozatképes, ha a szavazásra jogosultak kétharmada jelen van.

A döntéshez szükséges szavazati arányok:

- az *a), c), d), h) i)* pontokban kétharmados, egyebekben pedig egyszerű többség.
- A fenti jog- és hatáskörök gyakorlásakor:
- kizárólagos jogkörben jár el a *Kongresszus: a), d), e) , h), i)* pont esetén,
- valamint az *f)* pontban felsoroltak tekintetében a *VSz* elnök választásánál.

6. *Felügyelő és Etikai Bizottság*:

Létszáma: maximum	9 fő
területi képviseletenként	1 fő
Gazdasági Társaságok	1 fő
Országos Nyugdíjas Szervezet	1 fő

Elnöke és tagjai azon személyek lehetnek, akik feladataikat társadalmi tisztségviselőként látják el *(X. fejezet).*

E funkciójuk mellett a *VSZ*-ben más tisztséget nem tölthetnek be.

Munkáját saját maga által készített ügyrend alapján végzi.

Elnöke a választmányi és elnökségi ülések állandó, tanácskozási jogú meghívottja.

Elnöke akadályoztatása esetén az Ügyrendje alapján képviseletével megbízott *FEB* tagja a választmányi és elnökségi ülések állandó, tanácskozási jogú meghívottja.

6.1. Feladat – és jogköre:

- A választási cikluson belül – az elnöki tisztség megüresedése esetén – tagjai közül az új elnök megválasztásáig képviseletével bármely *FEB* tagot megbízhatja.
- Ellenőrzi a vezető testületek *Alapszabály és a Szervezeti és Működési Szabályzat* szerinti működését.
- A *VSZ* szervezetei, tisztségviselői, tagjai közötti konfliktusok kivizsgálása, javaslattétel azok feloldására.
- Vizsgálat alapján visszahívás, kizárás kezdeményezése.

Megállapításairól, javaslatairól a *Választmány* dönt.

7. Pénzügyi és Ellenőrző Bizottság:

Létszáma: maximum	9 fő
területi képviseletenként	1 fő
Gazdasági Társaságok	1 fő
Országos Nyugdíjas Szervezet	1 fő

A *Pénzügyi Ellenőrző Bizottság* pénzügyi, gazdasági hozzáértéssel, szakismerettel rendelkező testület.

Elnöke és tagjai nem lehetnek az ellenőrzési területén működő szakszervezeti választott testületnek a tagjai, és nem állhatnak szakszervezeti munkaviszonyban.

Munkáját saját maga által készített ügyrend alapján végzi.

Elnöke a választmányi és elnökségi ülések állandó, tanácskozási jogú meghívottja.

Elnöke akadályoztatása esetén az *Ügyrendje* alapján képviseletével megbízott *PEB* tagja a választmányi és elnökségi ülések állandó, tanácskozási jogú meghívottja.

7.1. Feladata és hatásköre:

- A választási cikluson belül – az elnöki tisztség megüresedése esetén – tagjai közül az új elnök megválasztásáig képviseletével bármely *PEB* tagot megbízhatja.
- Előzetesen véleményezi a *VSZ* költségvetés-tervezetét.
- Az évközi módosításokról, beruházásokról, rendkívüli kiadások indokoltságáról, a gazdálkodásról véleményt, illetve tájékoztatót készít a *Választmány* részére.
- Ellenőrzi a *VSZ* pénzügyi gazdálkodását, számviteli rendjét, tulajdonát, ellenőrzéseivel segíti a gazdálkodás hatékonyságát, a takarékosság szem előtt tartásával.
- Az elnökség felkérésére vizsgálatot tart, amikor a gazdálkodás rendjét, vagy a vagyongazdálkodás szabályait sértő intézkedésre észrevétel, vagy panasz érkezik.

A szabálytalanság megszüntetésére intézkedik, határidőt ír elő, az érintetteknek válaszol és tájékoztatja a *Választmányt* és az *Elnökséget.*

8. Választmány:

- a két *Kongresszus* között a szakszervezet felsőszintű irányító testülete, amely a *Kongresszus* és saját határozatai alapján irányítja a szervezet érdekvédelmi, szervezetpolitikai és pénzügyi tevékenységét, kialakítja a *VSz* munkaszervezetét.
- A *Választmány* a szakszervezet tagságának és a *Kongresszusnak* tartozik felelősséggel.
- A *Választmány* elsődleges feladata, hogy a szakszervezet egészét érintő kérdésekben döntsön.
- A *VSz* választott testületeit határozataival irányítja.

8.1. Tagjai:

- A *VSZ Elnöke 1 fő*
- A *VSz érdekvédelmi alelnökei 2 fő*
- *Középszervezeti titkárok*
  - *Országos Nyugdíjas Szervezet delegálása alapján: 3 fő*
  - *Ifjúsági Tagozat delegálása alapján: 1 fő*
  - *Női Tagozat delegálása alapján: 1 fő*
- *MÁV Rt-s szolgálati helyekről: 8 fő*
- *Gazdasági társaságoktól: 6 fő*

A *Választmány* tagjai akadályoztatás esetén csak tanácskozási joggal helyettesíthetők. A kivált delegált tag pótlására az eredetileg delegáló szerv, vagy szervezet jogosult.

8.2. A *Választmány* kizárólagos jog- és hatásköre:

(Folytatás a 12. oldalon)

(Folytatás a 11. oldalról)

a) Jóváhagyja a szervezet egészét érintő választási kiírást. Összehívja a *Kongresszust*, előkészíti annak érdemi munkáját, meghatározza a kongresszusi küldöttek létszámát, dönt delegálásuk elveiről, megválasztásuk módjáról.

b) Állást foglal a *VSZ*-t érintő szervezeti, politikai, társadalmi és gazdasági kérdésekben.

c) Megalkotja a *VSZ Szervezeti- és Működési Szabályzatát*, amelyben szükség esetén a partner munkáltatói döntési pontokhoz igazodóan rugalmasan változtatja a *VSZ* szervezeti rendjét, az *Alapszabály* keretei között.

d) Határozattal dönt a korelnök személyéről.

e) A választási cikluson belül a kongresszuson választott tisztségviselőket – a *VSZ* elnöke, a *FEB*, valamint a *PEB* elnöke, továbbá a *FEB*, valamint a *PEB* tagjai kivételével – visszahívhatja.

A megüresedett tisztséghelyeket a *VSZ* elnöke kivételével választással betöltheti.

f) Dönt a *VSZ* éves költségvetéséről, elfogadja az előző év gazdálkodásáról készített beszámolót, beleértve a vállalkozói tevékenységet és a vagyonkezelést is. Jóváhagyja a *VSZ Pénzkezelési Szabályzatát*.

g) Dönt az alapítványok létrehozásáról.

h) Gyakorolja a munkáltatói jogot az *Elnökség VSZ* alkalmazásában levő tagjai felett. Ezt a jogkörét a munkaviszony létesítését és megszüntetését kivéve átruházhatja.

i) Kinevezi a *VSZ* főkönyvelőjét.

j) Konkrét feladatok elvégzésére utasítja az *Elnökséget*, ellenőrzi és értékeli annak munkáját.

k) Dönt a szervezet működési körében bekövetkező változások miatt szükségessé váló szervezetátalakítási intézkedésekről.

(középszervezetek létrehozásáról, megszüntetéséről, a választmány tagjai delegálási rendjének indokolt módosításáról.)

l) Meghatározza és ellenőrzi a *VSZ* nemzetközi tevékenységét.

m) két kongresszus között dönt az országos és nemzetközi szakszervezeti szövetséghez való tartozás ügyében.

n) Elfogadja a szakszervezet *Választási Szabályzatát*.

o) Dönt a munkaharc akciók meghirdetéséről, illetve más szervezetek által meghirdetett akciókhoz való csatlakozásról.

p) Dönt az elnök tisztségéből történő esetleges felfüggesztéséről.

q) Szükség esetén az *Elnökség* tagjai közül ügyvezető elnököt választ, maximum 90 napos időtartamra. Ezen időtartamon belül a *Választmány* kiküldi a *Jelölő Bizottságot* és meghatározza a soronkívüli kongresszus időpontját.

r) Eljár a jogszabályok által hatáskörébe utalt kérdésekben.

A *Választmány* akkor határozatképes, ha tagjainak legalább kétharmada jelen van.

A feladatkörébe tartozó pontok közül az *a), c), e), f), g), k), o), p), q)* pontokban kétharmados többséggel, az *m)* pontban kétharmados névszerinti szavazással hozza határozatait.

9. Elnökség

Létszáma: 11 fő

Tagjai: VSZ elnöke, szervezetpolitikai alelnöke és a megválasztott tagok. Összetétele tükrözi a *VSZ* belső szervezeti arányait, és a tagság szakmai összetételét.

A *Választmány* két ülése között a *VSZ* felelős irányító testülete.

9.1. Az *Elnökség* feladat – és hatásköre:

a) Összehívja a *Választmányt*, előkészíti annak munkáját, végrehajtja, illetve végrehajtatja határozatait. E tevékenységének ellátása érdekében a *VSZ* szervezetei és tisztségviselői által kötelezően végrehajtandó szervezetpolitikai, érdekvédelmi feladatokat határoz meg, illetve koordinálja és ellenőrzi azok megvalósulását.

b) Gondoskodik a választott tisztségviselők jogvédelméről.

c) Meghatározott feladatok ellátására állandó vagy ideiglenes munkabizottságokat hoz létre, ellenőrzi és értékeli tevékenységüket.

d) Beszámoltatja – a választási ciklusban legalább egyszer – a teljes munkaidőben foglalkoztatott tisztségviselőket a végzett munkájukról.

e) Eljár a hozzá előterjesztett konkrét sérelmek, panaszok ügyében.

f) Beszámoltatja a *VSZ* által létrehozott alapítványok kuratóriumait az *Alapítvány* működéséről, pénzügyi gazdálkodásáról.

g) Elfogadja a szakszervezet *Kitüntetési és Segélyezési Szabályzatát*.

h) Elfogadja a szakszervezet etikai kódexét.

i) Dönt az alapszervezetek létesítéséről, összevonásáról, szétválásáról.

j) Dönt a soros kongresszus előtti beszámolási rendről.

k) A függetlenített tisztségviselők felett a munkáltatói jogokat, illetve korlátozott munkáltatói jogokat a *VSZ Elnöksége*, illetve elnöke gyakorolja. A hatásköri szabályokat a *VSZ SZMSZ* rögzíti.

l) Dönt – alapszervezettel történő előzetes egyeztetés után – a kizárt tag tagfelvételi kérelméről.

m) Eljár a jogszabályok által hatáskörébe utalt kérdésekben.

n) Kinevezi a *VSZ* munkaszervezetének vezetőit, valamint a *Magyar Vasutas* főszerkesztőjét.

Dönt minden olyan kérdésben, melyek nem tartoznak más testületek kizárólagos hatáskörébe.

Határozatképes, ha tagjainak kétharmada jelen van. Határozatait egyszerű többséggel hozza.

10. Érdekegyeztető Bizottságok

A *Vasutasok Szakszervezete* szakági – szakmai és közalkalmazotti szervezetek érdekképviseleti és érdekvédelmi feladatai hatékonyabb ellátása céljából érdekegyeztető bizottságokat működtet.

Az *ÉB*-k összetételét, feladat- és jogkörét, működési rendjét a *Vasutasok Szakszervezete Szervezeti és Működési Szabályzata* rögzíti.

VII. KÉPVISELETI JOGOSÍTVÁNYOK

A *Vasutasok Szakszervezetét* a partner szerveknél és intézményeknél az *Elnökség* tagja a *Szervezeti és Működési Szabályzatban* meghatározott feladatelhatárolás alapján képviseli. A képviseleti jogkör eseti megbízás alapján a szakszervezet más tisztségviselőjére is átruházható.

VIII. VISSZAHÍVÁSI ELJÁRÁS

Célja: a választott tisztségviselő mandátumát, tisztségét az arra jogosult testület – egyszerű szótöbbséggel hozott – határozatával a választási ciklus letelte előtt megszüntesse. Ennek részletes szabályozását az *SZMSZ* tartalmazza.

IX. HATÁROZATHOZATAL ÉS JOGORVOSLAT

A *VSz Alapszabályban* meghatározott szervek döntéseiket sorszámozott, a döntéshozatal időpontját, *(évet, hónapot, napot)* valamint a döntést hozó szervet megjelölő, indokolt határozati formában hozzák meg.

A határozat ellen általában fellebbezni nem lehet.

A fenti szervek nem kötelező jellegű ún. ajánlásokat adhatnak közre, iránymutatás céljából.

Az ajánlás betartása a tagoknak nem kötelező.

Az *Elnökség* a *VSZ* valamennyi testülete által hozott – és tudomására jutott – *(kivétel a Kongresszus)* törvénysértő, valamint a *VSZ* belső szabályaival, érdekeivel ellentétesen meghozott határozatra köteles felhívni a *Választmány* figyelmét, amely azt felügyeleti jogkörében eljárva megsemmisíti.

A tagot egyénileg érintő határozat ellen a *VSZ* belső szervezetén belül az érintett tag jogosult a felettes szervhez fellebbezéssel élni.

Az alapszervezet által hozott határozat ellen a középszervhez, a középszerv által hozott határozat ellen az *Elnökséghez*, az *Elnökség* által hozott határozat ellen a *Választmányhoz* lehet fellebbezést benyújtani.

A fellebbezést a határozat tudomásrajutásától számított 15. naptári napon belül írásban kell benyújtani. A határozatot a felettes szerv a felterjesztést követő 30 napon belül köteles elbírálni.

A határozatot a másodfokú, jogerős elbírálásig végrehajtani nem lehet.

A határozat hozatalának módját, a belső jogi hierarchiát, valamint a fellebbezéssel kapcsolatos további feltételeket és az eljárási rendet a *VSZ SZMSZ* tartalmazza.

Az előzőekben rögzített előírásokon felül bármely tag a *VSZ* bármely szervének törvénysértő határozata ellen a bírósághoz fordulhat a társadalmi szervezetekről szóló 1989. évi II. törvény alapján.

X. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

A VSZ korelnöke az a köztiszteletben álló személy, aki több évtizedes szakszervezeti tevékenysége alapján kivívta az aktív és nyugdíjas szakszervezeti tagok megtisztelő bizalmát. Jogosult a szakszervezet rendezvényeit látogatni. Képviseleti feladatait a *VSZ* elnökével egyezteti.

A VSZ tisztségviselője az a tag, akit az arra jogosultak a *Választási Szabályzatban* előírt módon megválasztottak, delegáltak.

A VSZ társadalmi tisztségviselője az a tag, aki szakszervezeti tevékenységét nem teljes munkaidőben látja el.

A VSZ függetlenített tisztségviselője az a tag, aki szakszervezeti tisztségét teljes munkaidőben látja el, és rendelkezésreállási és munkavégzési kötelezettségét a *Vasutasok Szakszervezetében* teljesíti. Ennek elbírálása szempontjából teljes munkaidőben való foglalkozásnak minősül: kirendelés, *VSZ*-szel fennálló munkaviszony, folyamatos – az adott hónap munkanapjainak felét elérő – kikérés.

A *Vasutasok Szakszervezetében* a választott szakszervezeti tisztségek felsorolását a *Vasutasok Szakszervezete Szervezeti és Működési Szabályzata* tartalmazza.

Az *Alapszabály*-módosítás a *Vasutasok Szakszervezete* XV. Kongresszusa által 2003. április 9. napján történt elfogadással lépett hatályba.

Tájékoztató a KÜT üléseiről

Soros KÜT ülés: 2003. március 18.

1. Tájékoztató a társasági szolgáltatás funkciókénti feladatmegosztásáról, szervezetéről és működéséről, Előadó: *Lékai Gusztáv* főigazgató.

Egységes társasági szolgáltatás-beszerzés, beruházás informatikai és egyéb feladatok.

A vasútüzem folytonossága nem sérülhet. Nem eszmei célállapot van, hanem konkrét számokhoz kötött célok 2006-ig. A működési költségek mérhetőek pénzügyileg. Különüljenek el az irányítói, az üzleti és a szolgáltató tevékenységek. Alakuljanak ki a kapcsolatok az egységek között. Az új rendszer működéséhez csapatban dolgozó és abban résztvevő munkatársak véleményére is szükség van. Beruházás kivitelezéssel foglalkozó integrálódik a beruházás lebonyolító szervezethez. Így a hat irányítási szintből egy lesz. A szakági beszerzés készletgazdálkodás március végéig az *AKH*-ba integrálódik. Általában nem jár fizikai helyváltoztatással az átszervezés. Az anyag és anyagjellegű kiadásokat 20–25%-kal csökkenteni kell. Az informatikai szolgáltatások évi keretének 3/4-e a *MÁV Informatika Kft*-hez kapcsolódik, a többi helyre 400 beszállító van.

2. A *MÁV Rt.* 2003. évi húsvéti és külföldi gyermeküdülés létszámarányos felosztásában együttdöntés. Előterjesztő: *Kiss Istvánné* főmunkatárs.

3. Tájékoztató a *MÁV Rt.* 2003. évi beruházási és fejlesztési terveiről. Előadó: *dr. Benedek János* vez.ig.h.

Kiemelt projektek 2003. évre. Az *EU*-forrásokkal finanszírozott projektek megvalósítása. Összvasúti minőségbiztosítási feltételeknek kell megfelelni. A befektetéskezelési tevékenység stratégiai tanácsadó társaság helyzetkép összeállítása. A 2003. évi beruházási terv 8 javaslatból. Az igazgatóság 88,6 MdFt-ot fogadott el, majd döntött egy 9 MdFt-os felvételről. Nincs forrás a munkavédelmi előírások betartása érdekében elvégzendő feladatokra!

4. Egyebek: *A MÁV Rt. FB. Munkavállalói* tagjainak bővítése, a lemondottak helyére új tagok választása május 22-ig.

Soros *KÜT* ülés: 2003. március 25.

1. Tájékoztató az Ingatlangazdálkodási és értékesítési üzletág szervezeti és működési rendjének kialakítására vonatkozó elképzelésekről. Előadó: *Dr. Havai János* főigazgató.

A felgyorsuló átalakulást követnie kell az Ingatlangazdálkodásnak is. Az április 8-i igazgatósági ülés dönt az operatív irányítási szint területi megvalósításáról.

2. Tájékoztató a Humánszolgáltató szervezeti és működési rendjének kialakítására vonatkozó elképzelésekről, kapcsolatrendszeréről. Előadó: *Neuschl Gyula.*

A munkafeltételek biztosítása továbbra is a szolgálati hely vezetőinek feladata.

3. A 2003. évi előszezoni beutalójegyek létszámarányos felosztása, a nyugdíjas létszám figyelembevételével. Előterjesztő: *Kiss Istvánné* főmunkatárs.

Az infrastrukturális feltételek a volt Területi Igazgatóság központjaiban tudnak megvalósulni. A TFO-k helyébe olyan szerv kell, ahol a felelősség is számonkérhető

Rendkívüli KÜT Ülés: 2003. március 26.

1. Tájékoztató az *Árufuvarozási Üzletág* szervezetirányítási, üzemeltetési és működési rendjének kialakításáról. Előadó: *Kovács Imre* főigazgató.

A *Területi Igazgatósági* határokat lefedve hét üzemigazgatóság kialakítására tettünk javaslatot. Ha összvasúti érdekeket veszünk figyelembe, akkor lehet elfogadni a tengelyátszerelés átkerülését a gépészethez.

Dr. Csiba József gépészeti üzletág főigazgató tájékoztatója.

A kocsivizsgálók, tengelyátszerelők visszakerülése a gépészethez. A szakmai oktatás az üzletágnál marad. A túlóra növekedése – mint vizsgálandó ok!

NEM ESZMEI CÉLÁLLAPOT VAN, HANEM KONKRÉT SZÁMOKHOZ KÖTÖTT CÉLOK 2006-IG.

2. Tájékoztató az üzleti megvalósítási egységek kialakításának koncepciójáról.

Előadó: *Dr. Gulyás Tibor* projektigazgató.

Az üzleti eredményesség alapja, hogyan valósul meg a végrehajtás szintjén levő alapegységeknél.

Az infrastrukturális feltételek a volt *Területi Igazgatóság* központjaiban tudnak megvalósulni. A *TFO*-k helyébe olyan szerv kell, ahol a felelősség is számonkérhető.

Bodnár József
TEB KÜT tag 04/ 50-55

A kíváncsiság joga

Gyakran érik gunyoros, lekicsinylő jelzők a kíváncsiskodót, pedig a kíváncsiság egyik leghasznosabb tulajdonsága, erénye is az embernek. A kíváncsiság célja a megismerés, a tudás. A kutató tudós, az ismeretlent felfedező utazó, a múlt történéseit elemző történész, az emberi test szervezeti működését, hatásmechanizmusait feltárni kívánó orvostudor a mindeddig megválaszolatlan kérdésekre keresi a választ.

E tevékenységek nem öncélúak, az emberiség haladását, érdekeit szolgálják. A társadalom kíváncsisága olyan egyszerűnek tűnő, hétköznapi problémákra keres választ, hogy mi lesz holnap, miként fogunk élni, vagy még közvetlenebbül, milyen lesz a családom, vagy a személyes jövőm?

A kérdések jogosak, hiszen életbevágóak, azokat a jog és érdek motiválja. A társadalmat, vagy konkrétabban egy nemzetet a jog és érdek harmóniája tartja össze. E két tényező összhangjától függ egy társadalom gazdasági, kulturális fejlettsége. A jog fejlettségétől függ az állampolgár mindennapi élete, érdekérvényesítési lehetősége, személyiségi jogai. Napjainkban hazánk az európai uniós viszonyokkal kapcsolatos kérdések lázában él. Ez egy nagyon lényeges változás idejében a legtermészetesebb állapot.

Gyakran vetik fel az ellenzők, hogy a társadalom tájékozatlan, és szinte semmit sem tud a várható változásokról. Ez nem igaz. A kérdések tartalma, irányultsága éppen azt bizonyítja, hogy aki kérdez, az már tud valamit, és annak vagy megerősítését, vagy cáfolatát várja.

Egy ismert gyermekpszichológus szerint az új iskolás első információi arról szólnak, hogy kinek van az osztályban drága biciklije, és mennyi zsebpénzt kap. A felnőtt pedig a család jövője és saját lehetőségeinek információit kutatja.

Talán éppen napjainkban ébredünk rá, hogy szomszédainkról, Európa más népeiről milyen keveset tudunk. A már *EU* tagországokban járt turistáink érdeklődése nem terjedt ki azokra a már meggyökeresedett viszonyokra, melyek hazánkban a közeljövőben hasonlóak lesznek.

A kíváncsiság természetesen érdekorientáltan nyilvánul meg. A fiatalok a külföldi tanulás, a szakmával bírók más országokban lehetséges munkavállalás iránt érdeklődnek. Vállalkozók azt kutatják, hogy milyen módon alakíthatnának ki nemzetközi üzleti kapcsolatokat. Az átlagpolgárok, akiket semmilyen lényeges változás nem érint, csaknem észrevétlenül élik meg az uniós életbe való átmenetet.

A kíváncsiság, a kérdezés joga elévülhetetlenül az állampolgárnál marad, mert egy fejlődő, gyarapodó világrendben mindig tanulni kell a változásokkal együttjáró feladatokat. Ez a fejlődés a társadalom politikai, gazdasági, kulturális életének egyre magasabb szintre emelkedésének nélkülözhetetlen feltétele. A demokrácia humánus lényege abban keresendő, hogy a társadalom önfejlesztő mechanizmusait folyamatosan működteti, ilyenformán a társadalom önmagáról dönt, ellenőriz, az állampolgárok folyamatos visszakérdezése útján. Erre a tömegkommunikáció, az elektronika eszközei a választások közötti hétköznapokon korlátlan lehetőséget adnak. Ez ma még csak kibontakozóban lévő folyamat, de vitathatatlanul a jövő hírnöke.

Ahogy valamikor a költő az írókat, költőtársakat éneklésre szólította, úgy biztassuk a jelen és a jövő polgárait: *„Emberek, polgártársak kérdezzetek, hiszen a ti jövőtökről van szó!"* Kíváncsian, ám derűsen váljunk meg aggályainktól. Reméljük, hogy nem Ady egykori szomorúsága igazolódik be: *„Mi mindig, mindenről lekésünk."*

Kardos István

Munkavállaló nők III. Országos Konferenciája

Nők az esélyegyenlőségért

Hagyományt teremtve, immár harmadik alkalommal került sor március 6-án *„Nők az esélyegyenlőségért"* címmel a *Munkavállaló Nők Országos Konferenciájának* megrendezésére *Budapesten*, a *Vasas Szakszervezeti Szövetség* székházában.

VEZESSÉK BE A CSALÁDI ÉLETRE VALÓ NEVELÉST

A konferencia fővédnöke *Kiss Péter*, volt foglalkoztatáspolitikai és munkaügyi, jelenleg kancelláriaminiszter, támogatója a *Friedrich Ebert Alapítvány*, főszervezője az *MSZOSZ Női Választmánya* volt. Megrendezésére a szakszervezeti konföderációk nőszervezeteinek összefogásával került sor.

A tanácskozáson közel 200 fő, az ágazati, – szakmai szakszervezetek női aktivistái, – közöttük a *Vasutasok Szakszervezete Női Tagozatának* képviselői – vettek részt.

A konferencia napirendjén szereplő témák voltak: – mit tesz a kormány a nők esélyegyenlőségéért? – esélyegyenlőség a szakszervezetekben; – nők helyzetének alakulása az európai uniós csatlakozás tükrében; – szakszervezetek nőszervezeteinek álláspontja az *„Egyenlő bánásmódról és esélyegyenlőségről"* szóló törvény koncepcióról; – a *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége (SZSZNSZ) 8. Nők Világkonferenciájának* tapasztalatai.

Első előadóként *Csizmár Gábor, a Foglalkoztatáspolitikai és Munkaügyi Minisztérium* politikai államtitkára szólt arról, hogy mit tesz a kormány a nők esélyegyenlőségének megvalósulásáért?

– Hazánkban a nők foglalkoztatottsága igen alacsony, 49,6%-os – mondta, melynek az *EU*-csatlakozást követően, 2010-re kb. 70%-os szintet kell elérnie. Ennek érdekében a kormányzat különböző programok, továbbképzések szervezésével, a tipikus foglalkoztatási formák, így a távmunka, a rugalmas, a részmunkaidős, az osztott munkaidős foglalkoztatás, az önfoglalkoztatási formák elterjesztésével, feltételeinek megteremtésével igyekszik segíteni a nők foglalkoztatottságának növelését.

Az európai uniós csatlakozást követően mintegy 170 milliárd forint áll majd rendelkezésre a magyarországi humánerőforrás fejlesztésére, ezen belül a nők foglalkoztatottságának növelésére. Fel kell készülni a projektek fogadására, a pályázatokra, hogy a forrásokhoz hozzá tudjunk jutni – mondta az államtitkár. Elkészült az *„Egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőségről"* szóló törvénykoncepció, és készülőben van a *Nemzeti Cselekvési Program* a nők és férfiak esélyegyenlőségére, melyeket a kormány jóváhagyását követően széleskörű társadalmi vitára bocsátanak.

Kordás László, az MSZOSZ alelnöke hozzászólásában hangsúlyozta, hogy fontosnak tartja a szakszervezeti mozgalomban a rétegmunkát. Sokszor csak szándék, és nem anyagi vonatkozású kérdés, hogy a női érdekeket figyelembe vegyék az érdekegyeztető tárgyalásokon, a kollektív szerződés megkötése során. Sok még a tennivaló a nők előmenetelének biztosítása terén. Kevés mind a gazdasági vezetők, mind a szakszervezeti felső szintű vezetők körében a nők aránya. A nők megfelelő esélyeinek biztosítása érdekében alkalmazni kellene a pozitív diszkriminációt is. Biztatta a nőszervezeteket, hogy bátran kezdeményezzenek, javasoljanak a választások során vezetői posztokra alkalmas nőket.

Kiss Róbert, az Esélyegyenlőségi Főigazgatóság főigazgató-helyettese a nők helyzetének alakulásáról szólt az európai uniós csatlakozás tükrében. Hangsúlyozta, a csatlakozásra nagyon komolyan fel kell készülni. Meg kell ismerni a rendelkezésre álló uniós programokat, a pályázás feltételeit, hogy jó pályázatok benyújtásával elérhessük az anyagi forrásokat.

Beszélt a nőkkel szemben alkalmazott hátrányos megkülönböztetés minden formájának kiküszöböléséről szóló *ENSZ CEDAW Egyezményről*, melyhez Magyarország 1982-ben csatlakozott, ezzel kötelezettséget vállalva a nőket érő hátrányok felszámolására. A végrehajtásról négyévente számot kell adni, hazánk eme kötelezettségének 2000 márciusában tett eleget. A *CEDAW Szakértői Bizottság* 2002 augusztusi ülésén értékelte az országjelentést, s ajánlásokat fogalmazott meg számunkra.

A NŐK NEMET MONDANAK A HÁBORÚRA ÉS A TERRORIZMUSRA

Jelentősebb ajánlások: kerüljön megerősítésre az esélyegyenlőséggel foglalkozó nemzeti mechanizmus *(az Esélyegyenlőségi Főigazgatóság)*; kerüljön megalkotásra az anti diszkriminációs törvény; újra kell gondolni a családon belüli erőszak, a prostitúciós, az emberkereskedelemmel kapcsolatos jogi szabályozást; a közoktatási rendszerbe vezessék be a családi életre nevelést, a nemek egyenlőségének oktatását.

A kormányzat a készülő *Nemzeti Cselekvési Programba* beépíti ezen ajánlásokat – fejezte be hozzászólását a főigazgató-helyettes.

Thomas Glasar tanácsos, az *EU Bizottság* magyarországi delegációjának képviselője az európai uniós csatlakozásról szólva elmondta, hogy a szociálpolitika a tagországok nemzeti hatásköre marad, de ez nem jelenti azt, hogy az *EU* erre vonatkozóan ne adna irányelveket, ajánlásokat.

Az esélyegyenlőség kérdését országonként másként oldják meg. Szólt arról, hogy ha a tagországokban élő nőket sérelem éri, és a nemzeti jogrendszerben ennek orvoslására nincs lehetőség, az *Európai Bírósághoz* is fordulhatnak. Fontos és szükséges, hogy az érdekképviseletek, a szakszervezetek nagyon aktívak legyenek a csatlakozás után is – hangsúlyozta az előadó.

Utolsó előadóként *Rózsáné dr. Lugkovics Mariann, az OÉT Esélyegyenlőségi Bizottság* tagja, az *MSZOSZ Női Választmányának* ügyvivője adott tájékoztatást a február 18-21. között Ausztráliában, Melbournben megrendezett *Szabad Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége 8. Nők Világkonferenciájáról*, ahol az *MSZOSZ Női Választmányát* képviselte.

A *Világkonferencia a „Szakszervezetek a nőkért – Nők a szakszervezetekért"* jelszó jegyében, 92 ország képviselőinek részvételével került megrendezésre.

Szó volt a konferencián a szakszervezetek, s ezen belül a nők helyzetéről, feladatairól a globális világban. Kiemelt kérdés volt a szakszervezetek fiatalítása, a nők szolidaritásának erősítése. Foglalkozott a konferencia a nők sikerességének növelése érdekében a női kvóta alkalmazásának szükségességével. A világkonferencia állást foglalt abban, hogy a nőknek aktívabb szerepet kell vállalni a politikában. A résztvevők határozatot fogadtak el az iraki háborúval kapcsolatban, melynek lényegi gondolata: *„a nők nemet mondanak a háborúra és a terrorizmusra, és igent a konfliktusok békés megoldására, a szegénység felszámolására, az egyenlőségre és a nemzetközi demokráciára."*

A világkonferenciáról szóló tájékoztatót követően az előadó ismertette a szakszervezeti nőszervezetek állásfoglalását az egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőségről szóló törvénykoncepcióról, melynek lényege: hiányosságai ellenére pozitívumként értékeli a törvénytervezet elkészültét; hibájaként róják fel viszont, hogy nem kezeli súlyának megfelelően a nemek esélyegyenlőségének kérdését. A nőszervezetek követelik, hogy külön törvény kerüljön megalkotásra a nők és férfiak esélyegyenlőségére.

A *Munkavállaló Nők III. Országos Konferenciája* tartalmas tanácskozás után állásfoglalás elfogadásával fejezte be munkáját, melyben megfogalmazásra kerültek mindazok az elvárások, követelések, amelyeket a szakszervezetek nőszervezetei halaszthatatlannak tartanak az esélyegyenlőség megvalósulása érdekében.

Támogatását fejezte ki a konferencia az *SZSZNSZ 8. Nők Világkonferenciája Irak* elleni háborúval kapcsolatos határozatát illetően.

Kollár Sándorné

MAGYAR VASUTAS

Ezüsthajú nemzedék (5)

ÉLETVILÁG HATVAN FÖLÖTT

(GONDOLATI NAPLÓ)

„Bizonyos, hogy elmélkedés útján, amikor már elmúltak, sokkal jobban megismerjük a dolgok természetét, mint az érzéseink adta benyomásokból" – emlékeztet bennünket *Saint-Évremond.*

***

„Az, hogy mint rendezem be az életet – írja Németh László – függ attól, hogy mit gondolok az életről általában." (Ha most lennék fiatal. 1961)

***

„Az általános és elvont igazság minden javak közül a legértékesebbik. Nélküle az ember vak; az igazság az értelem szeme" – állítja *Rousseau*, a francia felvilágosodás egyik legnagyobb alakja, filozófusa, társadalomtudósa, remek tollú irodalmára.

***

Sok minden elfogy belőlünk, ahogy öregszünk. Ám ez nemcsak rossz, hanem jó is, mert az is fogy, ami fölösleges bennünk.

***

„Az élet nem más, mint remény. Apróbb remények sora, ami végigvisz napokon, hónapokon, éveken. Remény nélkül nincs élet" – írja *Bernáth Aurél* az Egy festő feljegyzéseiben.

***

Mi a különbség a festő és a költő között? A kérdés banálisnak tűnhet, hiszen tudjuk, látjuk: a festő képet fest, a költő pedig verset ír. *„Korának legelmésebb elméje"*, a francia *Chamfort* azonban mélyebbre lát és szellemesebben fogalmaz. Szerinte *„a festő lelket önt az alakba, a költő alakot ad az érzésnek, a gondolatnak."*

***

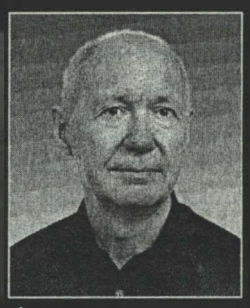
„Azt mondják, hogy az öregség az élet tele; fordítsd meg a metafórát, s épp olyan igaznak látod majd, ha azt mondod, a tél az esztendő öregkora." (Chamfort)

***

Az *ATV* egyik beszélgetős műsorában *(Lévai Katalin, Kállai Ferenc és Czeizel Endre részvételével)* hangzott el a következő fajsúlyos mondat: „A történelem során megváltoztak a társadalmak, sokat fejlődött a tudomány, a technika, de nem változott *(lényegesen)* az ember természete, belső világa.

***

Amikor *Bojtár Endre* irodalomtörténész egyebek mellett azt mondta a *Kossuth Klubban, Kertész Imre Nobeldíjának* magyarországi fogadtatásáról szóló vitaestjén, hogy az író életművének középpontjában az individualizmus áll, akkor nekem egy másik nagy írónk, *Déry Tibor* felfogása jutott eszembe: *„Azért vagyok, hogy jól érezzem magam?... nem elégít ki. Jólétem, legalábbis az epidermiszen át, összefügg azzal, a többiek hogy érzik magukat a bőrükben; akarva, nem akarva, egyensúlyom együtt rezeg a többiekével." (Újabb napok hordaléka. Egy öregember önarcképe.)*



ÉLETÜNK NEM A VÉLETLENEK OSTOBA SOROZATA, HANEM AZ EGYETLEN, ADOTT, ÉRTELMES LEHETŐSÉGÜNK A KIFEJLŐDÉSRE, A TOVÁBBÉLÉSRE, A TOVÁBBJUTÁSRA AZON AZ ÚTON, AMELYIK AZ ÖRÖK MEGOLDHATATLANSÁGBÓL AZ ÖRÖK LÉNYEGBE VEZET."

***

Böngészem az újságban a leggazdagabb 100 magyarról szóló közleményt és az országgyűlési képviselők, a politikusok vagyonnyilatkozatáról megjelent cikket. Miközben bennem is kavarognak a gondolatok, feszít a kíváncsiság is: jó lenne tudni, mit szólnak ehhez a kisnyugdíjasok, a létminimum alatt élők, a tartósan munkanélküliek, amikor ismerőseik körében véleményezik az ország gazdasági és politikai elitjének tartott vezető emberek fizetéseit, jövedelmeit, vagyoni helyzetét.

***

Tapasztalatok erősítik azt a felismerést, hogy a siker sikert szül, mint ahogy a pénz pénzt fial.

***

„Az előnyöket csak azokkal az erőfeszítésekkel őrizhetjük meg – véli Vaurenargues, amelyekkel megszereztük őket."

***

Ma is érvényes az, amit *Bálint György*, a kiváló publicista, kritikus írt a múlt század harmincas éveiben: *„A szegénység és a szegénységtől való félelem demoralizálja az emberek tömegét."*

***

Nem mindenki éli a saját életét, de mindenki a saját halálát hallja – hallottam egy filozófiai diskurzusban.

***

Kaanics Alice ezzel a mondattal fejezi be A harmadik felvonás című, öregedésről szóló könyvét: *„...a legigazibb törekvésünk a születés és halál között csak az lehet, hogy belássuk és elfogadjuk: életünk nem a véletlenek ostoba sorozata, hanem az egyetlen, adott, értelmes lehetőségünk a kifejlődésre, a továbbélésre, a továbbjutásra azon az úton, amelyik az örök megoldhatatlanságból az örök lényegbe vezet."*

***

Kiemelt mondatok *Szent-Györgyi Alberttől*

„Most öregkoromban megpróbálom újra összerakni azt, amit korábban nagy gonddal szétdaraboltam."

A világ nagyon szürke és sivár volna, ha mindannyian hasonlítanánk egymásra.

A diktatúra rendszerint akkor jön létre, amikor a szervezetlenség, a zűrzavar erős kezet igényel.

A fasizmus az államot az ember fölé helyezi, a demokrácia viszont az embert helyezi az állam fölé, vagy ha úgy tetszik, a fasizmus számára az emberi lét értelme az államszolgálat, míg a demokrata számára az állam van az ember szolgálatáért.

***

A háború okai között a nacionalizmusnak, mely kétszáz évvel ezelőtt szinte ismeretlen volt, meghatározó a szerepe.

***

Az egyén erkölcsi kódexe így hangzik: ne ölj, ha nem akarod, hogy téged is megöljenek; ne lopj, ha meg akarod tartani azt, amid van; ne hazudj, ha hinni akarsz másoknak; hagyj élni másokat, ha élni akarsz; adj, hogy neked is adjanak.

Nem tudom elfogadni a világ felosztását jó és rossz népekre.

Mint minden művelt ember, a zsidók üldözését csak a legmélyebb szomorúsággal tudom szemlélni.

***

A gyűlölet csak gyűlöletet szül, az erőszak csak erőszakot, s a pusztítás csak nyomorhoz vezet.

***

Ha ágyúk helyett vajat gyártanánk, a legszegényebbeknek is jutna elegendő vaj.

***

A háborúval ellentétes állapot nem az, hogy *„nem lövünk"*, hanem egyedül csak a méltányosság, a bizalom és az együttműködés: ez az igazi béke.

***

Az emberi cselekvést vérmérsékletünkön kívül, túlnyomó részt a közvetlenül ránk ható késztetések, a tudatalatti benyomások irányítják.

***

Boldogságunkat nem mások fölötti hatalmunk vagy pillanatnyi előnyeink határozzák meg, hanem az az összhang, melyben együtt tudunk működni.

***

Amikor gyermekeink szívébe véssük a hazaszeretetet, szívükbe kell vésnünk az egész világ, az egész föld, az egész emberiség szeretetét is.

(A béke- és erkölcstana, 1938)

Kárpáti Sándor

Év-forduló

„LÁSS, NE CSAK NÉZZ!"

Bár – bőven benne járunk a 2003-as esztendőben, mégis évforduló van a szó mindkét jelentése szerint. Elmúlt egy év a tavaly áprilisi választások óta, és az EU csatlakozás aláírásával új korszak kezdődhet Magyarországon. Ha visszatekintünk, megállapíthatjuk, hogy eseményekben gazdag tizenkét hónapot hagytunk a hátunk mögött.

A választások után, egészen az Erzsébet hídi „csatáig" választási csalás emlegetésével, utcai akciókkal az ellenzék – míg hivatalosan elismerte, a gyakorlatban minduntalan kétségbevonta a Medgyessy kormány legitimitását – gyors kormánybuktatásban reménykedett. Erre a kormány a száznapos program teljesítésével, sokakat érintő béremelésekkel válaszolt, s a baloldal immár fölényesen megnyerte az őszi önkormányzati választásokat. Majd novembertől februárig hosszú téli szünet következett a politikában, amit azért a szokatlanul hideg tél nem teljesen indokol. Az EU csatlakozás ügye csak lassan vált közüggyé, s nem lett nemzeti ügy abban az értelemben, hogy egység, és ne adj isten, lelkesedés alakult volna ki körülötte.

Az ellenzék hosszú utat tett meg addig, hogy az „EU-n kívül is van élet" kijelentéstől a „vesztesek" felzárkóztatásának felelősévé nevezze ki magát. Az ellenzék vezére most azzal érvel, hogy a csatlakozás legalább akkora fordulatot jelent az ország életében, mint a rendszerváltás, s igaza van, de mint mondja, a rendszerváltásnak is megvoltak a maga vesztesei, s bizony ez is közkeletű megállapítás. Csakhogy az ördög a részletekben, itt a szokásos nyelvhasználat értelmezésének részleteiben rejlik. Mert az is igaz, hogy se a rendszerváltásnak nem voltak, se az EU csatlakozásnak nem lesznek vesztesei. 1989-90-ben nem lehetett nem rendszert váltani, mert a magyarországi államszocializmus elvesztette mind gazdasági, mind politikai alapjait. 2003-ban pedig nem lehetett volna nem belépni az unióba, mert egy a közös európai piacoktól elszakított Magyarország hónapok alatt összeomlott volna. A vesztesek tehát legfeljebb relatív vesztesek, akik az elengedhetetlen változások következtében rosszabbul jártak, járnak, mint mások. De nem ahhoz képest, hogyha a két sorsfordító esemény nem történik meg, mert akkor Ukrajnához és Szerbiához lehetne hasonlítani a magyarországi helyzetet.

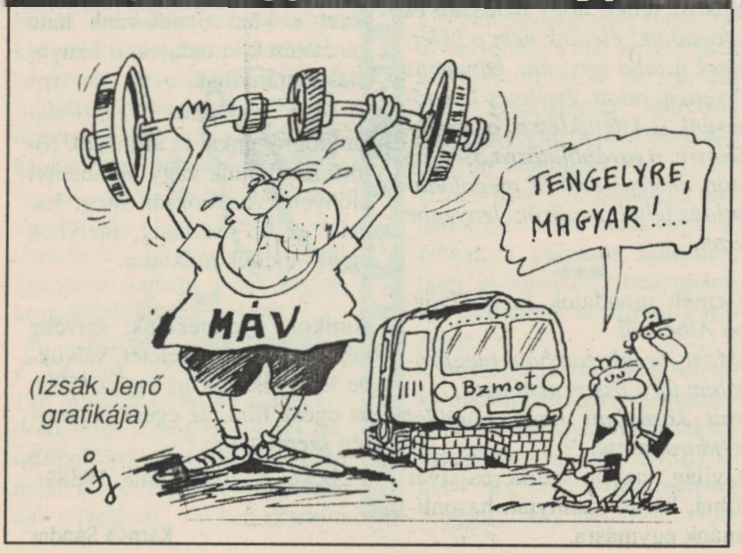
Persze megértem én az aggodalmaskodókat, akik zömmel nem is szavaztak a csatlakozás ellen, csak tömeges távolmaradásukkal fejezték ki bizonytalanságukat. Annyi minden elhangzott, ráadásul nem is a belépés ellen, csak úgy szórmentén aggodalmaskodva, ami a bizonytalanságukat növelte. Az ellenzéknek bel- és pártpolitikai érdeke volt, hogy a szavazás ne legyen örömünnep, hogy az eredmény szoros legyen, s ezáltal ne nőjön tovább a kormány népszerűsége. Kicsinyes, de pontosan végigvitt játszma volt ez, amit a kormány csak azért is örömünnepre hangolt kampánya nem tudott megakadályozni. De most valóban év-forduló van. Hagyjuk a múltat. József Attila szavait kölcsönözve: „Rendezni végre közös dolgainkat, ez a mi munkánk, és nem is kevés". Ehhez most adott lesz egy kampányoktól mentes időszak. Valamennyi politikai erő felelőssége, hogy ez végre ne politikai műbalhékkal, sárdobálással teljen el.

„RENDEZNI VÉGRE KÖZÖS DOLGAINKAT, EZ A MI MUNKÁNK, ÉS NEM IS KEVÉS".

Én is szívesen elbúsongok, hogy milyen kapkodó, gyorsuló, állandóan változó világban élünk. Mennyivel jobb lenne ülni, és csöndesen pipázni. De ilyen életérzéssel se az egyes ember, se az ország nem megy semmire. A politikai és szakmai vezetésnek, miközben maga is változik, országos és vállalati szinten most meg kell tanítania az embereket alkalmazkodni a változásokhoz, mégpedig úgy, hogy ennek ne csak a nehézségeit érezzük – amik persze lesznek –, hanem az új lehetőségekből adódó előnyöket is ki tudjuk használni. Ehhez nekünk meg nyitottabbá kell válnunk, mert azért azt senki sem gondolhatja komolyan, hogy az EU azért fogadott be bennünket, mert valójában nem akar felzárkóztatni. Borzalmasan demagógan hangzik, de tényleg össze kellene fognunk, hogy ez az egész csatlakozás ne a legrosszabb formánk szerint, ne nyögvenyelősen, uram-bátyám korrupcióval, „mindenttudó" főnökösködéssel, értetlen makacskodással, kelletlenül csak megtörténjék velünk. S ebben megkerülhetetlen szerepe lehet a szakszervezeteknek. A munkavállalói érdekvédelmet az EU nagyon is komolyan veszi és támogatja. Most különösen érdemes be- vagy visszalépni a szakszervezetbe és hallatni a hangunkat.

Mező Ferenc

Erőpróba (A nagy mutatvány)



(Izsák Jenő grafikája)

Érdekes hírek a világ vasútjairól

A vasút fejlesztésének nehézségei az Egyesült Királyságban

Három év telt el a vasúti közlekedés fejlesztésére készült tízéves terv jóváhagyásától, de a remélt intézkedések váratnak magukra.

A vasút helyzetéről január végén tartott éves konferencián a közlekedési államtitkár kijelentette, hogy a vasútra megállapított beruházások a tízéves tervben háromszor nagyobbak az 1997 előtti tíz év alatt megvalósított beruházásoknál, amióta Tony Blair tölti be a kormányfői tisztséget. Ő akkor 33 milliárd font beruházást ígért a vasút számára a terv tíz éve alatt, amiből azonban kevés valósult meg. A vasút részesedése a beruházásból nem éri el a 80%-ot. A teherforgalom néhány év növekedés után ismét csökkenést mutat. További probléma az, hogy a vasúti szektor vállalatai csökkenteni akarják a vonatok számát a nyári forgalomban, valamint a szolgáltatások további leépítését tervezik szeptembertől.

A 2002. évet nagyrészt arra szentelték, hogy rendezzék a legnagyobb vasúttársaság, a *Railtrack* csődhöz közeli helyzetét. Hasonló körülmények vannak a teherforgalmat lebonyolító vállalat, az EWS-nél, amelynek tulajdonosa ki akar vonulni az üzemeltetésből. A mozdonyvezetők szakszervezete csődhelyzettől tart. A 2003. év nem túl jó előjelekkel indult a brit vasút számára.

Hajós Béla
(Rail et Transports, 2003. február 26.)

MEGŐRIZTÉK A TAGSÁG SZERVEZETI EGYSÉGÉT

A *Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (ONYSZ)* március 20-án a *MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében* tartotta III. tisztújító kongresszusát, melyen részt vett *Simon Dezső*, a *VSZ* megbízott elnöke, *Neuschl Gyula*, a *MÁV Rt.* humánszolgálati vezetője, *Horváth István*, a *KÜT* elnöke, *Mihalovics Ervin*, a *Nyugdíjasok Országos Képviseletének* elnöke, *Czerván Mártonné*, az *MSZOSZ Nyugdíjas Választmány* elnöke.

A *VSZ ONYSZ* írásos beszámolójához *Molnár György* elnök fűzött szóbeli kiegészítést, melyben átfogó értékelést adott az elmúlt öt év munkájáról, a II. Kongresszuson elfogadott program végrehajtásáról.

A beszámoló a szervezeti életet – a tisztújító taggyűlések tapasztalatai tükrében – pozitívan értékelte. A tagság szakszervezeti egységét sikerült megőrizni. Az *ONYSZ* érdekvédelmi tevékenységét a tényleges szakszervezeti tisztségviselők és a nem szakszervezeti tagok is elismerik. A szakszervezeti élet folyamatos, a testületi ülések rendszeresek. A rendelkezésre álló adatokból megállapítható, hogy a taglétszám csökkenése ellenére – nagyarányú természetes fogyás – a tagdíjbevétel számottevően nem csökkent. A tagdíjfizetés aránya a becsült létszámmal elosztva 0,1 százalékos az alapszabályban előírt 0,2 százalék helyett.

A beszámoló a vasútegészségügyre is kitért. Az elmúlt négy évben az államháztartási reform nem valósult meg, az egészségügy helyzete katasztrofálissá vált, a szociális biztonság és a kulturális lehetőség a nyugdíjasok többsége számára jelentősen csökkent. A vasutas nyugdíjasok egészségügyi ellátása a *MÁV* és a vasutasok pénzéből létrehozott intézményekben, a közhasznú társasággá alakulás óta sok helyen csorbult. A rendelőintézetekben, üzemorvosi rendelőkben a külső, nem vasutas betegek nagy száma miatt megnőtt a várakozási idő.

A nyugdíjas szervezetek a közigazgatási önkormányzatokkal jó kapcsolatot építettek ki. Az arra rászorulóknak segítenek a közgyógyellátási kérelmek, az átmeneti segélyezés, s a mozgáskorlátozottak ügyeinek intézésében.

Az infrastrukturális problémákat, melyek az elmúlt években adódtak, a *MÁV Rt.* és az *ONYSZ* közötti együttműködési megállapodás szellemében sikerült áthidalni.

– Örömmel jelentem a kongresszusnak, hogy a *MÁV* új vezetése megértően fogadta az *ONYSZ* javaslatait. – hangsúlyozta *Molnár György*. – A *MÁV Rt.* 2003. évi hatályos kollektív szerződése is tartalmazza a nyugdíjasokat érintő kedvezményeket. Ebben az évben például 15 millió forint szociális támogatást nyújtanak a legjobban rászoruló nyugdíjasoknak. A *MÁV Rt.* új vezetőivel március 14-én kötött együttműködési megállapodás is arról tanúskodik, hogy nem feledkeznek meg a volt munkavállalókról. Azt kérjük a *MÁV* vezetőitől, hogy a jövőben se feledkezzenek meg a több, mint 130 ezer vasutas nyugdíjasról, azokról, akik napjainkban is vasutasként élik meg, miként változik a *MÁV*, vele együtt gyerekeik és unokáik sorsa.

Az elnök a nyugdíjas klubmozgalomra is kitért. Leszögezte: az együttműködés új formáinak létrehozása, az alapszervezetekben a nyugdíjasok közötti mozgalmi és kulturális tevékenység zavartalan biztosítása közös érdek. A jövőben azonban mind a közös programok tervezésében, mind a célok megvalósításában az *ONYSZ*-nek és a klubszövetségnek jobban együtt kell működnie. Személyes érdekek, indulatok nem akadályozhatják a kapcsolatok fejlődését.

Az *ONYSZ* képviselői a *Nyugdíjasok Országos Képviseletében (NYOK)*, az *MSZOSZ Nyugdíjas Választmányában*, a megyei nyugdíjas képviseletekben is fontos tisztségeket töltenek be. Szoros a kapcsolat a *MÁV Nyugdíj Igazgatósággal*, az *ÖTA*-val és a vasutas segélyező egyesületekkel is.

A beszámoló az *ONYSZ* szervezetei működésének eredményeit is értékelte. A vasutas nyugdíjasok érdekvédelme országosan elismert. A szervezetek munkája a tisztségviselők és a bizalmiak folyamatos frissítésével tovább javítható. Így a vasutas nyugdíjas hagyományok továbbélése a megváltozott körülmények között is biztosítható. Sokat jelent, hogy a 2003. évre kötött *MÁV Kollektív Szerződésben* megmaradtak a nyugdíjasok kedvezményei, valamint az, hogy az *ONYSZ* és a *MÁV* vezetői megújították az együttműködési megállapodást.

A kongresszuson felszólalt *Simon Dezső*, a *VSZ* megbízott elnöke, aki bevezetőjében visszatekintett az elmúlt évekre. Nemcsak a politikai vezetés, hanem a *MÁV* előző vezetői is számos, szakszervezetellenes intézkedést hoztak. – hangsúlyozta. Felmondták a munkaidő-kedvezmény megváltására és a tagdíjlevonásra vonatkozó megállapodásokat. Emiatt a szakszervezetek belső intézkedésekre kényszerültek. A *VSZ* a kikért szakszervezeti tisztségviselők egyrészének a szakvonalra történő visszahelyezésére, a tiszteletdíjak egy részének megvonására, illetve csökkentésére kényszerült. Az *ONYSZ* tisztségviselőinek tiszteletdíját is megvonták, a temetési segélyt megszüntették, még az együttműködési megállapodást is megkérdőjelezték.

Simon Dezső ezután a *VSZ XV. Kongresszusának* előkészületeiről, a szakszervezet előtt álló feladatokról beszélt. Végezetül köszönetet mondott az *ONYSZ* vezetőinek és azoknak az aktivistáknak, akik nyugdíjas társaik iránti felelősségvállalástól vezérelve tisztséget vállaltak.

Neuschl Gyula, a *MÁV Rt.* humánszolgálati vezetője a reformcélok vázlatos ismertetése után az együttműködésről és a munkaügyi kapcsolatokról beszélt. Mint mondta: a *MÁV Rt.* a jelenlegi szinten ezután is biztosítja az infrastruktúrát, és anyagi támogatást is nyújt az *ONYSZ*-nek. A nyugdíjasokat megillető kedvezmények pedig a hatályos *MÁV Kollektív Szerződésben* is szerepelnek.

A kongresszus a vita lezárása után elfogadta a beszámolót, az *ONYSZ Szervezeti- és Működési Szabályzatát* és 2003-2007-ig terjedő időszakra szóló programját, majd megválasztotta a szervezet vezető tisztségviselőit, a 31 tagú választmányt és a 3 tagú pénzügyi ellenőrző bizottságot. Az *ONYSZ* elnöke *Pallos György*, alelnöke *Dr. Kun Dezső* lett.

Visi Ferenc

KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS IS TARTALMAZZA A NYUGDÍJASOKAT ÉRINTŐ KEDVEZMÉNYEKET

AZ ALAPSZERVEZETEKBEN A NYUGDÍJASOK KÖZÖTTI MOZGALMI ÉS KULTURÁLIS TEVÉKENYSÉG ZAVARTALAN BIZTOSÍTÁSA KÖZÖS ÉRDEK...

Ebben az évben 15 millió forint szociális támogatást nyújtanak a legjobban rászoruló nyugdíjasoknak...

Családi Sportnap Encsen

A *Vasutasok Szakszervezete miskolci TBF. Szakszervezeti Bizottsága* az elmúlt évek hagyományaihoz hűen március 22-én, szombaton megszervezte és sikeresen lebonyolította harmadik családi létvegyét. A szabadidő hasznos eltöltésének egyik fontos eleme a mozgás. Ebben volt részük azon munkatársainknak, akik családtagjaikkal részt vettek rendezvényünkön. Tették ezt azért is mert az előző év szép emlékei, valamint a visszavágó lehetősége nagy kihívást jelentett a több, mint 110 résztvevő – köztük teljes családok – számára. Az encsi sportcsarnokban megrendezett teremfocin az öt csapatot *Vámosgyörk, Miskolc TBF.* központ, *Kazincbarcika, Felsőzsolca és a Távközlési Vezető Állomás* területéről illetve szomszédos szakaszaiból összeállított kollégák és családtagjaik alkották.

A DÍSZES KUPÁT A TBF. KÖZPONT CSAPATA NYERTE EL.

A megvásárolt kezdőrúgást a legkisebbek nagy tapssal kísérve végezték el. A dudával is felszerelkezett családtagok hangorkánja kíséretében körmérkőzéseket játszva gigászi küzdelmet hozott a végjáték. A díszes kupát a *TBF.* központ csapata nyerte el. A nagyon jó hangulatú, időnként akrobatikus elemekkel tűzdelt játék szüneteiben a gyerekek ügyességi játékokban, 7-es rúgó versenyben mérhették össze tudásukat. Az agytornára is gondolva volt amőbasarok, ország-város vetélkedő, a kicsiknek pedig rajzverseny. A nap egyik kiemelkedő mérkőzése a vezetők és *SZB.*-tagok *„összecsapása"* volt, melyen a sok gólból eggyel többet a vezetés rúgott. Nagyon sokan felhevülve a szurkolástól vagy a pályán való szerepléstől az uszoda vizében hűsítették magukat. Eközben a gyerekek a kismedencében pancsolva élvezték a fedett uszoda kellemes vizét. A csapatok szavazatai alapján ismét díjaztuk a legjobb kapust, mezőnyjátékost, a gólkirályt és a legjobb szurkolót. A késő délutáni díjkiosztás után a közeli *KUREK-PANZIÓ*-ban a nagyon finom ebéd elfogyasztása után értékeltük a nap történéseit, zárásképpen pedig az automata tekepálya rejtelmeivel ismerkedtek többen is. Ki és mit gurított, erre a választ egy év múlva tudjuk meg....

A teremfoci végeredménye:

1. TBF. központ
2. Felsőzsolca
3. Távk. Vezető Állomás
4. Kazincbarcika
5. Vámosgyörk

A torna gólkirálya: ***Szabó Péter*** TBF. Központ
A legjobb kapus: ***Braun Mihály*** TBF. Központ
A legjobb mezőnyjátékos: ***Kolencsik Ákos*** Távk.Vez.Állomás; A legjobb szurkoló: ***Bágyi Attila*** TBF. központ

Bodnár József
VSZ. SZB. titkár

Közgyűlési meghívó

A *Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár* küldöttközgyűlése 2003. május 13-án (kedden) 10.30 órakor a *MÁV Rt. Bevétel-ellenőrzési Igazgatóság* konferenciatermében *(Budapest, VI., Nyugati-tér 1-2.)* kerül megrendezésre.

Napirendi javaslatok: – A *Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár Igazgatótanácsának* 2002. évi mérleg- és beszámolójelentése. – Az *Ellenőrző Bizottság* 2002. évi beszámolója. – *Könyvvizsgáló* jelentése. – *Alapszabály* módosítása, egységes szerkezetben történő elfogadása. – *Tisztségviselők* választása. – Egyebek.

A küldöttek részére névre szóló meghívót és a napirendhez előterjesztést küldünk. A napirendhez kapcsolódó előterjesztés 2003. április 25-től megtekinthető a *Vasutas Nyugdíjpénztár* székhelyén *(Budapest, VI., Andrássy út 66. II. em. 209. szoba).*

Határozatképtelenség esetén a megismételt küldöttközgyűlés megtartására ugyanezen a napon, 11.30 órakor kerül sor.

Vasutas Nyugdíjpénztár Igazgatótanácsa

ORSZÁGOS *novellaíró* PÁLYÁZAT

A *Pécsi Vasutas Művelődési Ház és a MÁV Rt. Pécsi Területi Igazgatóság* országos novellaíró pályázatot hirdet vasúti *(bármilyen vasúttal összefüggő)* témában. Pályázati feltételek: a pályázaton részt vehet minden 18 éven felüli magyar állampolgár; a pályázat jeligés, ezért kérjük, hogy a pályázó nevét és címét egy külön, zárt, a jeligével ellátott borítékban mellékelje a pályázatához; egy személy legfeljebb 2 jeligés pályázatot nyújthat be más-más jeligével; egy jeligéhez egy novella *(maximum 6 gépelt oldal, 13-as betűnagysággal)* tartozhat; csak számítógépes szövegszerkesztővel készült pályázatokkal lehet jelentkezni; nem tudjuk elfogadni azokat a pályázatokat, amelyek nem felelnek meg a kiírásnak. A pályamunkákat társadalmi zsűri bírálja el. A legjobbnak ítélt pályázatok alkotói pénz-, illetve tárgyjutalomban részesülnek.

A pályázatok beküldési határideje: 2003. június 16. Értékelés határideje: 2003. július 4. Eredményhirdetés és díjátadás 2003. július második hetében. ***A pályázatokat a Vasutas Művelődési Ház címére kell eljuttatni: 7621 Pécs, dr. Váradi Antal u. 7/2. Telefon: 72/310-037.***

Rajzpályázati FELHÍVÁS

A *Pécsi Vasutas Művelődési Ház és a MÁV Rt. Pécsi Területi Igazgatósága* országos rajzpályázatot hirdet három korcsoportban, 4-6 éves, 7-9 éves és 10-12 éves gyermekek számára.

A pályázat témája: Élményem a vasúton.

A pályamunkák tetszőleges technikával készülhetnek A/4-es vagy A/3-as méretben *(színes ceruza, zsírkréta, vízfesték, tempera, pasztell, linó, stb.)* A képeket paszpartozva kérjük beküldeni.

Beérkezési határidő: 2003. június 10.

A beérkezett műveket társadalmi zsűri bírálja el.

Díjazás: kategóriánként, **I.** helyezett: 8.000 Ft, **II.** helyezett 5.000 Ft, **III.** helyezett: 3.000 Ft értékű vásárlási utalványt kap, különdíjként különböző tárgyjutalmak.

Minden pályázó maximum 2 pályamunkával vehet részt a versenyen. A legszebb rajzokból kiállítást rendezünk a *Vasutasnap* tiszteletére, 2003. július elejétől kezdődően *Pécsett*, az állomás Márvány vártermében. A kiállítás megnyitója egyben a pályázat eredményhirdetése is lesz.

A pályázatok elbírálásának határideje: 2003. július 1.

Minden alkotás hátoldalán kérjük feltüntetni a következőket: az alkotás címe: az alkotó neve, az alkotó életkora, lakáscíme, telefonszáma, elérhetősége június végén, július elején.

A pályázatokat a következő címre várjuk: Vasutas Művelődési Ház – 7621 Pécs, dr. Váradi Antal u. 7/2. sz.

Sátortábor a Bükkben

A *Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza* tizennegyedik alkalommal hirdeti meg a nyári sátortáborozást, amely a *Bükki Nemzeti Park* területén, *Szentléleken* lesz, 10-14 évesek részére. **I. turnus:** július 14-től–július 20-ig; **II. turnus:** július 21-től–július 27-ig.

A 2-4 személyes sátrakat a művelődési ház biztosítja, a gyermekeknek csak hálózsákot és a szükséges egyéni felszereléseket kell vinniük.

A színes, változatos programokban megismerkedhetnek a hegység növény- és állatvilágával, emlékhelyeivel, kirándulásokat tesznek barlangokba. Bőséges étkezésről külön szakács gondoskodik, aki bográcsban készíti el a finomságokat.

A vidék háborítatlan szépsége remek túrázási és sportolási lehetőséget nyújt. Naponta 10–15 km-es túrákat lehet tenni, a programban szerepel Lillafüred és környékének megismerése is.

Színes, változatos programokban ismerkedhetnek a hegység növény- és állatvilágával

A táborozással kapcsolatos bővebb felvilágosítást a 04/15-54, a 46/508-909 és 508-910-es telefonszámokon kérhetnek az érdeklődők.

Meghívó

Az egykori szegedi Vasútforgalmi Technikum *(korábban Bebrits Lajos Szakközépiskola, jelenleg Gábor Dénes Gimnázium, Műszaki Szakközépiskola és Kollégium)* 2003-ban ünnepli fennállásának 50. évfordulóját. Ebből az alkalomból számos rendezvény – vetélkedő, kiállítás, találkozó stb. – helyszíne lesz az intézmény, melyek közül kiemelkedik a 2003. június 5-én 11.00 órakor kezdődő iskolai ünnepély.

Ezek a rendezvények – melyeket kiegészít a június 4-én 18.00 órakor az egykori *MÁV Nevelőintézetben (Bakter)* sorra kerülő találkozó –, alkalmat teremtenek arra, hogy visszaemlékezzünk az elmúlt fél évszázad jelentős eseményeire, találkozzunk azokkal a diákokkal, tanárokkal, akik az iskola meghívását elfogadják.

Kedves „Öregdiákok"!

Szívesen hívunk meg minden egykori diákot az iskolai, illetve a nevelőintézeti ünnepélyünkre. Sajnos arra nincs lehetőségünk, hogy a több, mint 8000 végzett tanulót egyenként keressük meg.

A szervezés során kiderült, hogy a különböző ágazatokon végzett diákok a helyi illetékes főnökségekkel együtt tervezik, hogy az iskolai ünnepély után *(2003. június 5.)* a déli órákban összegyűlnek, és fehér asztal mellett emlékeznek.

Az iskola elérhetőségei:
Postacím: 6724 Szeged, Mars tér 14. Telefon: 62/558-750;
Fax: 62/421-502:
E-mail: gabord@gd.e3.hu

Mustos Tamás János
igazgató

Érdekes hírek a világ vasútjairól

A prágai metrót ismét üzembe helyezik

A múlt év augusztusában Csehországban történt eddigi legsúlyosabb árvízi helyzet után hat hónappal a vízzel elöntött prágai metró három vonalán február 17-én ismét megindult a forgalom. A belváros négy állomása azonban még zárva lesz a közönség elől, mivel a helyreállítási munkákhoz még több hétre van szükség. A teljes üzembehelyezés költségei mintegy 223 millió eurot tesznek ki.

Fékezési problémák az *ICE 3 (InterCity Expressz)* vonatoknál

A *Die Welt* című német napilap február 18-i számában nyilvánosságra hozta, hogy a *Foucault* rendszerű villamos fékezés az *ICE 3* vonatoknál kihagyásokat mutatott a nedves időszakokban történő erősebb fékezésnél. Naponta mintegy 700 hibás működést tapasztaltak ilyen esetekben. A *DB* nem tagadta ezt, de minimálisnak tartotta ennek jelentőségét. A cikk írója másként vélekedett, megemlítve, hogy az *ICE 3* vonatok nélkülözhetetlenek a *Köln-Frankfurt* vasútvonal üzemeltetésénél, így ezt a tényt nem szabad lebecsülni. Megemlítette továbbá, hogy a *DB* a gördülőanyagával kapcsolatos problémák felmerülésénél mindig kifejezi reményét a nagysebességű európai vonatok új generációjának kifejlesztésére, amelyen ezeket a problémákat meg fogják szüntetni.

Naponta mintegy 700 hibás működést tapasztaltak

Éjszakai vonatok igénybevételének növekedése az SNCF-nél

A fekvőhelyes kocsikat – veszélyességüket ért bírálatok után – fokozódó mértékben ismét igénybe veszik az utasok. Az elmúlt három évben hárommillió utas használta ezt a szolgáltatást. Csupán a téli időszak egy hétvégéjén – február 14, 15, 16-án – 45 ezer utas vette igénybe a fekvőhelyes kocsikat 70 vonatban. A szolgáltatás kedveltségét vizsgálva megállapították, hogy ebben szerepet játszott a szolgáltatás jelentős mértékű javítása és az éjszakai utazás során nyert idő. Igen fontos tényezőt jelent még az utasok átvilágítása, a fokozott éjszakai felügyelet, külön szakaszok biztosítása egyedül utazó nők számára, ajtólánc, stb.

Gazdasági tervek a belga vasutaknál (SNCB)

Az *SNCB* új elnöke csökkenteni akarja a vállalat deficitjét, amely a legutóbbi mérleg szerint 230 millió eurot tett ki 2,5 milliárd üzleti eredmény mellett. A kiadások csökkentésére azt a megoldást választották, amelyet más vasutak is alkalmazni szoktak, éspedig a személyzeti létszám leépítését, amelyre fordított összeg az *SNCB* kiadásainak 60%-át teszi ki.

Az elnök kijelentette, hogy senkit nem fognak elbocsátani. Mintegy 1200 alkalmazott lép majd ki, de ez természetes kiválasztódás lesz, mivel a nyugdíjba vonuló dolgozókat nem fogják teljes mértékben pótolni. Évenként csak 300 új felvétel lesz, és az is csak mozdonyvezetői, vagy vonatkísérői szolgálatba, ahol jelenleg hiány van.

A gazdaságos üzemeltetés másik forrása a beruházások csökkentése. A 2003-as költségvetés erre 560 millió euroval kisebb összeget irányoz elő. A helyi szerveket ez az intézkedés felháborította, mivel a városkörnyéki gyorsvasúti hálózat fejlesztésére számítottak. A közlekedési miniszter felszólította az *SNCB*-t, hogy az említett célra biztosítsák a szükséges összeget, mivel ezt már törvényben szabályozták.

Az *SNCB*-nél kijelentették, hogy a gyorsvasúti hálózat fejlesztése bár késik, de meg fog történni. A vita erről még tart, de az *SNCF* reformját meg akarják valósítani.

Híd építését tervezik Hong-Kong és Makao között

Február 10-én tették közzé azt a hírt, miszerint egy vállalati csoportot bíztak meg egy híd építésére *Hong-Kong* és az egykori portugál gyarmat, *Makao* között. Ez a műtárgy 29 km hosszúságban íveli majd át a tengeröblöt a város és az ún. *„Gyöngypart"* között. A projekt első szakasza 14 milliárd hong-kongi dollárt tesz ki *(1,7 milliárd euro)*, építésére pedig 39 hónapot terveznek, ehhez azonban még szükség van a tartományi kormány hozzájárulására.

Hajós Béla
(Rail et Transports, 2003. február 26.)

Üdüljön a Vasutasok Szakszervezetével

A Vasutasok Szakszervezete és a Francia SNCF Központi Szociális Bizottsága (CCE) 2003. évben devizamentes gyermek csereüdülést bonyolít.

Az üdülés célja a magyar gyermekek külföldi utazási, üdülési és művelődési lehetőségeinek bővítése. Csereüdültetésünk alapgondolatának megfelelően az utazások révén a különböző országok kultúrájának, szokásainak megismerését, a népek barátságát kívánja szolgálni.

A gyermekeket a Vasutasok Szakszervezete által megbízott és felkészített csoportvezető és tolmács kíséri, aki az elindulástól a visszaérkezésig intézi a csoport hivatalos ügyeit, a gyermekek részéről felmerülő kérdéseket.

A gyermekek az üdülés időtartama alatt napi négyszeri étkezésben és megfelelő mennyiségű ital ellátásban részesülnek. Hideg úticsomagjukat odautazásnál a VSZ, visszautazásnál a vendéglátó biztosítja. A résztvevők rendszeres orvosi ellátásban részesülnek.

Részvételi díj: 80000 Ft, amely költőpénzt nem tartalmaz. Befizetési határidő: első részlet jelentkezéskor (30000 Ft), második részlet: 2003. július 9. (50000 Ft).

Az üdülés időtartama: 2003. augusztus 1-22. Az üdültetésben 14-15 éves gyermekek vehetnek részt.

Ebben az évben is a kiutazó magyar fiatalok együtt üdülnek a francia fiatalokkal Franciaországban és Magyarországon is.

Érdeklődni a 326-1594 városi, és a 21-52, 19-77 vasúti telefonszámokon, Döme Lászlóné és Détári Attiláné kolléganőnél lehet.

Regionális szervezésű nyaralások

A VSZ Szeged Területi Képviselet görögországi üdülést szervez a Vasutasok Szakszervezete tagjainak Görögország egyik legszebb fürdőhelyén Nei Poriba, 10 éjszakás turnusokban, június 23-július 3-ig (+ utazás). Az üdülés részleteiről (utazás, árak, és programok) a 06/15-23-as vasúti, vagy a 06/62/426-698-as postai telefonszámon lehet érdeklődni. A helybiztosítás a jelentkezés sorrendjében történik.

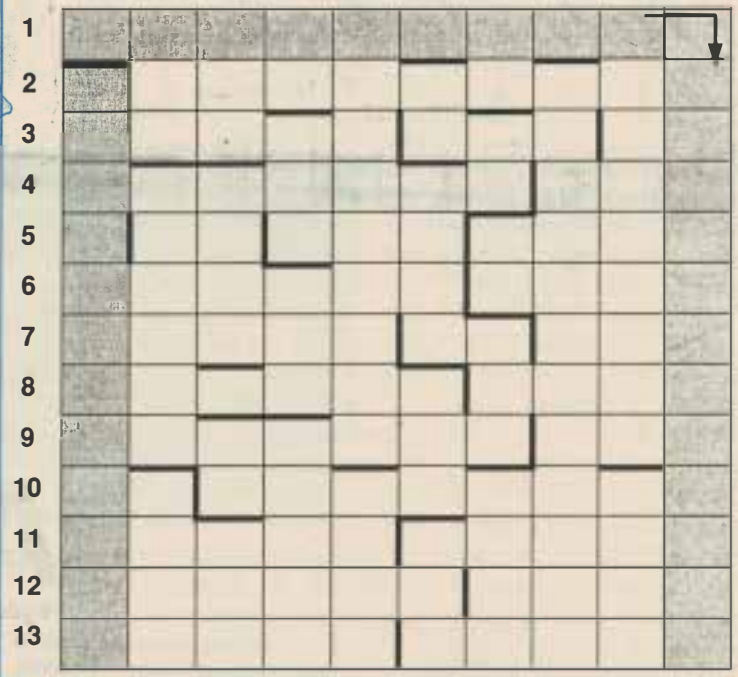
Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint **a MÁV Rt.**
vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mind vasúti, mind közúti célra,
magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



Kósáné dr. Kovács Magda, az országgyűlés szociális bizottsága alelnökének az Európai Unióhoz való csatlakozás szociálpolitikai kérdésekről tartott előadásán elhangzott figyelemreméltó gondolata vízszintes 1. és függőleges 1.

Vízszintes: 1) **Megfejtendő;** 2) Társadalmi csoport; 3) Szegényeket támogató civil szervezet-, Testhelyzet-, Néma róna; 4) Idősek pénze-, sportegyesület; 5) Személyes névmás-, Névelő-, Orosz béke-, Időegységek; 6) Amerikai népcsoport-, Helyeslés-, (vissza); 7) Szándékozott-, Betűt vet-, Vörös (ang.); 8) Egyetemi vezető-, Épület fedője; 9) Közép angolul-, Szerb város; 10) Autóban pumpa-, Jelentős tévedés; 11) Szórakozik-, Merész; 12) Játékszer névelővel-, Szórakozási forma; 13) Nílus menti történelmi táj-, Felsorolás;

Függőleges: 1) Osztrák gk. jel. – **Megfejtendő;** 2) Némán soroz-, Amerikai-, Becézett macska; 3) Futball együttes-, Sérült csúszda-, Kelvin-, Egyik nem-, Gabona fele; 4) Elek egyneműi-, Tamás Gáspár Miklós-, Pusztít-, Becézett kétütemű; 5) Római bajvívó-, Zenei együttes; 6) Vajon-, Katonai rendőrség (USA)-, Papírra róni-, Szótoldalék-, Egyik oldal; 7) Nikkel vj-, Nem rossz (vissza)-, Ego-, TV csatorna-, Zsák jelzője; 8) Ittrium vj.-, Függetlenség; 9) Önérzetét bántja-, Szétszed;

A keresztrejtvényt készítette
Bánszegi József

Előző számunk helyes megfejtése:

Rákóczi szabadságharc – Esze Tamás – Rodostó – Habsburg-ház – Szatmári béke.

A Magyar Vasutas májusi számának lapzártája 2003. május 5-e. Az újságba szánt írásokat közvetlenül Détári Attiláné részére szíveskedjenek eljuttatni.
Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855,
Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Szerkeszti: A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG ● Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelős kiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke ● Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelős vezető: SIVÓ IMRE vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000

ALAPÍTVA: 1904-BEN

MAGYAR VASUTAS

ÁRA: 55,- FT XLVII/5. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2003. MÁJUS

Őszintén a szakszervezeti tisztségviselők béréről

(5.oldal)

MAJÁLIS

A Vasutasok Szakszervezete zászlaja alatt felvonulók

A hagyományoknak megfelelően a szakszervezetek hívására idén is sokan gyűltek össze az országszerte megtartott Május 1-jei felvonulásokon és az azt követő majálisokon. Budapesten az Andrássy és a Bajza utca sarkáról indultak az öt szakszervezeti konföderáció tagszervezeteihez tartozó tagok a Városligetben felállított nagyszínpad elé, ahol *Wittich Tamás*, az *Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége* elnöke mondott köszöntőt. Mint kifejtette, az európai uniós csatlakozás komoly lehetőségeket jelent mindannyiunk számára, ám ahhoz, hogy ezeket az esélyeket ki tudjuk használni, összehangolt és feszített munkára van szükség. A *Vasutasok Szakszervezete* idén is az egyik legnagyobb létszámú csapattal vonult fel, amit az is bizonyít, hogy a VSZ-udvarában ezernél is többen fordultak meg. A kötetlen beszélgetések mellett a gyermekeknek külön sátorban gondoskodtak programokról a szervezők. Ismét volt vérnyomásmérés és orvosi tanácsadás, valamint a szakszervezeti tagokat megvendégelték egy pár virslire és egy üdítőre, vagy sörre. Délután a VSZ sátrában fórumot tartott *Kiss Péter* kancellária miniszter, aki évek óta rendszeres vendége a felvonuló vasutas-közösségnek. A miniszter az egy év múlva esedékes európai uniós csatlakozásról szólva felhívta a figyelmet a felkészülés fontosságára. *Simon Dezső*, a VSZ elnöke a vasúti reform pénzügyi támogatását kérte a kormánytól, tekintettel arra, hogy a vasutasságnak éppúgy érdeke a minőségi szolgáltatás, mint az azt igénybe vevőknek.

Az idei Május elseje sikere tovább növelte a VSZ tekintélyét, ezért köszönetet mondunk mindenkinek, aki a szervezésben közreműködött.

Európába! Győztesen!

Kezdeményezés

AZ EURÓPAI MINŐSÉGŰ KÖZSZOLGÁLTATÁST NYÚJTÓ HAZAI VASÚTÉRT!

A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) az elmúlt időszakban több alkalommal (négyéves megállapodás a munkáltatóval, XV. Kongresszus) hitet tett a hazai vasút reformja mellett, amely az Európai Unióhoz való csatlakozást követően versenyképessé teheti a Magyar Államvasutak Részvénytársaságot. Ez az átalakulás azonban nem jelentheti a közszolgáltatás színvonalának romlását, az egyes térségek vasúti közlekedéstől való indokolatlan megfosztását.

A MÁV Rt. elnökének 2003. április 22-én a vasúttársaságnál működő szakszervezetek részére tartott tájékoztatójából megismerhettük azokat a téziseket, amelyeket legkésőbb június 15-ig a kormány elé terjesztenek. A tézisek közt szerepel a MÁV Rt. méreteinek több szempontú optimalizálása.

A Vasutasok Szakszervezete nem tér ki a kihívás elől és részese kíván lenni a döntéselőkészítési folyamatnak. Társadalmi vitát kezdeményezünk, amelyben érvekkel kívánjuk segíteni a döntéshozók munkáját, hogy a MÁV Rt. vonalhálózata hosszának meghatározása ne pusztán közgazdasági, hanem – az érintettek (utazóközönség, szállítók és települések stb.) bevonásával, átfogó társadalmi kontroll és a közszolgáltatás teljesülése mellett – valóban több szempont figyelembevételével menjen végbe. A vasutas munkavállalók többségét képviselő szakszervezetként a mai napon írásos tájékoztatást kértünk a MÁV Rt. elnökétől. A választól a kormány elé kerülő téziseket megalapozó konkrét információk és szándékok megismerését várjuk, amelyeket megosztunk minden érintettel.

Meggyőződésünk, hogy a vasúti szolgáltatás biztosítása nélkülözhetetlen azon térségekben, amelyek felzárkóztatását a *Nemzeti Fejlesztési Terv* is kiemelten kezeli. Véleményünk szerint a vasútvonalakat érintő pusztán közvetlen költségkímélő döntések hátráltatnák a kormány szociális fordulatot célzó programjának megvalósítását, amelyben munkahelyteremtő beruházások és az életen át tanulás jelentheti a felzárkóztatandó térségekben élő diákok, ingázó munkavállalók és nyugdíjasok esélyegyenlőségét.

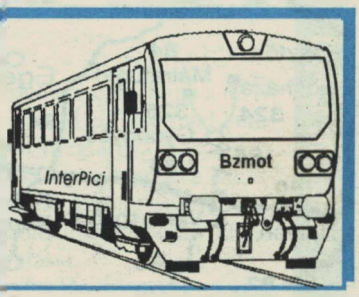
A VSZ kiáll a munkavállalói mobilitást segítő minőségű *vasúti menetrend és utazási komfort* megteremtéséért!

A Vasutasok Szakszervezete – miközben mozgósítani kívánja a MÁV vállalatcsoport munkavállalóit –, várja minden érintett önkormányzat, civil szervezet, szakszervezet és szövetségeik csatlakozását a társadalmi vitához.

Budapest, 2003. április 28.

Vasutasok Szakszervezete

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700
MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés



Európába! Győztesen!

A MISKOLCI TERÜLET *mellékvonalai*

A *VSZ* kezdeményezésére – amely a mellékvonalak jövőjének eldöntése előtt társadalmi vitára szólít fel minden érdekeltet –, számos támogató információt kaptunk. Ezekből sorozatot indítunk. Első alkalommal a miskolci terület mellékvonalainak eddig kevésbé közismert tulajdonságait adjuk közre.

SZERENCS-HIDASNÉMETI (98)

Ezen a vonalon az áruszállítás szempontjából két fontos állomás van. *Tállya,* ahonnan van kőfeladás, amely az autópálya, vasútépítés-felújítás, vízépítési munkákhoz egyaránt szükséges. A másik *Abaújszántó,* ahonnan mezőgazdasági termékek, fa szállítása történik. Jelentős a svéd exportfuvarozás. Személyszállítás szempontjából a most kialakuló falusi turizmus, illetve az *Európai Unióba* lépés után a *Szerencs-Kassa* közvetlen összeköttetés révén a forgalom élénkülésére lehet számítani. További szempont, hogy a *Miskolc-Hidasnémeti* egyvágányú pálya terelő útirányként vehető figyelembe előre látott illetve vis major esetek idején. A *Hernád* völgye téli zord időjárás esetén közúton hófúvás miatt hosszabb-rövidebb ideig megközelíthetetlen, így ezekben az időkben a vasút biztosít megfelelő kapcsolatot. Ezekre tekintettel az elmúlt időszakban fővonali bontásból származó anyagokból a vonal teljes hosszában 48 kg-os rendszerre épült át. A jelenlegi terhelés mellett *(BZ motorvonat)* a kisebb igénybevétel miatt a karbantartási igény minimális, gyakorlatilag csak pályafelügyeletre, hibaelhárításra van szükség. A vonal melletti települések egy része kötődik a vasúthoz, költségeket is vállal a vasút működése érdekében. Közös költségviseléssel épültek emelt peronok *Abaújszántó-Fürdőn, Abaújszántón, Abaújkéren,* illetve épül *Göncön* és *Göncruszkán.*

TORNANÁDASKA-SAJÓECSEG (94)

Áruszállítás szempontjából a mészkő, fa a meghatározó. Gazdaságilag hátrányos a térség megközelítése, mindemellett idegenforgalmi szempontból jelentős az *aggteleki cseppkőbarlang* és környéke, mint a világörökség része könnyen elérhető. Az *EU*-ba lépés után a határon átnyúló összeköttetés visszaállítható. A vonal 48 kg-os felépítésű, tengelyterhelési korlátozás nélkül használható. Az önkormányzatok itt is részt vállalnak a szolgáltatás színvonalának, az utazási kényelem biztosításának érdekében *(Boldva peronépítés).* Két városnak is közvetlen kapcsolata van a vasúton keresztül az ország többi részével. A térség munkahelyteremtő programjaihoz szükség van továbbra is megbízható vasúti közlekedésre.

HEJŐKERESZTÚR-MEZŐCSÁT (88)

Összességében nem túl nagy vonalszakasz, amely az *M3*-as autópályaépítés miatt 48 kg-os felépítményre lett átépítve, így tengelyterhelési korlátozás nélkül további használatának komolyabb ráfordítási igénye nincs. Az autópálya építése kapcsán már felvetődött a vonal bezárásának gondolata, de az országos visszhangot kiváltó lakossági tiltakozás miatt a közlekedési kormányzat ettől elállt, és a több, mint 500 millió Ft-ba kerülő autópálya felüljáró megépítése mellett döntött. Ezért ekkora ráfordítás után a vonalbezárás kérdésének felvetése is komolytalan lenne

Több, mint 500 millió Ft-ba kerülő autópálya felüljáró megépítése mellett döntöttek

KAZINCBARCIKA-RUDABÁNYA (95)

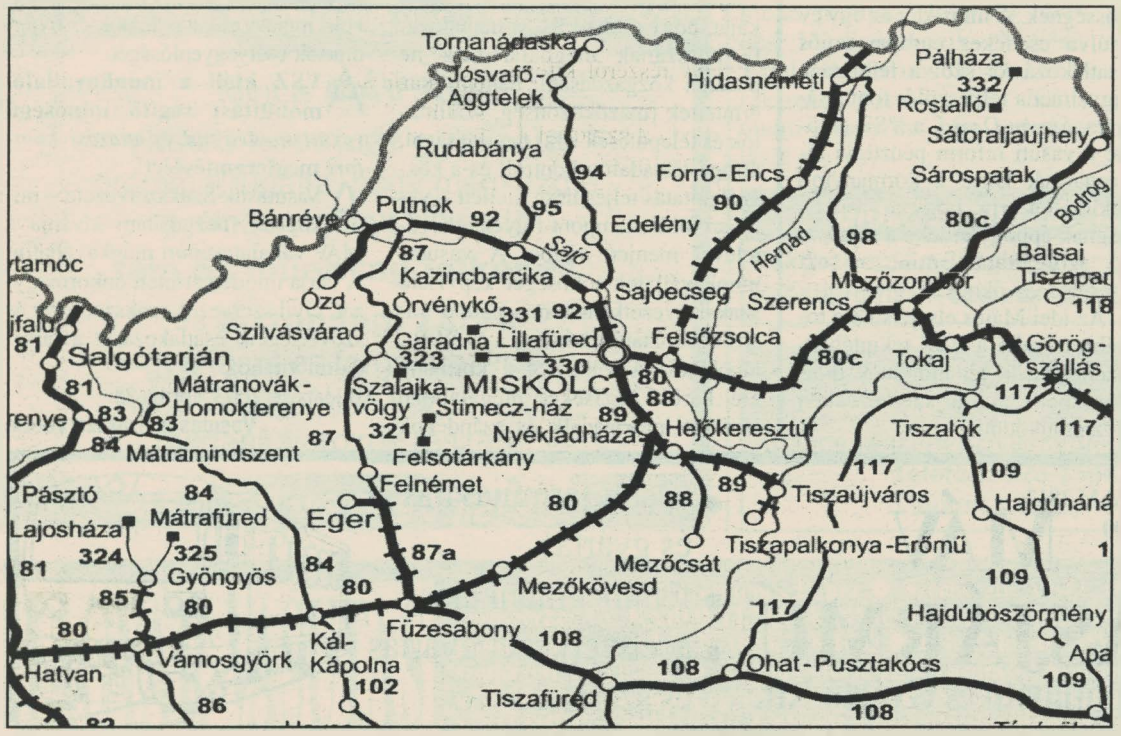
Ez a vonal az ipartelepítés esetén bírna ismét jelentőséggel. Figyelembe véve a kormányzat e térség munkahelyteremtő törekvését, továbbra is van létjogosultsága a vonalnak. A vidéki ember számára a városi közszolgáltatások elérése mindennapi fontos célja az itt lakóknak. *Rudabányáról* évi több tízezer tonna gipszkőt szállítanak belföldre.

EGER-PUTNOK (87)

Ez a vonalszakasz 7km *„C"* felépítményű *(34kg-os),* a többi része már 48kg-os felépítésű. Jelentősége idegenforgalmi szempontból kiemelkedő. A *Bükki Nemzeti Park,* ezen belül *Szilvásvárad* meghatározó turisztikai célpont. Itt nagy előnye a vonalnak, hogy kis környezetterheléssel biztosítja a terület elérhetőségét. A vonal az ország kevés számú hegyi pályái közé tartozik, alagutakkal, környezetbe illeszkedő vonalvezetéssel. Üzemeltetése jelentős ráfordítást nem igényel. A vonaltól az erdészet részéről jelentős a fa fuvatozása.

KISTERENYE-KÁL-KÁPOLNA (84)

Az elmúlt években az autópálya építéshez *Recskről* szállított kő vonaton egy átrakással közvetlenül érte el az autópályát. A *kisterenyei Gyularakodó* kiágazáson keresztül a *Tiszapalkonya Hőerőmű* szénnel való ellátását is így biztosítják. Környezetvédelmi szempontból fontos a térség további megóvása. A környező településekről fát szállítanak. A *Recsk-Parád* és a *Siroki vár* pedig turista útvonal fontos állomása.



AZ ÉRDEKVÉDELEM AKTUÁLIS HÍREI

KÉSZÜL A STRATÉGIA

A MÁV Rt. 2003. ÉVI LÉTSZÁMÁNAK MEGSZABÁSA

A *MÁV Rt. Igazgatósága* által jóváhagyott létszámelőirányzat 2003. évre 52900 fő. A 2003. márciusi zárólétszám ismeretében *(52700 fő)* akár meg is nyugodhatnánk, de nem ilyen kedvező a helyzet. A munkáltató által bejelentett, a 2004. év megalapozását szolgáló intézkedéstervezetek komoly aggodalomra adnak okot, miszerint a feleslegessé váló munkaerőt elbocsátás előtt fel kell készíteni a külső munkaerőpiacon való megmérettetésre, állami segítséggel szociális csomagot kell létrehozni, a belső képzési rendszert alkalmassá kell tenni az átképzésekre, a belső munkaerő mobilitást elősegítő rendszert ki kell alakítani.

A munkaerőpiac működésének ismeretéből tudjuk, hogy a fent bejelentett intézkedéseket – egyidejűleg – tízezres, de legalábbis többezres létszámmozgás kezelésére szokták alkalmazni. Arra a kérdésre, hogy a munkáltató mire alapozza a jelentős létszámmozgást feltételező intézkedéstervezeteket, nem kaptunk elfogadható választ. Az indoklás szerint a *MÁV* munkaerő állományának foglalkoztatási hatékonysága – nemzetközi összehasonlításban – rendkívül rossz, még a lengyel vasúthoz mérten is. Konkrét adatokat nem tudtunk meg. *Szakszervezetünk* arra hívta fel a figyelmet, hogy a hatékonyság vizsgálatát nem lehet csak létszámkérdésnek tekinteni, jelentősen függ a műszaki, technológiai színvonaltól, és több más tényezőtől.

A VSZ kezdeményezte, hogy a MÁV óvodák sorsa kerüljön a VÉT napirendjére...

A 2004. év létszámkérdése ma még nyitott, de a folyamatokat és tervezeteket a munkavállalói érdekeknek megfelelő figyelemmel kísérjük, a szükséges lépésekről a tagsággal együtt idejében döntünk.

A 2003. ÉVI BÉRFEJLESZTÉS TAPASZTALATAI

Szakszervezetünk részéről megfogalmazódott, hogy a jövőben nem kerülhet sor hasonló típusú bérfejlesztésre. Azok a munkavállalók, akik az 5%-on kívül nem részesültek bérfejlesztésben, máig nem tudják elfogadni azt, hogy az állam által biztosított adókedvezmény az éves bérfejlesztésbe beszámításra került. A nettó keresetek érezhető növekedése ellenére a munkavállalói vélemény változatlan. Szakszervezetünk levonta a szükséges tanulságokat.

A *VSZ* kezdeményezte a bérszámfejtési program bővítését az alkalmazotti kedvezmény figyelésével. Ennek annál a több ezer vasutasnál lenne pozitív jelentősége, akik az alkalmazotti kedvezmény teljes összegére nem jogosultak, miután az éves munkajövedelmük 1.350000 és 1.950000 ezer forint közé esik.

BÉREN KÍVÜLI JUTTATÁSOK ÉS BÉRTARIFA

A *Vasutasok Szakszervezete* többszöri kérésére került sor a béren kívüli juttatási rendszer és a munkakör értékelés *(bértarifa)* megkezdett munkálatairól szóló munkáltatói tájékoztatóra május 7-én, a *VÉT*-en.

A megbízást elnyerő cégek képviselői *(Mercer, Hay Grupp)* ismertették azokat az elveket és a tudományos hátteret, melyeket a feladat elvégzése során alkalmaznak.

Szakszervezetünk részéről kifejtettük, hogy az előterjesztéssel kapcsolatban csalódottak vagyunk, miután a konkrét részletek szóba sem kerültek. *(Például: mely juttatások bevonására gondol a munkáltató, milyen költség nagyságban, vagy az új munkaköri tükrök miként néznek ki.)*

A válasz szerint a munkálatok még nem tartanak ott, hogy ezekről is szólni lehessen. A *VSZ* jelezte, hogy a megbízási munka előrehaladásával párhuzamosan a véleményünket rendszeresen ki kívánjuk nyilvánítani. A munkáltató ígéretet tett a további egyeztetésre.

A MÁV REFORMJÁRÓL

A vasúti reformról dr. *Udvari László, a MÁV Rt.* elnöke tájékoztatta a *VÉT* résztvevőit. A munkálatok több, mint fél éve folynak. A feladatnak megfelelő átalakítás részesei vagyunk. 2006-ig változatlan vállalatméret mellett hatékonyságnövekedést kell elérni, ez az alapja a reformprémium havi kifizetésének is. A vállalatméret szempontjai között a létszám nem szerepel.

Az üzletágak az *EU*-konformitás jegyében kerültek kialakításra. Készül a vállalati stratégia. Az *EU* a vasutak állami költségvetési támogatásával kapcsolatban pontosan megmondja, hogy állami pénz mire, hogyan és milyen módon költhető, a mértékről azonban szabad a döntés.

A közlekedési közszolgáltatás tartalmát az állam határozza meg, társadalompolitikai szempontok alapján. Az így kialakult *„megrendelés"* díjakkal *(menetdíj, pályahasználati díj)* nem fedezett részét az állam a *Személyszállítási és a Pályavasúti* üzletág részére megtéríti. Ez a jelenlegi finanszírozási rendszerhez képest – feltételezve, hogy a szállítási közszolgáltatás nem kerül szűkítésre – többlettámogatást jelentene, a költség indokoltságának szigorú ellenőrzése mellett. Kiemelt kérdés a vállalati méret optimalizálása is Ennek eldöntéséhez hatástanulmányok és felmérések szükségesek. 2004-től kettő regionális vasútvonal költség elkülönítését tervezik.

A kormány előterjesztéshez készülő *MÁV* anyagot a szociális partnerek a *Reform Konzultatív Bizottság* május 14-i ülésén tárgyalják meg, és a szakszervezeteknek ekkor lesz módjuk az érdemi észrevételek kifejtésére.

EGYEBEK

A *VSZ* kezdeményezte, hogy a *MÁV* óvodák sorsa *VÉT* napirend keretében kerüljön megtárgyalásra. *Szakszervezetünk* kezdeményezte a lakáscélú kölcsönök kedvezményes visszafizetéséről szóló megállapodás 2003. évi megtárgyalását.

Varga Gyuláné

HATÁSTANULMÁNYOK, FELMÉRÉSEK

Munkavállalói oldalegyeztetés

Oldalegyeztetést tartottak a *MÁV Rt.* területén működő reprezentatív szakszervezetek.

A találkozó napirendjén szerepelt a vállalati kollektív szerződés és a béren kívüli juttatási rendszer. A véleményegyeztetés azért vált szükségessé, mert a munkáltató írásban kereste meg a szakszervezeteket, hogy tegyenek javaslatot a keret kollektív szerződés tartalmára.

A szakszervezetek úgy ítélték meg a helyzetet, hogy ma még nem adottak a feltételek arra, hogy a *KSZ* kiürítésre kerüljön és az üzletági függelékek vegyék át a szabályozást. Az üzletági és szakági függelékek jelenleg is képesek arra, hogy a szakmai sajátosságokból adódó eltérő szabályozásokat kezeljék.

A béren kívüli juttatási rendszerrel kapcsolatosan úgy ítélték meg a szakszervezetek, hogy valójában nem ismert, hogy a munkáltató mit ért kafetéria alatt. Amíg nem tisztázott, hogy mely juttatások, milyen költségforrással kerülnének az új rendszerbe, nem lehet megalapozott véleményt mondani. Abban is szakszervezeti egyetértés volt, hogy az átalakítás nem járhat együtt a jóléti költségek lefaragásával, azt a vasutas munkavállalókra kell a jövőben is fordítani.

Varga Gyuláné

Gazdaságtalan-e a vasút? (15.)

Az alábbiakban folytatjuk sorozatunkat, amelyben a *Levegő Munkacsoport* szakértői elemzik, hogy milyen okok vezettek a magyar vasút térvesztéséhez az elmúlt két évtizedben.

a repülőterekhez vezető utakat, vasutakat közpénzből építik meg

A légiközlekedés okozza a legsúlyosabb környezeti károkat

Az összes közlekedési mód közül *(azonos teljesítményre vetítve)* éppen a légiközlekedés okozza a legsúlyosabb környezeti károkat *(ld. a már korábban közölt 9. ábrát és a 3. táblázatot!)*. A repülőgépek által kibocsátott légszennyező anyagok egyrészt azért különösen veszélyesek, mert a magaslégkörben sokkal nagyobb károkat okoznak, mintha ugyanazokat az anyagokat a földfelszín közelében juttatnák a levegőbe. Másrészt a repülőgépek károsanyag-kibocsátása a földfelszín közelében is igen ártalmas: az *Amerikai Egyesült Államokban* végzett vizsgálatok szerint, ha valaki egy forgalmas repülőtér 10 kilométeres körzetében él, az átlagosnál jóval nagyobb az esélye annak, hogy idő előtt rákban fog elhunyni.

Igen jelentős a légiközlekedésből származó zaj egészségkárosító hatása is.

A repülőterek és kiszolgáló létesítményeik egyre több pótolhatatlan természetes területet tüntetnek el. A londoni *Heathrow* repülőtér aszfaltfelülete egy 200 mérföld hosszú hatsávos autópálya méretének felel meg. A kifutópályák építése számos fontos természetes élőhelyet károsított vagy pusztított el közvetlenül, illetve közvetve, az építéshez használt nyersanyagok kitermelése által. A gyakori repülés és annak zaja komolyan veszélyezteti a madarakat és más élőlényeket.

4. táblázat: A légiközlekedés támogatása az Európai Unióban az 1990-es évek közepén

A támogatás jellege	A támogatás mértéke (milliárd euró/év)
Közvetlen támogatások működésre és fejlesztésre	2,3
A kerozin adómentessége*	18,4
A jegyek áfamentessége	6,5
A repülőtereken működő adómentes boltok**	1,4
Meg nem fizetett környezeti és egyéb károk	16,4
Összes támogatás	**45,0**

* Összehasonlításképpen megjegyezzük, hogy Magyarországon a kerozin adómentessége révén 2001-ben 24,8 milliárd forint támogatásban részesült a légiközlekedés.

** Ez a tétel a meg nem fizetett adók összegét jelenti ahhoz képest, mintha az adott ország nem adómentes boltjaiban vásárolták volna meg ugyanazon termékeket.

Forrás: Yehudi David Demitri van de Pol: The Myths of Flying. Vereniging Milieudefensie, 1998. (www.milieudefensie.nl/airtravel)

Amint a 4. táblázatban látható, az *Európai Unióban* az 1990-es évek közepén évente jóval több, mint 45 milliárd euro állami támogatásban részesítették a légiközlekedést. *(A táblázatban – adatok hiánya miatt – nem szerepel az előzőekben felsorolt mindenfajta támogatás.)*

A légiközlekedésnek adott támogatásokat általában azzal indokolják, hogy ilymódon elősegítik az érintett térség gazdasági fejlődését. Ez az állítás önmagában is megkérdőjelezhető, figyelembevéve a csillagászati összegű támogatásokat, amelyeket ennek a közlekedési alágazatnak nyújtanak. Aligha hihető ugyanis, hogy amennyiben más ágazatok részesülnének ilyen mértékű juttatásokban, az nem vezetne sokkal jobb gazdasági eredményre az érintett térségekben. Azonban a kétségek teljes eloszlatása végett számos tanulmányt készítettek a kérdésről. Ezek kimutatták, hogy más tényezők sokkal inkább befolyásolják egy-egy térség fejlődését, mint az, hogy van-e ott repülőtér, vagy nincs. Egyebek mellett erre a következtetésre jutott egy angliai felmérés is, amelynek során nagyvállalati felsővezetőket kérdeztek meg arról, hogy milyen szempontok alapján választják meg vállalataik telephelyeit *(Sharing Economic Prosperity – A Strategic Approach to Aviation. Policy Paper 5. APC, Surrey, UK, 1997)*.

A *Levegő Munkacsoport* megbízásából a *Magyar Környezetgazdaságtani Központ* készített értékelést a Pécs-Pogányi repülőtér fejlesztésének gazdasági hatásairól. A tanulmány szerint egyáltalán nem bizonyított, hogy a repülőtér érdemben hozzájárul az érintett térség fejlődéséhez. Nagy a valószínűsége annak, hogy amennyiben a repülőtér fejlesztéséhez nyújtandó állami támogatást más célokra fordítanák, azzal sokkal inkább hozzájárulnának a térség gazdasági fellendüléséhez.

„Duplázott a debreceni repülőtér" címmel jelentetett meg az egyik napilap egy tudósítást, amely arról szól, hogy 2001-ben 4400 utas vette igénybe a repülőteret. Az utasok nagy része Hajdúszoboszlón és Debrecenben gyógyfürdőzni vágyó ember. Egy ilyen nemzetközi repülőtér megépítése többmilliárd forintba kerül. Fenntartása, üzemeltetése *(beleértve a vámhatóság és a határőrség költségeit is)* évente többszáz millió forint. Ha el is tekintenénk a környezetben okozott súlyos károktól és ezek költségeitől, akkor is nyilvánvaló, hogy gazdaságilag teljesen értelmetlen a debreceni repülőtérre érkező minden egyes turistának több százezer forint támogatást nyújtani a magyar adófizetők pénzéből.

Lukács András – Pavics Lázár

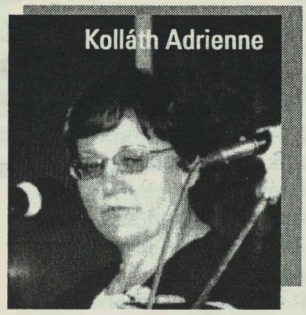
3. táblázat: Egyes közlekedési módok fajlagos szennyezőanyag-kibocsátása

Közlekedési mód	A jármű kihasználtsága	CO2-kibocsátás (g/utaskm)	NOx-kibocsátás (mg/utaskm)
Vasút	44%	51	94
Személygépkocsi	2 személy	86	145-270
Repülőgép	71%	146	440

Forrás: Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E)

MSZOSZ-díjasaink

A hagyományoknak megfelelően április 30-án adták át a *Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége művészeti és kulturális díjait, valamint a kiemelkedő szakszervezeti munkáért járó érdemérmeket.* Az alábbiakban bemutatjuk a Vasutasok Szakszervezete azon jelöltjeit, akiket az MSZOSZ kitüntetésben részesített.

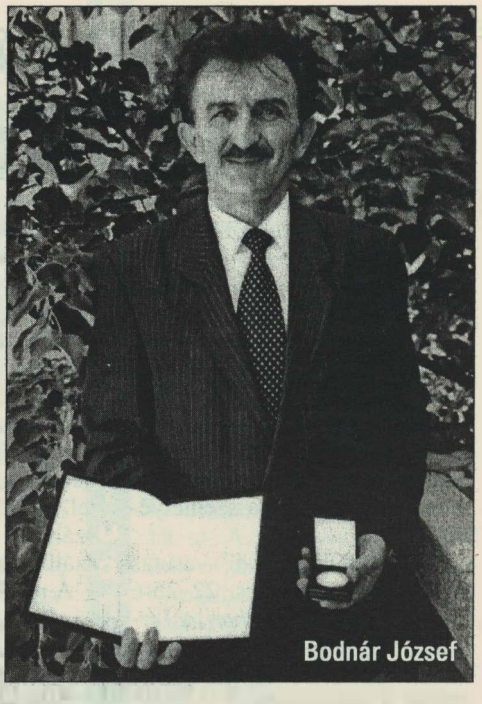

Kolláth Adrienne

Az MSZOSZ Érdemérem kitüntetését Bodnár József, a MÁV Rt. Távközlő és Biztosítóberendezési Főnökség Miskolci alapszervezetének titkára vehette át.

Bodnár József 1980-tól folyamatosan tölt be választott szakszervezeti tisztségeket. Társadalmi tevékenysége során munkatársai, tisztségviselő társai, az ágazati szakszervezet és a szakma megbecsülését vívta ki a hozzá tartozó tagok érdekében kifejtett munkájával. Szakszervezeti életútja példamutató, volt bizalmi, főbizalmi, oktatási bizottság tagja, és a fentebb említett tisztségeket jelenleg is betölti. Működési területén a szakszervezeti szervezettség az országos átlaghoz képest kiemelkedő. Érdekvédelmi munkáját a bátor kezdeményezőkészség és a következetesség jellemzi.

Szakmai, érdekvédelmi tevékenysége révén országos ismertséget ért el. A munkavállalói érdekek képviseletében önálló kezdeményezéssel élt, javaslatokat tett az Mt. módosításhoz. A szakmai érdekvédelmi munkán túl rendszeresen szervez közösségformáló kulturális és sportrendezvényeket. Üzemi tanácsi tevékenysége is meghatározó, a MÁV Rt. Központi Üzemi Tanácsnak hat éve tagja. E minőségében végzett munkájával jelentősen hozzájárult a vasutas dolgozók élet- és munkakörülményeinek javításához. Az MSZOSZ programoknak is aktív szervezője és résztvevője úgy regionális, mint országos szinten.

Az „MSZOSZ-díj" kitüntetésre sajtó, rádió kategóriában a Vasutasok Szakszervezete Debreceni Területi Képviselet Kolláth Adrienne rádióriportert, a Magyar Rádió Debreceni Regionális Stúdiójának vezetőszerkesztőjét javasolta. 1974 óta szakmája a rádiózás. Tevékenysége kapcsán kiemelten foglalkozik a munka világát érintő kérdésekkel. Minden esetben törekedett arra, hogy a legkritikusabb időszakokban is objektíven tájékoztassa a régió lakosságát. Kiemelt figyelemmel tudósít a megyében, régióban előforduló munkakonfliktusokról. Riportjai objektív képet adnak a munkavállalói képviseletek – VSZ, MSZOSZ – érdekvédelmi törekvéseiről, a szakszervezeti eredményekről elismerően, érdemben tudósít. Különös figyelmet fordít a vasút, benne a vasutasság sorsát érintő tudósításokra. A vasutassztrájkon túlmenően több esetben szólaltatta meg a vasutas kollégákat, a vasút vezetőit, s kérte véleményüket a vasutat, a vasutasságot és a lakosságot érintő kérdésekben. Nemegyszer hívta fel a figyelmet a vasúti szárnyvonalak helyzetére. Szívügyének tekinti az egyszerű emberekkel való kapcsolat létesítését, fontosnak tartotta és tartja véleményüket, a régió lakosság megtartó képességének alakulását.


Bodnár József

Őszintén

A szakszervezeti tisztségviselők béréről

A vasutas szakszervezeti vezetők fizetésével mostanában sokat foglalkozik a sajtó. A jelzések alapján nyilvánvalóvá vált, hogy a nyilvánosság előtt szólni kell a témáról, mert a hallgatás találgatásokra és rossz következtetésekre adhat okot. A kérdést egyébként úgy teszik fel tagjaink, hogy megvette-e a szakszervezeti vezetőket a MÁV Rt., illetve mindezt összefüggésbe hozzák az idei felemásra sikeredett bérfejlesztéssel. Előrebocsátjuk, senkit sem kívánunk meggyőzni semmiről, mindössze a helyzet valós megítéléséhez nélkülözhetetlen tényeket szeretnénk közreadni.

1. A VSZ függetlenített tisztségviselői korábban is a MÁV Rt.-től voltak kikérve a törvény által biztosított munkaidő-kedvezményből, azaz a beosztásuknak megfelelő fizetésüket a szolgálati helyüktől kapták. Emellett a szaktudásuknak, tapasztalatuknak és a feladatukkal járó felelősségnek megfelelő tiszteletdíjat kaptak, amit a VSZ a tagdíjakból fizetett.

2. A MÁV új vezetésével rendeződtek a munkaügyi kapcsolatok, amelynek egyik lépéseként a cég felajánlotta, hogy más vállalatoknál és országokban is bevett gyakorlatként a függetlenített munkatársakat a humánpolitikai főosztályon belül létrehozott külön blokkba helyezi át. Az ajánlat elfogadásáról a VSZ Elnöksége, majd Választmánya döntött, azaz szó sem lehetett semmiféle *„mutyizásról"*.

3. A testületi döntésekkor a tiszteletdíjak fizetésének megszüntetéséből adódó megtakarítás volt a legfontosabb érv. Azaz a rendszerbe önkéntes alapon bekerülők lemondtak tiszteletdíjukról, ami jelentős megtakarítást jelent a VSZ számára.

4. A VSZ akkori legfelső szintű vezetői a XV. Kongresszusig nem vették igénybe a MÁV Rt. által felajánlott lehetőséget, azaz a vasutasok bérfejlesztéséről folyó tárgyalások idején nem a MÁV Rt.-től kapták a sokat emlegetett fizetéseket. A vasutasok bérfejlesztéséről nem a szakszervezeti vezetők, hanem az arra illetékes testületek döntöttek.

5. Az újságokban megjelent juttatásokat (mobiltelefon, gépkocsihasználat, milliós életbiztosítás és prémium) a MÁV Rt.-től a szakszervezeti vezetők nem kapják. A négy reprezentatív szakszervezet első számú vezetőjének alapbére a MÁV Rt. humánpolitika főosztályvezetőinek alapbér átlagának felel meg. Ennek hetven százalékát kapják az alelnökök, ötven százalékát a diplomás szakértők és negyven százalékát a diplomával nem rendelkező függetlenített tisztségviselők.

6. A VSZ demokratikus szervezet, amelyben az érdekvédelmi és szervezetpolitikai kérdésekről – többségükben társadalmi tisztségviselőkből álló – testületek hozzák a döntéseket. Legutóbb a VSZ XV. Kongresszusán és az azt megelőző teljeskörű választások alkalmával döntöttek a tagok és képviselőik arról, hogy kik legyenek a szervezet vezető tisztségviselői, melynek során minden tag egyenlő eséllyel volt választható.

7. A szakszervezeti tagoknak az egyik legfontosabb érdeke, hogy azok, akik a nevükben tárgyalnak a partner gazdasági vezetéssel, legalább olyan felkészültek legyenek, mint az asztal túloldalán ülők. Az ilyen szakértelmet eddig is és ezt követően is meg kell fizetni.

8. Arról semmit sem írtak az újságok, hogy a 2000-ben lezajlott sztrájkot követően a szakszervezeteket ért támadások következményeként több kollégájától volt kénytelen megválni a VSZ, illetve a munkát továbbra is vállalók kénytelenek voltak jelentős jövedelemcsökkentést elviselni.

Európai Vasutas Szakszervezetek XIII. Konferenciája

***Európai Vasutas Szakszervezetek XIII. Állandó Konferenciáján* vett részt a *Vasutasok Szakszervezete* delegációja, *Kis Tamás Gt.* érdekvédelmi alelnöke, *Meleg János GIB* titkár és *Szegő Pálné* tolmács személyében.**

A *Cseh Köztársaság* vasutas szakszervezete április 22–25-e között *Dlouhe Straneban*, a *Jerzenik* hegység gyönyörű vidéke adott otthont a konferencia résztvevőinek. Kilenc ország vasutas szakszervezetei az előző ülésen elfogadott napirendek alapján adtak tájékoztatót a vasutak privatizációjáról, annak előnyeiről és hátrányairól, a szakszervezetek tevékenysége, a munkavédelem, az üzemi balesetek megelőzése, a munkakörülmények javítása érdekében. A konferencián valamennyi képviselő szólt a privatizáció, a vasúti reform nehézségeiről, különös tekintettel arra a tényre, hogy az áruszállítás visszaesett a közúti szállítással szemben.

A résztvevők kifejtették, hogy az állami szerepvállalás nélkülözhetetlen a vasút versenyképességének megteremtéséhez, emellett a munkavállalók nélkül nem lehet a privatizációt megvalósítani, a szociális párbeszédre és a szociális hálóra szükség van.

MEGEGYEZÉS SZÜLETETT, HOGY FOLYAMATOSAN TÁJÉKOZTATJÁK EGYMÁST

Hangsúlyozták, hogy a régiós közlekedés komoly kihívásokat jelent mind a lakosság, mind a fuvaroztatók, s a vasutasok számára is.

A résztvevők megállapították, hogy azonos problémákkal küzdenek mindazon ország vasutas társaságai, amelyek az *EU* direktíváknak megfelelően kívánják átalakítani a vasúti közlekedést.

A szándéknyilatkozatban, melyet ünnepélyes keretek között a delegációvezetők aláírtak, megegyezés született, hogy folyamatosan tájékoztatják egymást a privatizációs ütemről, annak tapasztalatairól, valamint ezzel összefüggésben a szervezet álláspontjáról.

Minden konferencia annyit ér, amennyit a résztvevők hasznosítanak belőle

Az ősz folyamán *Horvátország* ad majd otthont a *XIV. Állandó Konferenciának*, melynek témája – delegációnk javaslatára – a kollektív szerződések hatása a munkavállalókra (*„potyautas" kérdése*). A záródokumentumot az *ETF*-nek is megküldi a házigazda cseh szakszervezet.

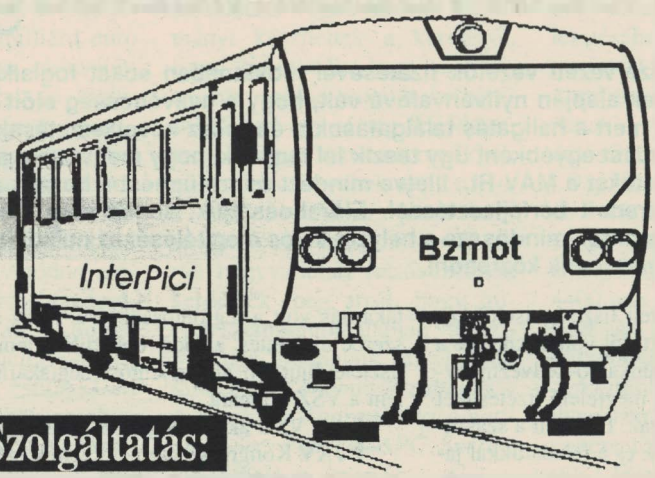
Minden konferencia annyit ér, amennyit a résztvevők hasznosítanak belőle. Úgy gondolom, igen sokat kell azon dolgoznunk, hogy a nemzetközi tapasztalatokat átvéve meg tudjunk felelni a kihívásoknak. Sok pozitív gondolat fogalmazódott meg a konferencián, munkánk során igyekszünk ezeket hasznosítani.

Meleg János
GIB titkár

MVJ TÜV CERT ISO 9001

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:
- vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
- vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
- 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
- Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése

InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás
- alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Gyerünk, mutassuk meg!

A szakszervezetek *KSZ*-kötése, helyi függelék kötése kapcsán hallani hangokat. Hogy mi nem is vagyunk tagok, milyen alapon ír alá a nevünkben, stb. Teljesen igazat adok nekik. Olyannyira együttérzek velük, hogy soha nem is akartam, akartunk a nem tagok nevében aláírni. Mindig is szerettük volna, ha a *KSZ* csak a tagokra lenne érvényes. Hiszen ők fizetik meg a jó, de a rossz megállapodás költségeit is. Sajnos a törvény elvágja még a gondolatot is. Íme: Mt. 20. §. A szakszervezet az e törvényben meghatározott szabályok szerint jogosult *KSZ*-t kötni. Mt. 36. §. (4) A *KSZ*-t alkalmazni kell az annak hatálya alá tartozó munkáltató azon munkavállalóira is, akik nem tagjai a *KSZ*-t kötő szakszervezetnek. Mondhatják egyesek, az, hogy jogosult kötni, nem azt jelenti, hogy kössön is. Tehát ne kössön! Jöjjön inkább a *Munka Törvénykönyve*. Íme az Mt. egyik paragrafusa. *Mt.* 13. §. (2) *KSZ* a munkaviszonyra vonatkozó bármelyik kérdésről rendelkezhet, de – a (3) bekezdésben foglalt kivétellel – a jogszabállyal ellentétes nem lehet. (3) *KSZ*, illetve a felek megállapodása e törvény harmadik részében meghatározott szabályoktól – ha e törvény másképp nem rendelkezik – eltérhet. Ennek követelménye, hogy a munkavállalóra kedvezőbb feltételt állapítson meg. Nahát! Maga a *Munka Törvénykönyve* mondja ki, ha nála kedvezőbbet akarunk, kössünk *KSZ*-t? A tagok akarnak. Akkor mit lehet tenni azokkal, akik nem akarnak? Hát akarjanak még jobbat! A *Mt.* megengedi. Íme: *Mt.* 76. §. (1) A munkaviszony – ha törvény másként nem rendelkezik – munkaszerződéssel ön létre. (2) A munkaszerződést írásba kell foglalni. Az írásbafoglalás elmulasztása miatt a munkaszerződés érvénytelenségére csak a munkavállaló – a munkába lépést követő harminc napon belül – hivatkozhat. (4) A munkaszerződésben a felek bármely kérdésben megállapodhatnak. A munkaszerződés jogszabállyal, illetve *KSZ*-el ellentétben nem állhat, kivéve, ha a munkavállalóra kedvezőbb feltételt állapít meg. Itt a megoldás! Nem kell, hogy eltűrjék a nem tagok, hogy rájuk is érvényes legyen a rossz *KSZ*. Gatya föl! Irány a főnök! Csak bátran! Mindössze közölni kell, hogy ilyen rossz szerződéssel nem hajlandók dolgozni. Ennél jobbat akarnak. Egyénit! Lehet, hogy a munkáltató hajlik rá, csak jól kell tudni alkudni. Kíváncsi lennék a végeredményre. Legfőképpen azért, mert az e téren oly nagyszájúak a munka frontján már nem is olyan hangosak. De azért nézzünk még egy-két példát a *Mt.* és a *KSZ* vonatkozásában.

Mt. 95. §. (4) A végkielégítés mértéke: a) legalább három év esetén: egyhavi; b) legalább öt év esetén: kéthavi; c) legalább tíz év esetén: háromhavi; d) legalább tizenöt év esetén: négyhavi; e) legalább húsz év esetén: öthavi; f) legalább huszonöt év esetén: hathavi átlagkereset összege.

KSZ 19. §. (1) A munkavállalót – az Mt. 95. §-ában meghatározott végkielégítésen felül – az alábbi összegű külön végkielégítés is megilleti:

10 évi MÁV munkaviszony esetén 1 havi,

15 évi MÁV munkaviszony esetén 2 havi,

20 évi MÁV munkaviszony esetén 4 havi,

25 évi MÁV munkaviszony esetén 6 havi,

30 évi MÁV munkaviszony esetén 8 havi.

Menjünk tovább! A helyi függelékben szabályozott helyettesítési pótlék 15-ről 20%-ra emeléséből származó jövedelmet még egyetlenegy nem tag sem utasította vissza. Sőt! Önmagában az egészet sem, pedig a megállapodást szakszervezet kötötte. A *KSZ* így fogalmaz: 58. §. 1. Helyettesítésnek minősül az átirányítás abban az esetben, ha a munkavállaló a munkaköri feladatai ellátása mellett oly módon végez más munkakörbe tartozó feladatokat, hogy a két munkakörbe tartozó munkavégzés időtartama nem különíthető el. 2. A helyettesítést minden esetben előzetesen, írásban kell elrendelni, egyidejűleg meghatározva annak várható időtartamát, az elvégzendő feladatot és az azért járó helyettesítési díjat. 3. A helyettesítést végző munkavállalót megillető helyettesítési díjat a többletfeladat mennyiségének és jellegének figyelembevételével oly módon kell megállapítani, hogy annak mértéke a helyettesített munkavállaló személyi alapbérének 15-51%-a legyen, abban az esetben is, ha a helyettesítést több munkavállaló egyidejűleg végzi. Vizsgáljuk át a paragrafust! Biztos, hogy mindig helyettesítés a helyettesítés? A helyi függelékben le van szabályozva! Vita nincs! Más!

Az, hogy jogosult kötni, nem azt jelenti, hogy kössön is...

csak jól kell tudni alkudni

Esetleg még arra is emlékszünk, amikor a Mt. változása után a 12 órás korlát életbelépett. *Mt.* 117/B. §. (1) A teljes munkaidő mértéke napi nyolc óra. (2) Munkaviszonyra vonatkozó szabály vagy a felek megállapodása az (1) bekezdésben foglaltnál rövidebb teljes munkaidőt is előírhat. (3) A teljes munkaidő mértéke – munkaviszonyra vonatkozó szabály vagy a felek megállapodása alapján – legfeljebb napi tizenkét órára emelhető. Természetesen ez még tovább emelhető, ha a munkavállaló készenléti jellegű munkakört lát el. Azt viszont tudjuk, ez milyen bonyodalmakkal járna *(nyugdíjszámítás, stb.)*. Munkahelyünkön *(Rákosrendező)* a készenlét bevezetését elkerültük, anyagi veszteség nélkül történt az előkészítő és befejező munkák elszámolása. A megoldás akkor egyedülálló volt a *MÁV*-nál, precedens értékű. A helyi függelékben és milyen alapon? Rajta! Irány a főnök! Próbáljuk meg kialkudni, hogy két év munkaviszony után mondjuk 36 havi végkielégítés járjon. Nem kell megijedni. Volt már, akinek sikerült. Nem is olyan régen. Épp azoknál, akik annyira szerették volna elérni, hogy ne legyen érvényes *KSZ*. Gyerünk! Mutassuk meg! Gyűjtsünk aláírást! Nyújtsuk be a munkáltatónak követelésünket. Nem akarjuk, hogy helyettünk, meg milyen alapon. Vagy csak a szánk nagy? Akkor csendesebben kellene mulatni. Ne zavarjuk azokat, akik hajlandók még tenni. Mindenkiért!

KE

Érdekes hírek A VILÁG VASÚTJAIRÓL

VIDEOKAMERÁK FOKOZOTT MÉRTÉKŰ ELHELYEZÉSE A VONATOKON SVÁJCBAN

A CFF (Svájci Vasút) megállapítása szerint a vasúti kocsikba felszerelt kamerákkal végzett kísérletek a Genf-Lausanne vonalon azt bizonyították, hogy az ilyen személykocsikban 80%-kal csökkent a vandalizmus során keletkezett káresetek száma, és jelentős mértékben növekedett az utasok biztonságérzete.

Az egyes személykocsikban elhelyezett négy kamera felvételei könnyen azonosíthatók. Károkozás vagy egyéb rendkívüli esemény bekövetkezésekor csak a vasúti rendőrség van felhatalmazva arra, hogy megtekintse a felvételeket, amelyeket 24 óra hosszáig őrizzenek meg. Ennél hosszabb ideig csak akkor őrzik meg ezeket, ha egy alapos vizsgálat szükségessé teszi.

Amennyiben a további tapasztalatok ennek a módszernek a hatékonyságát bizonyítják, a figyelőkamerákat általánossá teszik a svájci vasút valamennyi vonalán.

A 36000 SOROZATÚ MOZDONYOK TŰZVÉDELMI FELSZERELÉSE AZ SNCF-NÉL

Az alagutak valóságos csapdává válhatnak tűz esetén, különösen egy vonatnál, ahol több kocsi van egymással összekapcsolva. Ilyen esetekre fejlesztettek ki egy speciális berendezést a francia vasútnál a 36000 sorozatú mozdonyokra, amelyek rendszeresen vontatnak kamionokkal megrakott vonatokat az Alpok alatt vezető alagutakban.

Ez a berendezés egy észlelő és egy önműködő tűzoltó készülékből áll, mely utóbbi speciális gázt lövell ki a lángokra, míg az el nem alszik. Két mozdonyt kísérletképpen már felszereltek ezzel a berendezéssel, és ha a kísérletek beválnak, húsz mozdonyt fognak ezzel felszerelni jövő év áprilisától kezdve.

Hajós Béla
(Rail et Transports, 2003. április 9.)

ELSŐKÉNT AZ ORSZÁGBAN

Esélyegyenlőségi Bizottság alakult a MÁV Rt.-nél

A MÁV Rt. Kollektív Szerződésébe 2003. január 1-jétől, beleféglalták az Esélyegyenlőségi Bizottság fogalmát. Néhány hónap múltán a Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) április 11-i ülésén a reprezentatív szakszervezetek aláírták a megállapodást az Esélyegyenlőségi Bizottság felállításáról és annak működéséről.

Ezek száraz tények, és esetleg az olvasóknak nem is mondanak túl sokat, de higgyék el nekem, hogy ezzel a megállapodással a vasúti érdekvédelem történelmet írt, nem először az elmúlt időszak folyamán. A Megállapodás alapján létrejött intézmény példa nélküli Magyarországon, de nem szokatlan, sőt mondhatnám bevált forma a fejlettebb társadalmakban.

A Vasutasok Szakszervezete Női tagozata hosszú évek óta a küzd azért, hogy a munka világát jellemző aránytalan és szükségtelen diszkrimináció az Európában már oly régen alkalmazott és bevált módszerek átvételével megoldódjon.

Minden fórumon elmondtuk – és kutatások tapasztalatait hoztuk érveink alátámasztására –, hogy a munkavállaló esélyteremtését a tőke profit maximalizálási versenyében csak a munka világát szabályozva, a munkavállaló öntevékeny részvételét erősítve lehet megteremteni. Ennek egyik, a nők és a hátrányokkal élők szempontjából nagyon fontos intézménye a most létrehozott Esélyegyenlőségi Bizottság.

Tudom, hogy minden intézmény annyit ér, amennyiben segíti, megkönnyíti a hozzá fordulók problémáinak megoldását. Főleg egy ilyen, amely jelenleg az egyetlen hazánkban, és előzménye idehaza nincs, csak a külföldi tapasztalatok felhasználásával és a megszülető törvény hátterével tudja majd kialakítani munkamódszerét.

A magam részéről rendkívül bizakodó vagyok. Az ügy, amit a Bizottsági tagok képviselni fognak, fontos és nemes.

Bár érhet az a vád, hogy ez a téma ugyan divatos, de nem mindig értjük, hogy mit is jelent az esélyteremtés. Hogyan találjuk meg, hogy ki a hátránnyal élő. Mit jelent az egyenlő bánásmód elve. Az egyenlő értékű munkáért egyenlő bér okozhat még olyan konfliktust, amit megoldani csak szakmai, és nem érzelmi alapon lehet.

EZZEL AZ ÉRDEKVÉDELEM TÖRTÉNELMET ÍRT

Szóval feladat, megoldandó témakör van itt elég. Az esélyteremtő gondolkodás fontos, hogy része legyen a humánpolitikának. A humán rendszerek megléte és azok esélyteremtő volta egy igazán európai munkakultúra meglétét feltételezi.

A gondolkodást megváltoztatni talán a legnagyobb kihívások egyike, de ettől még nehezebb az előítéletesség kiküszöbölése. Sajnos azt kell mondjam, hogy a kialakult előítéleteink eltörlése szinte reménytelen. Ezért is fontos mindent helyesen értelmezni, hogy előítéleteink a nőkkel és a hátrányos rétegekkel szemben ne is alakuljanak ki.

Az Esélyegyenlőségi Bizottság feladata, hogy elfogadja a vállalat Esélyegyenlőségi Tervét. Azonosítsa a hátrányos helyzetű csoportokat és a felvetett problémáikra, valamint az Mt 5.§ és a 142/A.§ hatáskörébe tartozó témakörben megoldásokat találjon.

A feladat nem könnyű, a kihívás és elvárás nagy, de a kitartó, tartalmas munka eredményeként a siker nem reménytelen. A vasutasok sokadszor bebizonyíthatják a közvéleménynek, hogy semmivel nem rosszabb munkavállalók, mint mások, sőt nyitottabbak, szervezettebbek, korszerűbbek gondolkodásban, érdekvédelemben, mint azt az előítéletekkel teli közvélemény hiszi.

A kialakult közéleti kép megváltoztatásában az esélyteremtés fontos intézményének létrehozása az első lépés.

Legyünk rá büszkék, és használjuk ki az intézmény adta lehetőségeket, és segítsük a munkáját azzal, hogy befogadjuk az esélyteremtő gondolkodás metodikáját.

Hercegh Mária

feladat van itt elég

Lapzárta után

Lapzártakor kaptuk a hírt, hogy a kormány átalakítása folytán egy új miniszteri tárca kerül kialakításra. Nagyon régi követelése került ezzel elfogadásra a szakszervezeti Nőmozgalomnak.

A Miniszterelnök ezzel a döntésével

tanúbizonyságot tett arról, hogy az esélyteremtést nem csak jól csengő kampányfogásként alkalmazta, hanem igenis komolyan gondolja.

A kinevezésre váró *dr. Lévai Katalin* szociológus – régi ismerősünk – elkötelezett híve az esélyegyenlőség ügyének. Évek óta dolgozunk együtt azon, hogy Magyarországon is megvalósult valóság legyen az esélyteremtés.

Bizakodva várjuk a továbbiakat és várom, hogy a hosszú évek alatt megélt kudarcok és reménytelenség után végre jó esélyt kapjon az esélyteremtés.

H.M.

Bemutatjuk a **„Vasút a gyermekekért"** *Alapítvány intézményeit*

A Békéscsabai Diákotthon

EZ EGY **ÍZIG-VÉRIG VASUTAS** INTÉZMÉNY

Folytatjuk sorozatunkat, amelyben a *Magyar Államvasutak* által alapított gyermekintézményeket mutatjuk be. Tesszük ezt azért, mert az intézmények a mai napig részét képezik a *MÁV Rt.* kollektív szerződésében lefektetett *„szociális hálónak"*, illetve generációk munkájának is köszönhetően számos vasutas dinasztia nevelkedett bennük. Ez alkalommal a *Békéscsabai Diákotthont* ismerhetik meg a *Magyar Vasutas olvasói Szarvasné Bodnár Irén* megbízott igazgató közreműködésével.

– Az intézményt 1948-ban *Csíkhelyi Béla* vasúti főintéző álmodta meg. Az alapító a háború következtében elhagyatott vasutas gyermekek számára kívánta biztosítani a tanulás és érvényesülés lehetőségét egy árvaház létrehozásával. Az államosított *Tagányi-villában* kezdte meg működését a fiúotthon, amelynek a személyzetét is vasutasokból verbuválták. A negyven bentlakónak a kilencfős nevelő és gondozó testület szeretetteljes, családias hangulatot teremtett, amiben az épület elrendezése is segített, hiszen az élet elég szűk térben zajlott. Négy év után a fiúkat lányokra cserélték.

■ Hová jártak iskolába az otthon lakói?

– Az intézményhez nem tartozott iskola, ezért a város iskoláit látogatták a diákok. Ugyanakkor személyreszóló odafigyeléssel segítették a gyerekeket, melynek köszönhetően sohasem volt bukás az itt neveltek között. Sok olyan tehetséges ember került ki az intézmény falai közül, akik a vasútnak köszönhették a karrierjüket. A régi diákok ma is gyakran fejezik ki hálájukat, és nem csak velünk, hanem egymással is tartják a kapcsolatot. 1998-ban volt az ötvenéves találkozó, amivel egyidőben jelent meg a diákotthon fél évszázadát bemutató könyvünk.

■ Hogyan illeszkedett a közösség a város életébe?

– A *MÁV-diákotthonban* nevelkedő leányközösség mindig meghatározó volt *Békéscsaba* kulturális életében. Jómagam helyi családban nőttem fel, de elmondhatom, hogy sokszor irigyeltük a vasutas-lányokat. Számos olyan művészeti csoport működött és működik ma is a diákotthonban, amely minőségi munkájával felhívta magára a figyelmet. Az itt működő zenekart, énekkart, furulyazenekart népművelőként is etalonnak tartottam.

A NÁLUNK NEVELKEDŐ DIÁKOK IS OTTHONUKNAK TEKINTIK A KOLLÉGIUMOT

■ A gyönyörű parkkal körülvett villa mellett – amelyben tanulószobák és a kitűnően felszerelt könyvtár található – van egy jóval nagyobb, kétszintes lakóépület.

– Az új épület megépítésének szándékáról 1965-ből származó iratok tanúskodnak, mert már akkor kinőttük a kis házat. Az építkezés tíz évvel később kezdődött, és 1979. április 24-én volt az ünnepélyes átadás. Az eredetileg nyolcvan főre tervezett létesítmény helyett százhúsz gyermeket befogadó kollégium mellett döntött a vasút akkori vezetése. Nem panaszkodom, de jobb lett volna, ha akkoriban több közösségi célt szolgáló helyiséget alakítanak ki. Így is minden lehetőség adott a gyermekek testi és szellemi fejlődéséhez.

SZEMÉLYRESZÓLÓ ODAFIGYELÉSSEL SEGÍTETTÉK A GYEREKEKET, MELYNEK KÖSZÖNHETŐEN SOHASEM VOLT BUKÁS AZ ITT NEVELTEK KÖZÖTT

■ Milyen korú gyermekek járnak az Önök intézményébe?

– Tizenegy éves kortól huszonegy évesig fogadunk fiúkat és lányokat egyaránt. Van olyan növendékünk, aki itt nő fel, hiszen az ötödik osztálytól a technikum befejezéséig itt tölti a tanidőt. Nevelői szempontból elég nagy feladat ezt a széles sávot átfogni, de úgy tűnik sikerül, mert a városi iskolákban elismerik a kollégiumi nevelőmunkát. Igaz, ez sok odafigyelést igényel. Például a naplók figyelésével rendszeresen ellenőrizzük a gyermekek fejlődését. A diákok érdekében nemrégiben egy európai uniós minőségi programot indítottunk, amelyet ha elnyerünk, másodikként kapjuk meg a megyében.

■ Honnan érkezik a legtöbb gyermek?

– Jellemzően kisebb vidéki településekről küldik hozzánk a vasutas szülők az iskoláskorú gyermekeiket. Ebből adódik, hogy rendkívül szélsőséges felkészültséggel érkeznek. A beiskolázási körzet jellemzően a *Tiszántúlra* terjed ki, azaz *Záhonytól Biharkeresztesig* jönnek hozzánk, de van budapesti lakónk is. Büszkék vagyunk arra, hogy a különböző tehetségű gyermekeket elvezethetjük az érettségiig, amire a lakókörzetében nem mindenkinek volna lehetősége.

■ Az iskolára való felkészülésen kívül milyen programokkal kötik le a diákokat?

– Nálunk mindig van olyan foglalkozás, amihez kedvet éreznek a gyerekek. Elsőként a gyermekkórust említeném, amely aranyminősítésű volt. Sajnos tizenöt éve megszűntek működésének feltételei, de helyette majorette-csoportot szerveztünk, amely mára már nemzetközi hírnévre tett szert, és a város is támogatja. Büszkék vagyunk a *Diák Sportegyesületünkre* is. A legnagyobb gondunk a tornaterem hiánya, de így is szép eredményeket érünk el labdarúgásban, kosár- és röplabdában. Igyekszünk a sportolási lehetőségeket mindig az aktuális trendhez igazítani. Például van kondíciótermünk és pingpong-, illetve billiárdasztalunk. Igyekszünk a gyermekek szórakozási igényeit épületen belül kielégíteni, hogy távoltartsuk őket a szórakozóhelyek káros hatásaitól.

■ Milyen más lehetőségük van a szabadidő hasznos eltöltésére?

– A tanulmányi munka ma nagyon leterheli a gyermekeket. A nevelőtestület elsősorban ezt a feladatot támogatja, azaz matematikából, idegen nyelvekből és fizikából korrepetáljuk a diákokat délután négy és este hét között. Ezen kívül folyamatosan biztosítunk színházbérletet, koncerteket látogatunk és részt veszünk a város kulturális életében.

■ Úgy tűnik, teljes életet élnek az ide beköltözők.

– Ez a legfontosabb célunk. Magunkénak érezzük a Comenius program *„Erkölcsösségükben emberré tenni"* jelszavát. Nálunk komplex tevékenység folyik, igyekszünk mindent úgy tenni, mint otthon. Éppen ezért is félünk attól, hogy a *MÁV-óvodák* sorsára jutunk. A nálunk nevelkedő diákok is otthonuknak tekintik a kollégiumot, amit ha bezárnának, mind a száz tanulónkat raknák ki megszokott környezetükből.

Az elmúlt időszakban a vasutasok körében nem csökkent a kollégium népszerűsége. A vonzáskörzetünkből körülbelül nyolcvan gyermek jelentkezik hozzánk, szabad kapacitásunkat pedig az *Evangélikus* iskola bérli. Ha felülünk a vonatra, szinte minden állomáson valamelyik régi diákunk szolgálja a vasutat. Volt, aki innen ment férjhez, és még a gyermekeiket is ide íratják be. Ez egy ízig-vérig vasutas intézmény.

Karácsony Szilárd

MINDEN ÁLLOMÁSON VALAMELYIK VOLT DIÁKUNK SZOLGÁLJA A VASUTAT

Vigyázat, valóságsó!

„LÁSS, NE CSAK NÉZZ!"

Nem hittem volna, hogy egyszer még tévéműsorokról nem kritikát, hanem a nézőket óvó, a műsorok nem nézését kérő figyelmeztetést írok. Valahogy az ilyesmit nem tartom illendőnek. Mindenki azt néz, amit akar, amire ideje van, és amit fogni tud a tévékészülékén. Hogy most mégis ezt teszem, azért igenis szégyellem magam. De hát éppen ez a nagy baj, hogy mi értelme van még a valóságsók idején az olyan szavaknak, hogy illendőség vagy szégyen. Oki gusztustalan feneke és a nyelvi szemét, a lepedő alatti matatás elborítja a képernyőt, és Verebes meg Sebeők János, s a többi pénzéhes álértelmiségi, öntudatos zugszínész buzgón asszisztál a produkcióhoz. De félre az indulattal, inkább nézzük, hogyan jutottunk idáig.

Hajdan, még az átkosban egymás mellett futott Gugyerák Lalyos, így elipszilonnal és Hofi. A két produkció azonban – hasonló külsőségeik ellenére – éppen egymás ellentéte volt. S ezt nemcsak a végkifejlet bizonyítja: míg Hofi a rendszerváltás után is aktuális maradt, és haláláig nagy sikerrel játszotta a saját figuráját, addig Bárdy alig néhány év után már kétségbeesetten igyekezett megszabadulni elgugyerákosodott alteregójától. A Hofi által alakított svájcisapkás melós, a mindenkori józan paraszti ész, az alulról jövő értelmes kritika hőse az elmúlt évtizedek Sancho Panzája volt. Gugyerákkal történt az első kísérlet arra, hogy a média öntudatot adjon a bunkóságnak, a műveletlenségnek, az igénytelenségnek. A kudarc nem a megcélzott csoporton múlott, illetve csak annyira, hogy harsány diadalmámorukat az akkor még létező értelmes közvélemény és – az ebben az esetben – egészségesen sznob kultúrpolitika határozottan visszautasította.

Persze a gugyerákizmus nem tűnt meg Gugyerák tündöklésével és bukásával. A butaság az örök ember része, ha nem éppen a lényege, s mint ilyen, piacképes. A rendszerváltás után feltűnt a málnaszínű zakót, fehér frottírzoknit és makkos cipőt viselő vállalkozó, aki olajszőkítésben, bor– és számlahamisításban és cigarettacsempészetben utazott, természetesen Audival vagy Mercivel. És nem volt elégedett, hogy asszonyának megfelelően bugyuta olvasmányt kínálnak a folytatásos regényfüzetek és női lapok, ő pedig immár szabadon vehet pornóújságot és videókazettát. Felmerült benne a művészeti hajlam, tehát saját világa megkettőződésének igénye. Bárhogy forogjon a sírjában Hegel úr és Lukács elvtárs, ő is tükröződni szeretett volna. S ezt a valós és érthető igényt – hisz fizetőképes kereslet áll mögötte – a piac boldogan ki is elégítette, s azóta is fenntartja és hergeli. A közvélemény egyetlen igazán dokumentálható ellenakciója volt, hogy a mobiltelefont eleinte bunkofonnak neveztük. De ahogy az egész társadalomban viharos gyorsasággal elterjedt a mobil, úgy veszett ki a bunkósággal szembeni leghalványabb ellenállás is. A két jelenség között nincs semmiféle okokozati összefüggés, csak időbeli egybeesés. Mélyebb oknyomozáshoz alapos társadalomtudományi vizsgálódás kellene, de az mindenesetre megkockáztatható, hogy a bunkósággal szembeni kapituláció – mint hosszabb folyamat – összefügg a munkavállalói, alkalmazotti lét elbizonytalanodásával. Gyakorlatilag azzal, hogy a makkos cipősök szabadlábon maradt többsége immár márkás öltönyökbe átöltözve főnöke lett a nem túl képzett munkavállalók tömegének. Mit főnöke? A kis és közepes káeftékben az élet halál-ura. Ez a kiszolgáltatott tömeg aztán a hajdani cselédeket felülmúló alázattal igyekszik utánozni új urait.

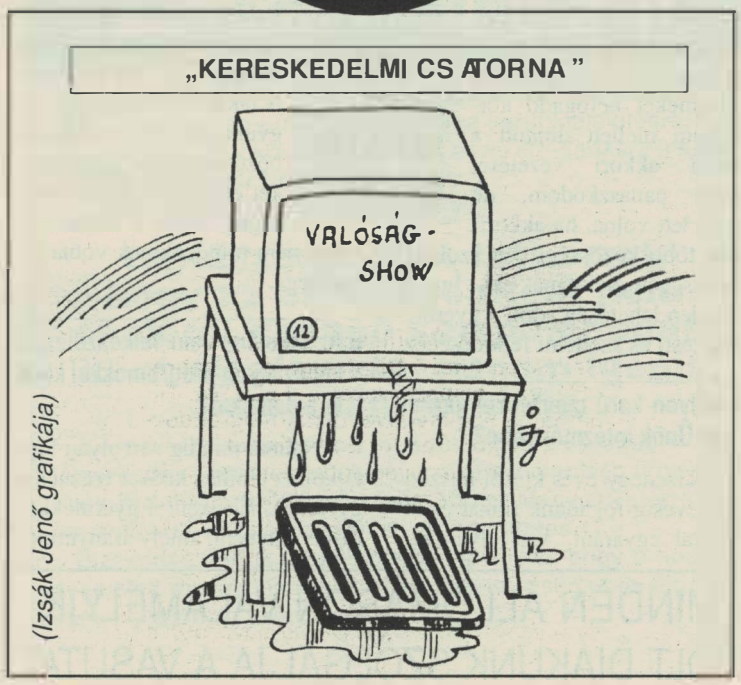
> A makkos cipősök szabadlábon maradt többsége immár márkás öltönyökbe átöltözve főnöke lett a nem túl képzett munkavállalók tömegének

A bulvárlapoknál és a kereskedelmi szennycsatornáknál pedig a legnagyobb nagyfőnöknél is hatalmasabb úr a profit. De a züllés itt is folyamatos. Emlékezzünk csak, a Kurírban még valódi színészekkel, sőt írókkal is készültek interjúk. A TV2 Naplóját egy éve még rossz érzés volt kihagyni. Az új „újságírók és riporterek" a reklámtévék kukkoldáiban tanulják a szakma fortélyait. Aki esztétikusan zuhanyozik, és ügyesen matat a takaró alatt, az ma már egy médiaguru. A bulvárlapok Kismocsok leszbikus szerelméről, a szereplők maszturbációjáról, vagy közösüléséről a politikai híreket messze megelőző hangsúllyal számolnak be. A szakmám, a tágabb értelemben vett újságírás soha nem látott mélypontjára süllyedt.

Mit lehet és kell ebben a helyzetben tenni?! Volna persze dolga a kultúrpolitikának is, s talán az új kultuszminiszter megtalálja a módot, ha nem is a tiltásra, de arra, hogy a három közszolgálati csatorna az adófizetők pénzén végre választható és valódi minőséget produkáljon. Ez az ő dolga lesz. A mi dolgunk, hogy felmérjük, kinek az érdeke a néző elhülyítése. Mindenkié, aki nem szereti a művelt, szervezett, öntudatos, dönteni képes munkást. A kormány szociáldemokratának vallja magát. A szociáldemokrácia egyik legfontosabb hagyománya és vívmánya a munkásművelődés.

Szaktársak, barátaim! Gondoljátok el, amit a valóságsók mutatnak, az elkényeztetett önkéntes rabok beteges megnyilvánulása. Ha valamihez, hát ezeknek a műsoroknak a valósághoz semmi közük sincs. Mi itt a villákon kívül fizikailag szabadok vagyunk, és bizony nem mutogatjuk magunkat, mint majom a ketrecben, de a megélhetésünkért megdolgozunk, a munkahelyen pedig egyáltalán nem vagyunk elkényeztetve. Ne nézzük hát az agytompító valóságsókat! Inkább követeljük – a szakszervezet fórumain is – a minőségi művelődés, tájékozódás lehetőségét a médiában. S ne feledjük, a könyvtárak azért még nyitva vannak.

Mező Ferenc



(Izsák Jenő grafikája)

TÁJÉKOZTATÓ

A központi üzemi tanácsról

Soros KÜT ülés: 2003. április 15.

1. Tájékoztató a gépészeti üzletág szervezetirányítási, üzemeltetési és működési rendjéről, kialakításáról, valamint az üzleti megvalósítási egységek működési koncepciójáról. Előadó: *Dr. Csiba József* főigazgató.
Ha területi üzemigazgatóság alakul, mely nem a volt területi igazgatóságon, hanem a székhelyen lévő gépészeti főnökségeken, mozdonyirányítók az üzemirányító központban, a székhelyen lévő gépészeti főnökségen, *Záhony* tengelyátszerelő május 1-jétől a gépészeti főnökség létszámában. A konzultatív jelleggel meghívott *ÜT* elnökök kérdéseire a főigazgató válaszolt.

2. Tájékoztató a központi irányítás alá volt üdülők, hétvégi pihenőházak igénybevételének lehetőségeiről, a térítési díjakról, valamint a helyi üzemi tanácsok feladatairól, az együttműködés joggyakorlásáról. Előadó: *Neuschl Gyula*, a *Humánszolgáltató Szervezet* vezetője. A *MÁV Rt.* évente kb. 800 MFt-ot fordít üdülésre, ebből mindössze 220 MFt folyik be. A központi elosztásba bevont önellátós üdülők térítési díja az üdülési szabályzat alapján adott szolgálati helyhez kell az eddigi igényeket beadni. Továbbra is maradjon helyben az elbírálás. A javasolt költségeket csökkenteni kell, mert ez kihasználatlansághoz vezet. E tárgyban vizsgálatot kell végezni.

3. Az üzleti megvalósítási egységek kialakítása. Előadó: *Dr. Gulyás Tibor*, projektigazgató. Operatív feladat azon a szinten, ahol leginkább meg tudják valósítani. A szervezeti rend leírása további feladatokat jelent, *(az IT nem fogadta el)* döntési hatásköri listák meghatározása. Az osztálymérnökség egy felelősségi egység, amely felváltja az önálló gazdálkodó egységet.

4. Különfélék. Javaslatok az üdülési szabályzat módosításához. A *MÁV Rt. FEB* választási szabályzata módosítása. A bérelt üdülők *(Kékes 42 db)* létszámarányos felosztása. Tájékoztató az öregségi és korengedményes nyugdíjazást támogató motivációs rendszerről.

Rendkívüli KÜT ülés: 2003. április 22.

1. Tájékoztató a 2003. évi főszezoni beutalójegyek elosztásának elveiről, a központi elosztásba bekerült önellátós üdülők működtetéséről. Előadó: *Neuschl Gyula*. Az üdülők nyilvántartása az ingatlangazdálkodáshoz kerül át. Az üdülési szabályzat elfogadása. A térítési díj tartalmazza az idegenforgalmi adót. A fel nem használt férőhelyekre nem *MÁV*-os dolgozó is mehet, önköltségi áron *(eu. kht. vasútőr, informatika)*.

2. A reformfolyamattal kapcsolatos korábbi igazgatósági határozatokkal összefüggő tájékoztató. Előterjesztő: *Dr. Udvari László*, a *MÁV Rt. Igazgató Tanácsának* elnöke. A vasúti reformkoncepciót megalapozó tézisek. Az *EU* konform finanszírozás, a pályavasút állami támogatása. A vállalati optimális méretnagyság problematikája. A közigazgatási reform csúszása miatt egy-egy regionális közlekedési társaság létrehozása, *MÁV* szolgálat alapján egy-egy területen a közúti közlekedés beindítása. Társadalmi, szociális program a létszám kezelésére. Kormányzati döntés augusztusban.

A FEL NEM HASZNÁLT FÉRŐHELYEKRE NEM MÁV-OS DOLGOZÓ IS MEHET, ÖNKÖLTSÉGI ÁRON

Soros KÜT ülés: 2003. április 30.

1. Tájékoztató a személyszállítási üzletág szervezetirányítási, üzemeltetési és működtetési rendjének kialakításáról, valamint a megvalósítási egységek működési koncepciójáról. Előadó: *Vizsy Ferenc*, főigazgató. A személyszállítás most alakul ki, munkatársakat kell átvenni, 400 fő fogad be 6000 főt. A személyszállítás önálló termék, a piacról indul a folyamat. A meglévő járműpark átvétele. Összesen hat területi személyszállítási központ alakul. Az utasellátó beintegrálódik a végrehajtási egységbe július 1-jétől.

2. 2. A 2003. évi főszezoni üdülőjegyek létszámarányos felosztásában együttműködés. Előadó: *Kiss Istvánné*. A vonyarcvashegyi nagycsaládos üdülés újságban lesz meghirdetve, és központilag elbírálva.

3. 3. Egyebek. A *MÁV Rt. FEB* munkavállalói tagjelöltek. Bizottságjelentés szabályzat alapján.

Bodnár József
KÜT sajtóreferens

II. Szabó Sándor EMLÉKTORNA

A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottsága és a debreceni VSZ alapszervezet a TELETÁL Bt. hathatós segítségével ismét megrendezte a II. Szabó Sándor Emléktornát.

Az emlékezés virágait helyezték el az IB tagjai *Simon Dezső*, a VSZ elnöke és *Karácsony Szilárd* alelnök jelenlétében a 2000-ben elhunyt *Szabó Sándor* VSZ alapszervezeti titkár sírján. *Meleg János* IB titkár mondott megemlékező beszédet. Az Emléktorna megnyitóján *Simon Dezső* üdvözölte a résztvevőket és méltatta *Szabó Sándor* emlékét. A gépészeti főnökség öt csapata körmérkőzéses rendszerben döntötte el az elsőség sorsát. A tornát a debreceni MOSZ csapata nyerte, a legjobb kapus *Cséki István* lett. A gólkirálynak járó serleget *Szűcs József* vehette át. A díjakat *Szabóné Egry Henrietta*, az Elnökség választott tagja adta át a díjazottaknak.

A résztvevők és a rendezők hitet tettek arra, hogy *Szabó Sándor* emlékének megőrzése érdekében jövőre is megrendezik a VSZ vándorserlegével díjazott tornát.

Köszönjük a TELETÁL Bt. vezetőségének és munkatársainak önzetlen támogatását, és a gépészeti főnökség vezetésének tüntető távolmaradását.

Pszota Árpád

Az egészségügyi reform kérdőjelei

AZ IDŐSEK ARÁNYA A NÉPESSÉGEN BELÜL FOLYAMATOSAN NŐ

Az egészségügyi rendszerek állandó fejlődésben vannak, és esetenként forradalmi változásokon mennek át. A magyar egészségügy évek óta a vajúdás állapotában lebegdik. Ez a kérdés az életkori sajátosságok miatt közelről érinti az idősebb korosztályt. Márpedig az életkor növekedésével az idősek aránya a népességen belül folyamatosan nő. Az *Európai Unió* országaiban 2000-ben a lakosság 21,3%-a volt 60 éven felüli, és ez a szám 2020-ra előreláthatóan 25,7%-ra emelkedik. Ennek hatása van az egészségügyi kiadásokra is. Becslések szerint az elöregedés 0,3-0,7%-kal növeli az egészségügyi ellátás költségeit.

Eltolódik a hangsúly az akut ellátásról a krónikus állapot kezelésére, ahol az egészségügyi és szociális szükségletek között azonos összefüggés áll fenn.

Magyarországon évek óta napirenden szerepel a száz sebből vérző egészségügy reformja, amiről napjainkban is éles viták dúlnak a parlamentben. A változtatás szükségességét elismerve, megfelelő szaktudás nélkül a részletkérdésekhez nem mernék hozzászólni, de az igazság az, hogy a *„privatizálás”*-nak még a gondolata is aggodalmat kelt a nyugdíjasokban. Az a baj, hogy az öregek a régi dolgokra jobban emlékeznek. Jó tíz évvel ezelőtt kezdték el privatizálni a temetési szolgáltatást azzal a jelszóval, hogy a verseny majd mérsékli a költségeket. Az *„eredmény”* közismert. A magánosítás előtt egy hónapi átlagnyugdíj elég volt a temetési kiadások fedezésére, manapság ehhez átlagosan háromhavi átlagnyugdíj kell.

Április 12-én döntő lépést tettünk az unióba való belépés felé. Vajon az egészségügyi szolgáltatások mennyire vannak magánkézben a világ más országaiban? Bizony elég vegyes a kép, és még az európai országokban sincs egységes gyakorlat. Hollandia, *Németország* kórházainak fele magánkézben van, többségében jótékonysági jelleggel. *Svájcban* hasonló a helyzet. *Angliában* és *Svédországban* ez az arány mindössze 15%, és az alap-, illetve szakellátás a helyi önkormányzatok rendelőintézeteiben folyik. *Japánban* 80% feletti a magánintézetek aránya, de a 70 éven felüliek számára ingyenes az ellátás.

Honnan, és ki remélhet hasznot?

E rendszerek mind *„hibridek”*: adózás plussz társadalombiztosítás plussz magánbiztosítás elegyei. Az egész rendszert központi és helyi szervek irányítják. Mi lesz nálunk? Milyen kételyeket támaszt a privatizáció igénye az egészségügyi dolgozókban és a betegekben? Az egészségügyi ellátás színvonalának kétségkívül sürgető emelése miért profitorientált átalakítással, és miért nem a finanszírozás emelésével oldódik meg?

Honnan, és ki remélhet hasznot, ha a kórházak ún. *„nonprofitok”*? Miért találja meg a tőke a számítását az ún. alvállalkozásokban? Ha a befektetők hasznának fedezete nem más, mint az *Országos Egészségügyi Pénztár* által biztosított finanszírozás, akkor mitől javul a betegellátás rendszere?

Láttuk az elmúlt években, hogy a gyógyszerárak magánosítása a hazai viszonyok között elfogadható szintre emelte a patikatulajdonosok jövedelmi viszonyait. De a gyógyszerárak – azóta is – folyamatosan emelkednek. Vajon a gyártulajdonosok érdekei nem párosulnak az orvos-gyógyszerügynökök és a magánpatikák árfelhajtó érdekeivel?

A betegellátás tényleges anyagi és szakmai felelősségét továbbra is az orvosok, az egészségügyi személyzet viseli. Javulhat-e az ő anyagi megbecsülésük a betegek jelenlegi anyagi terheinek emelése nélkül?

AZ EGÉSZSÉGÜGYI ELLÁTÁS SZÍNVONALÁNAK KÉTSÉGKÍVÜL SÜRGETŐ EMELÉSE MIÉRT PROFITORIENTÁLT?

A kérdőjeles mondatokat még lehetne sorolni, de már a feltett kérdések is sok oldalnyi választ igényelnének a hozzáértő szakemberek, orvosok részéről. Megnyugtató volna a nyugdíjasok számára, ha arról is olvashatnának, miszerint a jövő évtől kezdve a *GDP* egészségügyre fordítandó százalékos arányát az uniós országok szintjére emelik. Tévedés ne essék! Arányokról, és nem a valóságos értékről van szó.

Az egyes országok gazdasági fejlettségének szintkülönbségét nem lehet egyik évről a másikra megváltoztatni. A százalékos arányok azonban tükrözik a kormányzat szándékát.

Önmagában az elosztás átszervezése, az érdekeltségi viszonyok változása még nem oldja meg a magyar egészségügy valóban reformra szoruló állapotát. A forma biztosan kihat a tartalomra is. Az egészségügy bizonyos területeinek privatizálása azonban csak akkor oldható meg a betegek esélyegyenlőségének drasztikus csorbulása nélkül, ha az állami költségvetés az eddigieknél nagyobb részt vállal ennek a fontos szakterületnek a finanszírozásából.

Dr. Kun Dezső

Érdekes hírek a világ vasútjairól

Zöld fény egy Malmö alatti vasúti alagút építésére

A svéd kormány jóváhagyta a szerződést egy ún. „citytunnel” építésére, amely az ország harmadik legnagyobb városa, Malmö alatt épül. Az alagút építéséhez 11 km hosszúságú új vágányt kell építeni, amelyből 6 km a városközpont alatt vezet majd a központi pályaudvar és a Koppenhágával szemközt lévő Öresund kikötő között. Az építés költségeire 990 millió eurot terveznek.

Az alagút jelentősége főként a városkörnyéki és a távolsági vonatok forgalmában mutatkozik, mivel nem lesz szükség a vonatok irányváltására a központi pályaudvaron, amely jelenleg fejpályaudvar. A munkálatokat jövő évben kezdik meg, míg az üzembehelyezést 2009-re tervezik.

Növekvő veszteségek a Belga Vasútnál (CNCB)

A Le Soir című napilap szerint az SNCB veszteségei elérhetik a 911,7 millió eurot 2002-ben. Az üzemeltetési költségek számláinak deficitjéhez nagymértékben járult hozzá a személy- és árufuvarozást lebonyolító ABX leányvállalat, amely 61%-os veszteséget mutatott ki (562,4 millió euro). A vasúti tevékenység 131 millió euro deficitet termelt, 3,7 milliárd üzleti forgalom mellett. Az ABX vállalat átszervezésének bejelentése alkalmával az SNCB elnöke kijelentette, hogy a veszteségek 1,1 milliárd eurora növekedhetnek.

Hajós Béla
(Rail et Transports, 2003. április 9.)

MAGYAR VASUTAS

„Fontos, hogy az embernek saját felfogása legyen, s azt a lehető legérettebb ítélőképességgel válassza ki magának. Ha ennek ellenére is tévedésbe esünk, igazságos bíróság nem ítélhet el érte, mert nem vagyunk vétkesek benne. Ez az a rendíthetetlen alapelv, amelyre biztonságomat építettem." *(Jean-Jacques Rousseu)*

***

„Az életet mint egy ívet kell nézni és úgy felépíteni – tanácsolja *Polcz Alaine*. – Az öregség igen jó és kellemes szakasza lehet az életnek. Persze, hogy vannak fájdalmak és gondok, de élni csak bátran érdemes. Annyi tennivaló van a világon, csak körbe kell nézni." *(Budapesti Nap, 2003. március 14.)*

***

„Nem szabad igazságtalannak lenni a fiatalokkal szemben. Nem szabad sem oktalanul dícsérnünk az időket, amiket megéltünk, sem folyton rosszkedvűen szidni a jelent, amely nekik kedvez. Ne szóljunk az élvezetek ellen, amikor már nincs benne részünk, ne ítéljük el a kellemes dolgokat, melyeknek egyetlen bűne, hogy hiányoznak életünkből." *(Saint-Évremond)*

***

„Az ember nemcsak utas és önmaga szobrásza, de embertárs is, aki míg magát teremti, akármilyen kis kövön, ám az egész emberi életet valami magasabb lehetőség felé igyekszik terelni." *(Németh László: Ha most lennék fiatal. 1961)*

***

Retz bíboros (1613-1679) – akit a francia memoárirodalom legnagyobbjai között tartanak számon – mondta: „Úgy kell alakítani terveinket, hogy ha nem sikerülnek is, járjanak valami előnnyel."

***

„Ha nincs bennünk kellő tehetség, kedves barátom, hogy ellássuk tisztségünket, akkor ott kell hagynunk." *(Vauvenargues, Ima az Akropoliszon. A francia esszé klasszikusai.)*

***

„Ne a tükröt átkozd, ha ferde a képed."

***

„A törődés egyfajta habitus, olyan életmód, amelyet érdemes gyakorolni – ajánlja *Brough Botalico*.

***

„A különböző megbetegedések szorosan összefüggnek azzal, hogy milyen idegrendszeri állapotban vagyunk, milyen az élet-

Ezüsthajú nemzedék (6)

AZ IDŐSKOR ÉLETVILÁGA

FIGYELMEZTETÉSEK

minőségünk. Amikor kritikus helyzetbe kerülünk a főnökünkkel, a házastársunkkal, rendkívül fontos, hogy legyen, akivel ezeket megbeszéljük. Valamikor a papok a gyónással segítettek, ma a pszichológus vagy egy jó barát az, aki segítséget nyújt. Gondolatainkat, érzelmeinket ki kell beszélni. Ez is egyfajta feloldozást ad..." – figyelmeztet *Vizi E. Szilveszter*, orvoskutató, a Magyar Tudományos Akadémia elnöke. *(Vasárnapi Hírek, 2003. március 9.)*

***

Nézzük *La Rochefoucauld* intelmeit:

„Fölösleges másutt keresni a nyugalmat, ha önmagunkban nem találjuk."

„Ne érjük be jó tulajdonságainkkal, gazdálkodni is tudjunk velük."

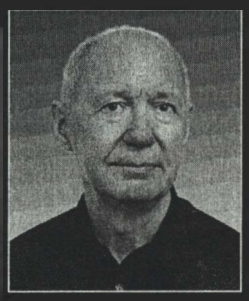
„Könnyebb méltónak mutatkozni azokra a helyekre, melyek nem a mieink, mint azokra, melyekben benn ülünk."

„Mindig szeretjük azokat, akik csodálnak bennünket, de nem szeretjük azokat, akiket mi csodálunk."

„Aki azt hiszi, hogy egymagában meglehet mindenki nélkül, az erősen csalódik, de aki meg azt hiszi, hogy lehetnek meg nélküle, még erősebben csalódik."

***

Figyeljünk *Helen Kellerre!* „Amikor a boldogsághoz vezető egyik ajtó bezárul, egy másik kinyílik. Gyakran azonban olyan sokáig nézzük a bezárt ajtót, hogy meg sem látjuk azt, amelyet kinyitottak számunkra."



AZ ÖREGEDÉST LEHET UGYAN BEFOLYÁSOLNI, MEGÁLLÍTANI AZONBAN NEM...

„ÉLJ ÚGY, HOGY GYERMEKEID ÉS UNOKÁID MINTAKÉPE LÉGY

„AZ ÉLET SORÁN AZ A LEGKEVESEBB, HOGY KIGONDOLD, MI AZ, AMIBEN REMÉNYKEDHETSZ. A LEGTÖBB PEDIG, AMIT MEGTEHETSZ, HOGY A REMÉNYEDNEK MEGFELELŐEN ÉLSZ."

***

Mit tanácsol *Laura Spiess?* „Élj úgy, hogy gyermekeid és unokáid mintaképe légy az öröm, a nevetés és a szeretet átérzésében, mert ezek alkotják az élet elixírjét."

***

Emlékeztető *Barbara Kingsolvertől*: „Az élet során az a legkevesebb, hogy kigondold, mi az, amiben reménykedhetsz. A legtöbb pedig, amit megtehetsz, hogy a reményednek megfelelően élsz."

Hasznos tudnivalók

■ Egy egység vagyunk. Test, szellem, lélek. Az együttműködés szükségessége és fontossága nem kétséges. „Ép testben ép lélek."

■ Az oxigén felhasználásának képessége 65 év felett csökken, így a teherbírás is megváltozik.

■ Az idős emberek egyaránt érzékenyek a hidegre és a melegre.

■ Hatvan fölött már kevesebb kalóriára van szükségünk.

■ A fehérjék szervezetünk építőanyagai.

■ Testünknek, egészségünknek, napi közérzetünknek egyik feltétele a jó, a nyugodt alvás. Időskorban különösen. Lehetőleg ugyanabban az időben feküdjünk le és keljünk fel.

■ A dohányzás sok betegségnek lehet az oka. Leszokni róla sohasem késő.

■ Az egyre inkább szaporodó csontritkulásos megbetegedések – különösen az idősödő nőknél – megfelelő étrenddel és életmóddal bizonyos fokig megelőzhetők és elhatalmasodásuk lassítható.

■ Jóllehet fájdalmat nem érzünk, de az elhanyagolt magas vérnyomásnak súlyos következményei lehetnek, ezért komolyan kell vennünk. Kedvezőtlenül befolyásolhatja a sok idegeskedés, a mértéktelen alkoholfogyasztás, az elhízás, az öröklött hajlam, a túlzott aktivitás, a stressz.

■ Az öregkor réme az idegpusztulás következményeként jelentkező Parkinson-kór és a feledékenységgel, szenilitással járó Alzheimer-kór. Az orvosi ellenőrzés és gyógyszerezés mellett segíthet az agysejtek folyamatos működtetése, a gondolkodás gyakorlása.

■ Vegyük tudomásul, hogy az öregedést lehet ugyan befolyásolni, megállítani azonban nem lehet.

Megszívlelendő ajánlások

■ Foglalkoztassuk a testünket. Adjunk neki munkát. Mozogjunk, sétáljunk, tornázzunk! *(A napi háztartási tevékenység is lehet testgyakorlás.)*

■ Ne feledkezzünk meg a szabad levegőről. A friss levegőn végzett kerékpározás, kocogás többszörösen hasznosabb, mint a lakásban, vagy a zárt tornateremben végzett edzés.

■ Fordítsunk nagyobb gondot az ételek minőségére. A jól összeállított étrend tartalmaz vitamint, ásványokat, szénhidrátot, fehérjét és zsírt. Óvakodjunk azonban a túlzottan zsíros ételektől. A felesleges zsírfogyasztás hízást eredményez, a súlygyarapodás, a felesleges kilók pedig megbetegedést (szívbántalmakat, magas vérnyomást, cukorbajt) okozhatnak.

■ Ne sózzuk, ne cukrozzuk túlságosan az ételt.

■ A csontritkulás ellen sok kalciumra van szükség.

■ Igyunk megfelelő mennyiségű folyadékot (egy-két litert naponta).

■ Kerüljük a hirtelen fogyást vagy hízást. Ismerjük és tartsuk a súlyunkat.

■ Tartózkodjunk a kuruzslóktól, a gyors gyógyulást ígérő szélhámosoktól, akik elsősorban az öregeket tekintik könnyű célpontnak.

■ Éljünk okosan, mértékletesen, egészségesen!

Forrás: Katanics Alice: A harmadik felvonás – Könyv az öregedésről.

Kárpáti Sándor

Szezonnyitó Debrecenben

A LEGÖREGEBB MŰKÖDŐ KISVASÚT HAZÁNKBAN

A csapadékos időjárás, a rövid hétvége, a vasárnapi időpont és számos más városi program ellenére is ötszáznál több résztvevője volt április 27-én Debrecenben, a *Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány* és a *Zsuzsi Erdei Vasút Közhasznú Társaság* által a *Zsuzsi Vasút* napja alkalmából megrendezett változatos programoknak. A Budapestről érkezők Debrecen nagyállomástól külön vonattal közelítették meg a kisvasút induló állomását. A jelenlévőket *Gyarmathy István*, a hortobágyi *Nemzeti Park* igazgató-helyettese köszöntötte, kiemelve a környezetbarát vasúti közlekedés adta lehetőségeket és a természetbe tömegeket kirándulni szállító *Zsuzsi* vasút tervezett továbbfejlesztését. A köszöntés után a futók, kerékpárosok indultak Hármashegyaljára, a kisvasút végállomására, ahová a hátizsákos, gyalogos túrázók már jóval korábban elindultak.

A hat kocsival induló, zötyögő kisvonat több helyszínen megállt, fotózási lehetőségeket és helyi látványosságokat kínálva, elsősorban a távolabbról érkezetteknek. Így pl. a helyreállított, *„Ördögároknak"* nevezett, több évszázada Debrecen város területét árkokkal és kihegyezett karókkal védő erődrendszernek egy részét.

A több, mint egy órás ébredező erdő és természet látványát nyújtó vonatozás után a már korábban érkezettekkel Hármashegyalján elültették a 121 évet szimbolizáló kőrisfacsemetét, amely a Debrecen környéki kirándulások egyre kedveltebb célpontja. A végállomáson táncegyüttes, vetélkedők, szekerezési lehetőség, megújult játszószerek és bográcsban főzött ételek várták a kisvasúti nap résztvevőit.

Seress István

ELÜLTETTÉK A 121 ÉVET SZIMBOLIZÁLÓ KŐRISFACSEMETÉT

Nyaraltassa gyermekét *erdei táborban!*

Közhasznú szervezetünk a festői környezetű Varbó-Fónagyságban hatnapos üdültetést szervez 10-14 éves gyermekek részére.

Turnusok: 2003. július 07–12-ig és 2003. július 14–19-ig

Elhelyezés: az ***Északerdő Rt. Oktatási Központjában,*** igény szerint kőházban, hatágyas szobákban vagy sátorban. Melegvizes fürdési lehetőség biztosított.

Ellátás: teljes ellátás *(főétkezések, üdítőital, édesség, gyümölcs).*

Program: a gyermekek felügyeletéről, foglalkoztatásáról pedagógusok, szakképzett túravezetők, meghívott előadók gondoskodnak: speciális szabadtéri foglalkozásokon, szervezett gyalogtúrákon a Bükk hegység élővilágának, földrajzának tanulmányozása *(ornitológia, gyógynövény- és gombaismeret, erdőgazdálkodás,- védelem, barlanglátogatás, fa-szénégetők felkeresése, éjszakai megfigyelés: állatvilág, csillagképek...);* térkép és tájolási ismeretek elsajátítása; közösségi játékok, vetélkedők, sportszabadidős programok; autóbuszos körutazás során a Bükk kulturális értékeinek bemutatása.

A táborozáshoz orvosi igazolás szükséges!

Részvételi díj: kőházas elhelyezésnél 14.500 Ft, sátorban 13.000 Ft. Részletfizetési kedvezmény!

Jelentkezés *Kovács Lászlónál* telefonon: 30/425-1324 mobil, (vasútüzemi: 04/19-24), illetve este 18-20 óráig 46/389-675, személyesen szerdai napokon: 16.00-18.30 óráig a Miskolc, Bocskai u. 10. sz. alatti klubhelyiségünkben. Internetes tájékozódás: www.vtbe.ini.hu.

Minden érdeklődőt szeretettel várunk!

Vasutas Természetjárók Bükki Egyesülete

Nagyszerű nyugdíjas találkozót szerveztek Szentesen

A szentesi *MÁV „Lendület" Nyugdíjas Klub* szervezőcsapata április 25-én már reggel hat órakor talpon volt, hogy illően tudja fogadni a VI. dél-magyarországi *Vasutas Nyugdíjas Klubok Találkozójára* érkező közel kétszáz vendéget. *Mucsi Sándorné* klubvezető – mindenki *Rózsikája* – fiatalokat megszégyenítő energiával szervezett, dolgozott, irányított. Délelőtt tíz órakor a vendéglátók már régi jó barátként köszönthették a békéscsabai, lőkösházi, szegedi klubtagokat, minden meghívott vendéget.

Füzesi Ferenc elnöki köszöntője után – melyben külön tisztelettel üdvözölte az édesanyákat és a *„nagyikat" – Horváth László Klubszövetségi* elnök vázolta a vasutas klubok helyzetét, értékelte munkájukat.

Kiemelte: a közel 130 ezer vasutas nyugdíjas közhasznú fokozatú szövetsége mindenkivel együttműködik, aki a nyugdíjasok érdekeiért síkraszáll. A nyugdíj és járadékai nem kegyként adhatók: az a ledolgozott hosszú évek munkája után jár. Az *EU* csatlakozással együtt nem rázzák az *„eufáról"* a pénzt az időskorúak ölébe. A kormányok mindenkori felelőssége az időskorúakról történő gondoskodás. *Horváth László* képviseli a vasutas nyugdíjasokat az *Idősügyi Tanács* tagjaként, de civil szociális fórumokkal is szoros kapcsolatot építettek ki. Kidolgozták a *„Nagyszülők az unokákért, Unokák a nagyszülőkért"* kiemelt országos programot, amely már az idén kormányzati támogatást kapott.

Hosszútávú együttműködést kötöttek a *Szentesi Gyógyfürdő, és Kórház* vezetőivel a vasutas nyugdíjasok gyógyüdüléséről, amely üdülési formát a szakminisztérium is támogatja – jelentette be az elnök. Már aláírták az *Erdély Arad* megyei nyugdíjas ligával a tervezett csatlakozást Közép-kelet európai vasutas nyugdíjas szövetség létrehozására. A szövetség tagjai közé várják *Újvidék, Szlovénia, Kárpátalja* vasutasait, hogy teljes jogú tagként csatlakozhassanak az *EU Nyugdíjas Szövetségéhez. Tájékoztatója* végén az elnök emléklappal és virágcsokorral köszöntötte a klubvezetőt – aki az elmúlt évben vezérigazgatói dicséretet vehetett át – a kiemelkedő szervezőmunkáért.

Az aktív vasutasok közül *Mondi Miklós, Szentes Csomóponti Főnöke* arról szólt: példás, ahogy a *Szentesi Jendrassik György Gépészeti Főnökség* és a szakágak, de Szentes város is elismeri és támogatja az igen aktív szervezeti életet teremtő nyugdíjasklubot.

Maczkó István, a *Békéscsabai Vasutas Művelődési Ház* igazgatója vázolta az általa vezetett intézmény regionális szerepét, átszervezés utáni feladatait. Követendőnek nevezte az aktív és a nyugdíjas – nagy élettapasztalattal bíró – vasutasok rendszeres találkozóit, együttgondolkodását.

A résztvevők nagy örömére *Varga Ferenc*, a vasutas közművelődés egyik legidősebb szervezője bejelentette: decembertől újraindulhat a *Vasutas Bérlet az Erkel Színházban,* gyönyörű előadásokkal, parádés szereposztással.

A jövőt és a terveket taglaló szavak után a klubok felé irányult a figyelem. Színvonalas műsorral szórakoztatták a tavaszváró találkozó résztvevőit. A sok szép vers, próza, dal néhány könnycseppet is kicsalt a hallgatóság szeméből, de az önfeledt, közös éneklés sem maradhatott el.

A finom ebéd elköltése után, a szintén nyugdíjasokból verbuválódott zenekar – amely időközben egy békéscsabai harmonikás *„idegenlégiósszal"* is kiegészült – húzta a talpalávalót. Késő estig énekeltek, táncoltak vasutas elődeink, a meghívott vendégek. Találkozzanak mindannyian, találkozzunk együtt, erőben, egészségben, az EU csatlakozás évében ismét Szentesen, a hagyományos tavaszköszöntő rendezvényen!

ÉNEKELTEK, TÁNCOLTAK

Szentes Bíró Ferenc
Szeged Területi Igazgatóság, Igazgatói Kabinet 06/12-50

Beneficial Rt.

Az amerikai Household csoport tagja

Számíthat ránk, legyen szó otthona felújításáról, egy nyaralásról vagy akár pénzügyi segítségről egy előre nem várt esemény miatt

Valósítsa meg terveit, 2003. május 31-ig érvényes ajánlatunk igénybevételével!
Szabadon felhasználható személyi hitelek fedezet és kezelési költség nélkül!*

Példa havi törlesztésre

Kölcsön összege	Havi törlesztő részlet	Futamidő
800.000 Ft	22.515 Ft	60 hónap

Kivételesen kedvező kamatkondíciók a VSZ tagoknak:

200.000 Ft – 999.999 Ft-ig 22,92%
1.000.000 Ft – 2.000.000 Ft-ig 21,96%

- 6–60 hónapig terjedő futamidővel
- hitelünket nem terheli semmilyen kezelési költség, illetve hitelbírálati díj
- az egyszerűbb, problémamentes visszafizetés érdekében postai befizetés helyett akár banki átutalással is fizethet
- előzetes időpontegyeztetés alapján, szerződéskötést követően 2 munkanapon belül a bankszámlájára utaljuk az összeget*

Igényeljen kölcsönt még ma, hívja most munkatársunkat, Baranya Rózsát a 06-1-411-7618-as telefonszámon!

Előfeltételek: 18 éves életkor, jelenlegi munkahelyén minimum 12 hónapos folyamatos munkaviszony, minimum havi nettó 45.000 Ft jövedelem adóstárs nélkül. A hitel odaítélése minden esetben hitelképesség függvénye.

Az igényléshez az alábbi dokumentumokat kell magával hoznia: érvényes személyi igazolványát, adókártyáját, utolsó havi bankszámlakivonatát, 30 napnál nem régebbi munkáltatói igazolását, illetve VSZ tagsági igazolását.

Nyugdíjasok esetében a hitel igénylésekor maximum 65 éves életkor, nyugdíjas igazolvány, utolsó nyugdíjszelvény, vagy a nevére szóló nyugdíj összegét is tartalmazó bankszámlakivonat, illetve VSZ tagsági igazolás.

További, hiteligénylés kapcsolatos információért kérjük hívja a fenti telefonszámot. Jelen tájékoztató a figyelemfelkeltés célját szolgálja, a Beneficial Rt. részéről nem minősül nyilvános ajánlattételnek. A hitel nem vehető igénybe üzleti célra. A hitelt a Beneficial Rt., mint pénzügyi szolgáltató nyújtja.

A THM értéke: 24,31%; 25,49%. A hitelhez lehetőség van hitelfedezeti biztosítás igénybevételére.

A Beneficial Rt. központi irodájának címe:
East-West Business Center: 1088 Budapest,
Rákóczi út 1–3., ahol barátságos és segítőkész munkatársak várják jelentkezését, hogy akár már holnaptól változtathasson az életén!

Hitelt adunk elképzeléseinek...

Gyermeknapi program

A 115 éves *Törekvés Művelődési Központ* szeretettel meghívja a kisgyermekes családokat vidám gyermeknapi programjára 2003. május 31-én (szombat) 8.00 órai kezdettel.

Program: 8.00–9.00 és 11.00–17.00 óráig Óriás légvár csúszdával. Az első menetre a gyerekek a *„Töri"* vendégei, a további részvétel kedvezményes! Regisztráció a Színházteremnél.

10.00–10.30 órakor Táncház

10.00 órakor Jancsi és Juliska – zenés mesejáték a Maskara színjátszó társulat előadásában.

Gyermekeknek a belépés díjtalan! Felnőtteknek a jegy ára 100 Ft, amely az előadás előtt a helyszínen váltható.

Információ: 263-0299, vasúti: 26-79

A Törekvés Művelődési Központ megközelíthető: az 1-es és 28-as villamossal, valamint a 9-es autóbusszal.

A VSZ ifjúsági Tagozata 2003. május 5-e és 9-e között tisztségviselő képzést tartott Kiskunfélegyházán. Az eseményről a Magyar Vasutas következő számában részletesen tudósítunk.

Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint **a MÁV Rt.**

vasúti kocsizár gyártója

örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő

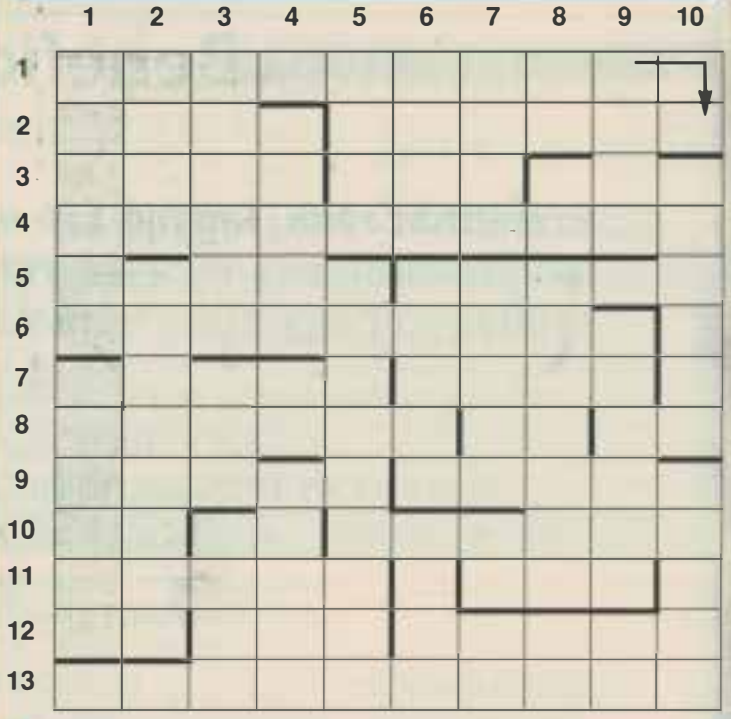
fém és műanyag jelképes

és **biztonsági zárak**

gyártását és forgalmazását mind vasúti, mind közúti célra, magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



A Vasutasok Szakszervezete XV. Kongresszusán megválasztott elnök vízszintes 4. A kongresszus által megjelölt három célkitűzés Függőleges 1. és Vízszintes 1.

Vízszintes: **1) Megfejtendő;** **2)** Főúr, – Tudást nyújtó; **3)** Fél „GY", – rádió hullámsáv, – Arab állam röv. – Mutató szó; **4) Megfejtendő;** **5)** Hasítja –, Rárak; **6)** Izzik a ... (Weöres Sándor), – Secundum; **7)** Sakkban helyet cserél, – Nyílás, – Égtáj; **8)** Műanyaggá alakítható gáz, – Vízsz.: 5. eszköze, – APEH egynemű; **9)** Befejezés, – Olaszul szerelem; **10)** Rendben (röv.), – Mutatószó, – Fényesítőszer; **11)** Rendetlenség –, Béla, – Vers kellék, – Kelvin; **12)** Néma Misi!, – Autómárka, – Delibes opera; **13)** Érzéki vonzójegy.

Függőleges: **1) Megfejtendő** – Sára; **2)** Úri gyerek, – Zűrzavaros, – Zoltán; **3)** II. V. H. német tábornok, – Vasúti pálya anyag, – Híres mulató a fővárosban; **4)** Nulla, – Kis üvegedény, – Nem valódi, – Finom; **5)** Tréfa csattanó, – Spanyol énekes; **6)** Megtorpan, – egyik megyénk, – Némán zaboláz; **7)** Fényeslitke része, – tulajdonom, – Betűt vet, – Haver hangzói; **8)** Ugyan az (röv.), – Mutató szó, – ...pajtás kuruc nóta hőse, – Készpénz; **9)** Hangtalan nótázás, – Vajon, – Nagy kell nekem, – Személyes névmás; **10)** Pénzintézet, – Megveszik.

Készítette: Bánszegi József

Előző számunk helyes megfejtése:

A szegénységnek idős arca és női arca van.

A Magyar Vasutas júniusi számának lapzártája 2003. június 2-a. Az újságba szánt írásokat közvetlenül Détári Attiláné részére szíveskedjenek eljuttatni.

Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855,

Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Szerkeszti: A SZERKESZTŐBIZOTTSÁG ● Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelős kiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke ● Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelős vezető: SIVÓ IMRE vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000

ALAPÍTVA: 1904-BEN

MAGYAR VASUTAS

ÁRA: 55,- FT XLVII/6. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2003. JÚNIUS

Megalakult a VSZ új Választmánya *(5. oldal)*

A gazdasági társaságok gondjairól *(9. oldal)*

A Norvég Vasutasok Szakszervezete vezetősége négyévenkénti külföldi tanulmányútja helyszíneül az idén Magyarországot vá lasztotta. Az *Ove Dalsheim* elnök által vezetett norvég küldöttség május 19-én a VSZ új székházában tapasztalatcserén vett részt.

Az átszervezések során felszabaduló munkaerő nem kerülhet ki a munkaerő-piacról, a további munkában tartásukhoz a kormány hathatós segítsége szükséges.

Kormányszintű tárgyalásokat kezdeményezett a VSZ

A *MÁV Rt. Igazgatósága* elfogadta azt a kormány-előterjesztési tervezetet, amely a *Magyar vasúti közlekedés EU konform* rendszerének kialakítása, a *Magyar Államvasutak Rt.* gazdálkodási reformjára vonatkozó javaslatokat tartalmazza.

A *MÁV* drasztikus átalakítására vonatkozó javaslat részletesen értékeli a vállalatcsoport műszaki-gazdasági helyzetét, meghatározza az ezekből adódó feladatokat és tartalmazza azokat a fejlesztési elképzeléseket is, melyek a magyar vasutat a 2006. évi piacnyitásból adódó versenyre felkészíti.

A *VSZ* által több ponton vitatott reformkoncepció szerint a társaság átszervezése következményeként 2006-ig a dolgozói létszám huszonegy százalékkal csökkenne. Tudjuk, Magyarország uniós csatlakozásáig számtalan lépést kell megtenni annak érdekében, hogy a *MÁV Rt.* képes legyen megtartani fuvarpiaci pozícióit, de a vasúti technológia és műszaki színvonal jelenlegi szintje mellett elfogadhatatlannak és szakmailag megalapozatlannak tartunk minden, a vállalat-csoportra vonatkozó létszámcsökkentést előirányzó elképzelést.

Elfogadhatatlannak tartunk minden létszámcsökkentést előirányzó elképzelést

A mellékvonalak jövőjével kapcsolatos javaslatok is számos kérdést vetnek fel, melyekre megfelelő válaszokat, és a további működtetésükhöz megfelelő garanciákat tartunk szükségesnek.

A *MÁV* vezetőitől kapott tájékoztató és írásos dokumentum alapján szakszervezetünk illetékes testületei kialakítják a reformkoncepcióval kapcsolatos állásfoglalásukat, meghatározzák a követendő érdekvédelmi stratégiánkat.

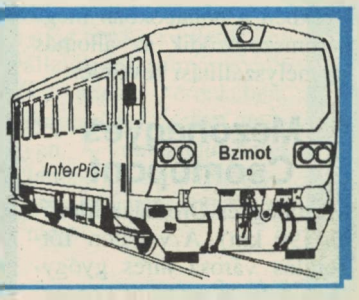
A gazdasági reformmal kapcsolatos kormányzati döntés meghozatala előtt tárgyalást kezdeményeztünk a tulajdonosi jogkört gyakorló miniszternél.

Ahhoz, hogy a nemzetgazdasági és munkavállalói érdekek közös nevezőre kerüljenek és a munkabéke tartósan fennmaradjon, a kormányzat aktív közreműködése, a költségvetés támogatása elengedhetetlen.

A *Vasutasok Szakszervezete* tudomásul veszi a magyar vasút *Európai Unió* által megkövetelt versenyképessé tételét, de elutasítja, hogy ennek árát a vasúttársaság és a hozzá tartozó gazdasági társaságok munkavállalóival fizettessék meg. Véleményünk szerint a *MÁV Rt.* vezetése által elkészített tervezet nem a hazai vasút versenyképessé tételét szolgálja, hanem annak leépítését készíti elő.

Simon Dezső

MVJ
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700
MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés



A Dél-Kelet Magyarországi Régió *mellékvonalai*

A *Dél-Alföldi Régió* az ország legnagyobb kiterjedésű térsége. Az ország területének egyötödét foglalja el. Az itt élő 1,364 millió lakos az ország össznépességének 13,4%-a. A régió három megyéjének *(Bács-Kiskun, Csongrád, Békés)* összesen 252 települése van. Ebből 37 város, 215 község. A *MÁV Rt. Szegedi Területi Igazgatósága Dél-Kelet Magyarország* közel 22 ezer négyzetkilométer területén látja el a vasúti személyszállítási és árufuvarozási feladatokat. Szolgálati főnökségei a Dunától keletre, a Cegléd-Szolnok-Püspökladány vasútvonaltól délre eső régióban működik. A régióban a mellékvonalak hossza közel 700 km. A vasúthálózat kiépítettsége helyenként kedvezőbb az országos átlagnál, ezért a mellékvonalakat csomópontonként mutatjuk be.

Békéscsaba Csomópont

Murony-Békés (8 km) mellékvonal személyforgalma jelentős. Békés kisváros, állomásán általában hosszabb útra váltanak menetjegyet. Főleg Budapest, és nyáron Balaton a sláger. Havonta átlagosan 2500 menetjegyet adnak ki. A Bz-motorvonatok közlekedtetése bevált. A motorvonatok leállítása óta *„zárfékezői"* hírekből tudni, hogy Békés város polgármestere beadványnyal élt a *MÁV Rt.* vezetésének a vonatközlekedés visszaállítása miatt.

Murony közigazgatásilag és az egészségügyi ellátás szempontjából is Békés városhoz tartozik. Muronyból naponta sok általános és középiskolai tanuló jár Békésre. Jelentős az utasforgalom kedden és pénteken, amikor Békésen piaci nap van. Egyéb rendezvények is jelentősen növelik az utasszámot. Így például a Baptista Egyház rendezvényei, az áprilisi Ifjúsági Napok, a Békés-Tarhosi Zenei Napok, amelyre az ország minden részéről érkeznek látogatók. Sokan érkeznek túrákra, nyári táborozásokra Békés-Dánfokra. A kirándulók általában iskolások, akik kerékpárokkal érkeznek és esetenként külön kocsikat kell az utasok és a kerékpárok miatt kiállítani. Ezekben a hónapokban megháromszorozódik az állomás személyszállítási bevétele.

Mezőhegyes Csomópont

Mezőhegyes-Orosháza-Mezőtúr (90 km). A vonalon Tótkomlós városa híres gyógyfürdőhely. Kardoskút községben van a MOL Dél-Alföldi központi telepe. A térségben jelentős a mezőgazdasági termények szállítása. Orosháza forgalmát az üveggyár, valamint az ipari üzemek határozzák meg. Békés megye legnagyobb áruszállítást lebonyolító állomása. Jelentős a mellékvonalakról Orosházára irányuló személyforgalom is. A környező kistelepüléseken rossz a közút állapota, de van olyan kistelepülés is, amelynek egyetlen tömegközlekedési lehetősége a vasút (Kisszénás).

Jelentős személyforgalom

Jelentős turisztikai forgalmat bonyolítanak le a vonalon. Orosházán kívül a közeli Gyopárosfürdő napjainkra már évszaktól függetlenül látogatott gyógyfürdővé vált.

Szarvas is turisztikai központ. Szarvas állomástól 4 km-re található hazánk legnagyobb és legszebb arborétuma. Szarvas a *„diákok"* városa is. A mezőgazdasági és óvónőképző főiskolájára az ország minden részéből érkeznek hallgatók.

Árufuvarozási szempontból fontos a Galicoop Pulykaüzem, a Pionir Vetőmag Üzem, valamint a városban található Vasipari KTSZ, mely háztartási, elektrotechnikai berendezéseiről és eszközeiről ismert.

Mezőhegyes-Battonya (17 km) vonalszakasz személyszállítási mutatói minimálisak, az áruszállítás pedig idényjellegű és elsősorban a mezőgazdasági terményekre korlátozódik. A határátkelő Románia irányába nincs kiépítve, illetve az az állomástól 6 km-re van. Ha Battonya és Pécska között a vasút kiépülne, a térségből Arad városa 30 perc alatt elérhető lenne.

Békéscsaba-Szeged belföldi egyéb fővonal kategóriába tartozó vasútvonalból Orosháza Állomást emelném ki. Orosháza jelentős vasúti csomópontja Dél-Alföld térségének. Végállomása a 147-es vonalnak (Kiskunfélegyháza-Orosháza), keresztülszeli a 125-ös vonalat, mely Mezőhegyes és Mezőtúr viszonylatában bonyolít le forgalmat. Más térségekhez hasonlóan Mezőhegyes csomóponton is törekvés a helyi önkormányzatokkal kialakítandó jó együttműködés és kapcsolat. Ennek eredményeként különböző munkákkal járultak hozzá a környező települések önkormányzatai a vasúti létesítmények tisztántartásához, csinosításához, virágosításához.

Kétegyháza-Mezőhegyes-Újszeged (107 km) a román határral párhuzamosan szegi ketté a régiót. 1997 és 1992 között kiépült a MERÁFI rendszer, melynek irányítását Mezőhegyes Állomásról az ATLASZ-program alapján végzik.

A személyforgalom Kétegyháza-Békéscsaba irányában közel 2000 fő naponta. A rendszerváltást követő időszakban a térségben lévő ipari üzemek (pl. mezőhegyesi Cukorgyár) megszűntek. Ennek következménye, hogy a vonalon lévő településeken számottevő ipari üzem nincs. Az áruszállítást a mezőgazdasági termények alkotják (búza, kukorica, cukorrépa). A térség legnagyobb munkáltatója a mezőhegyesi Ménesbirtok. Az itt található ménes a városnak komoly idegenforgalmi látványossága.

áruforgalom

Kisszénás-Kondoros (6 km) vonalszakaszon a személyforgalom mérsékelt, viszont a mezőgazdasági termények elszállítása jelentős áruforgalmi feladatot adnak.

Makó-Hódmezővásárhely (34 km) vonalon a két város ipari üzemeiből és középiskoláiból jelentős a személyforgalom, áruszállítás tekintetében Makó-Újváros állomás ipari és mezőgazdasági, valamint Szikáncs megálló rakodóhely mezőgazdasági áruforgalma jelentős.

Kunszentmiklós-Tass Csomópont

Kunszentmiklós-Tass-Dunapataj (50 km) vasútvonalat 1902-ben nyitották meg. A 20. sz. elején az építés időszakában a magyar vasút fénykorát élte. Európa leggyorsabban fejlődő vasútjai közé tartozott. Az elmúlt 100 évben a dunai vízi szállítással jól kiegészítették egymást. Napjainkra már sajnos mindkét szállítási mód teljesítménye jelentősen csökkent. A lakosság nagy része napjainkban is földműveléssel, állattenyésztéssel foglalkozik. Jelentős a turistaforgalma, mivel a Szelidi-tó tavasztól-őszig élményekben gazdag kirándulásokra csábít.

Kiskőrös-Kalocsa (30 km) vonal két városa jelentős kultúrtörténeti emlékekkel rendelkezik. Kalocsán maga az állomás is magán viseli a pingáló asszonyok keze munkáját, ezzel is őrizve a népi hagyományokat. Figyelemreméltók a térség mezőgazdasági hagyományai. Kalocsa a paprikájáról híres, míg Kiskőrös – Petőfi Sándor szülővárosa – a boráról. Mindkét település között jelentős a hivatásforgalom. Áruszállításban a fa, a búza, egyéb mezőgazdasági termények és műtrágyaszállítás jelentős.

AZ **ÉRDEKVÉDELEM** AKTUÁLIS **HÍREI**

A VSZ elutasítja a létszámcsökkentési elképzeléseket

IGÉNYALAPÚ MENETREND

Vezetői reformelképzelések

A *Reform Konzultatív Bizottság* alakuló ülés helyett a szociális partnerek vezetői megbeszélésére került sor május 14-én a *MÁV Rt*-nél. A találkozón három reprezentatív szakszervezet vett részt *(VSZ, PVDSZ, VDSZSZ)*. A munkáltatói oldalon a *MÁV Rt.* elnöke, vezérigazgatója, humánpolitikai vezérigazgató helyettese, valamint a társadalmi kapcsolatokért felelős miniszteri biztos volt jelen. A megbeszélésen a kormány elé kerülő vasútátalakítási elképzelésekről esett szó.

A *MÁV* vezetői ismertették az előkészítő munka állását, amely még nem fejeződött be. Megtudtuk, hogy a kormánydöntést követően a *MÁV Rt.* lehetőséget kap versenyképességének növelésére, az *EU*-konformitásának megteremtésére. Mindennek alapja a vasúti közszolgáltatás elvárható szintű biztosítása a vállalati hatékonyság növekedése mellett. Fontos a hazai árumozgások befolyásolása, különösen környezetvédelmi szempontból. A menetrend kialakítása során a bázisalapú helyett igényalapúra kell áttérni. Kitörési pont az elővárosi, az *IC* és a mellékvonalak kezelésének kérdése. A szolgáltatás minőségét javítani szükséges – hangsúlyozták a vasúti vezetők.

A pályahasználati díjat költségalapon számították ki, de várhatóan a versenyhelyzet figyelembevételével kerül véglegesen megállapításra. A *MÁV Rt.* az áruszállítási pozícióját csak úgy tudja megtartani, illetve megerősíteni, ha a szolgáltatás *(szállítmányozás, logisztika)* színvonala bővül.

A vasút hatalmas ingatlanvagyonára tekintettel önálló területként fog működni az ingatlangazdálkodás. A használaton kívüli ingatlanoktól vagy meg kell válni, vagy be kell vonni az értékesítésbe. A belső hatékonyság növelése göngyölítve 2006-ig 47-52 milliárd forint megtakarítást eredményez majd.

Érdemi vita nélkül

A *VSZ* elnöke és alelnöke fenntartották igényüket a témakör teljes megismerésére, tekintettel arra, hogy a vasutasság jövője szempontjából döntő fontosságú kérdésekről van szó. Érdemi vitára az elhangzottakkal kapcsolatban nem kerülhetett sor, mivel csak egy-egy vélemény kinyilvánítására volt lehetőség résztvevőnként, mert a vasút vezetőit már várta a következő program.

A VÉGREHAJTÁS SZINTJÉN NINCS ENNYI TARTALÉK!

Kormány-előterjesztés tervezet a VÉT-előtt

Június 4-én tartott a munkáltató tájékoztatót a *Vasúti Érdekegyeztető Tanács* munkavállalói oldala részére. Amint azt megtudtuk a *MÁV Rt.* elnökétől, a kormány hamarosan tárgyalja *„A magyar vasúti közlekedés EU konform működési rendszerének kialakítását, a MÁV Rt. gazdálkodási reformját"* Az ismertetés többségében megegyezett a május 7-én *(lásd a Magyar Vasutas előző számát)* illetve 14-én elhangzottakkal *(lásd fentebb)*. Merőben új téma a hatékonyság növelése érdekében tervezett intézkedésekről szóló bejelentés volt. A munkáltatói előterjesztés szerint előrehozott nyugdíjazással 1500 fő, tevékenység kihelyezéssel 3700 fő, munkáltatói felmondással 1000 fő, fejlesztéssel kiváltott munkaerő 4800 fő elbocsátását tervezik 2006-ig. A vállalaton belüli foglalkoztatási feszültségek kezelését társadalmi-szociális csomaggal kívánják enyhíteni. A megmaradó 42000 fő bérfelzárkóztatása folytatódni fog. Négy év alatt összesen 38%-kal növekedne a vállalati átlagbér. Az elhangzottak döbbenetet váltottak ki a munkavállalói oldalon.

A VSZ ELNÖKE ÉS ALELNÖKE FENNTARTOTTÁK IGÉNYÜKET A TÉMAKÖR TELJES MEGISMERÉSÉRE

A VSZ tárgyalásokat kezdeményezett

A *Vasutasok Szakszervezete* a vasút reformját társadalmi ügyként kezeli, erről volt szó 2002 nyarán, amikor kinevezték a *MÁV Rt.* új vezetését. A *VSZ* szerint a vasút reformját nem szabad leszűkíteni a gazdálkodás reformjára. Amennyiben az ismertetett tervezet megvalósulna, a *MÁV Rt.* a vállalati eszközeinek felélése után az emberi erőforrásait is felemésztené. A tervezett 47-52 milliárd forint veszteségcsökkentés éppen megfelel tizenegyezer vasutas ütemterv szerinti leépítését követő bérköltség megtakarításnak, ami valóban önfinanszírozó lenne, de ez önfelélés!

A *MÁV Rt.* vezetésének elképzelése ezen felül számos megválaszolatlan kérdést vet fel. Mi lesz a sorsa a felmondások és nyugdíjazások után megmaradó elvégzetlen tevékenységeknek? Miként hat a létszámcsökkentés a vasúti szolgáltatás színvonalára? A végrehajtás szintjén nincs ennyi tartalék! Az előterjesztés nem tartalmazza azokat a fejlesztésre szánt forrásokat *(évente több százmilliárd forintot)*, ami szükséges lenne az élő munka ilyen nagyságrendű kiváltásához. A tevékenység kihelyezés – mint tudjuk – megdrágítja a működési költségeket. Az adóforintokkal való szigorú takarékoskodással ez miként egyeztethető össze? Az alaptevékenység részét képező, azt biztosító technológiát kihelyezni szakmailag megalapozatlan.

A felzárkóztató 38%-os bérfejlesztési bejelentés önmagában nem értékelhető. Hány év alatt jutnak hozzá a vasutasok, mekkora lesz az infláció, hogyan alakulnak a nemzetgazdasági átlagbérek, milyenné válnak a munkakörülmények, miképp nő az egyén felelőssége?

A *Vasutasok Szakszervezete* a kormány-előterjesztés várható hatására tekintettel, 2003. június 6-án egyeztető tárgyalásokat kezdeményezett a kormány és a *VÉT* résztvevőinek bevonásával a kormánydöntés megszületése előtt.

A VÉT ülés napirendjeiről

Módosításra került a ruházati szabályzat. A módosítás az egyszerűbb alkalmazást segíti elő, illetve a ruházati táblázatban tévesen elhelyezett munkaköröket rendezi. A munkabiztonsági, a vasútbiztonsági és a védelmi munkakörökre vonatkozó megállapodás aláírására került sor a június 4-i *VÉT*-en a készenléttel összefüggésben.

A *Vasutasok Szakszervezete* kezdeményezte, hogy a volt *PHM* szakszolgálattól idén még tervszervezetbe került munkavállalók teljesítménybérét alapbéresítsék annak érdekében, hogy a reálkereset-veszteség megelőzhető legyen. A munkáltató helyt adott a javaslatnak, de az alapbéresítés csak a júniusi kifizetéseket követően valósul meg.

Varga Gyuláné

A TEVÉKENYSÉGKIHELYEZÉS DRÁGA

Gazdaságtalan-e a vasút? (17.)

Az alábbiakban folytatjuk sorozatunkat, amelyben a *Levegő Munkacsoport* szakértői elemzik, hogy milyen okok vezettek a magyar vasút térvesztéséhez az elmúlt két évtizedben.

A kormányok ... fejlesszenek ki kevésbé környezetszennyező és biztonságosabb integrált vidéki és városi tömegközlekedést..."

A kormány sokszor figyelmen kívül hagyja azon nemzetközi kötelezettségeit és hazai jogszabályokat, amelyek a vasútnak kedveznek

Ezen írás terjedelme nem teszi lehetővé, hogy részletesen ismertessük mindazokat a nemzetközi kötelezettségeket, amelyeket a magyar kormány vállalt közlekedéspolitikájának környezetbarátabbá tétele érdekében. Így csak néhány példát említünk. Az 1992. évi riói *Környezet és Fejlődés Világkonferencián Magyarország* csatlakozott ahhoz a megállapodáshoz, amely egyebek között a következőket írja elő: *„A kormányok ... fejlesszenek ki, és ha lehetséges, támogassanak ... kevésbé környezetszennyező és biztonságosabb rendszereket, különösen az integrált vidéki és városi tömegközlekedést..."*

A *Közép-Európai Kezdeményezés* tagországainak környezetvédelmi miniszterei 1997 júniusában állásfoglalást fogadtak el a fenntartható közlekedésről. Ebben egyebek között az alábbiakat vállaltuk: *„Elősegítjük a fenntartható fejlődés követelményeinek leginkább megfelelő közlekedési eszközök használatát. Ide csak azok tartozhatnak, amelyek környezetileg megbízhatók, a legkevésbé károsak az egészségre, kímélik és hatékonyan használják a nyersanyagokat és az energiaforrásokat, a legkevésbé helyigényesek, a lehető legkevesebb külső költséggel járnak, társadalmilag elfogadhatók és a legbiztonságosabbak."*

Az *Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának (CEMT)* 1998 májusában Koppenhágában elfogadott határozata – hivatkozva arra, hogy jelentősek a közlekedés által okozott olyan károk és veszteségek, amelyeknek a költségeit nem a használók fizetik meg – felhívja a tagországokat, hogy a lehető leghamarabb kezdjék meg a külső költségek teljes beépítését az árakba. Véleményük szerint ezt az adók és díjak emelésével kell elérni oly módon, hogy a társadalom adóterhei összességében ne növekedjenek. A határozat szerint a nemzeti kormányoknak széleskörű felvilágosító munkát kell végezniük annak érdekében, hogy a közvélemény elfogadja és támogassa a külső költségek érvényesítését a közlekedés áraiban. Ez nyilvánvalóan a vasút számára lenne előnyös, hiszen az – egységnyi teljesítményre számítva – csak tizedannyi légszennyezést és harmincadannyi balesetet okoz, mint a közúti fuvarozás.

A kormányok ... fejlesszenek ki, és ha lehetséges, támogassanak kevésbé környezetszennyező és biztonságosabb rendszereket

A lehető leghamarabb kezdjék meg a külső költségek teljes beépítését az árakba

A hazai jogszabályok közül mindenekelőtt az Alkotmányra hivatkoznánk, amely kimondja: *„A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez."* A környezetvédelmi törvény egyebek mellett megállapítja: *„Az állam biztosítja a környezet védelméhez fűződő állampolgári jogok és a más államokkal vagy nemzetközi szervezetekkel kötött környezetvédelmi egyezmények, szerződések érvényesülését."*

HAGYTÁK LEROMLANI AZ UTAKAT

A közúti közlekedésről szóló törvény kimondja: *„A lakott területeket, különösen a történelmi városrészeket, a műemléki és védett természeti területeket, továbbá a gyógy- és üdülőhelyeket forgalomszabályozási eszközökkel és megfelelő várakozási díjak alkalmazásával is fokozottan védeni kell a közúti közlekedés károsító hatásaitól."*

Mindezen jogszabályi előírások és nemzetközi kötelezettségvállalások ellenére az állam szabad utat enged a túlzott mértékű közúti közlekedésnek és így az általa okozott káros hatásoknak, ami egyre több halálesethez és megbetegedéshez, természeti és épített környezetünk leromlásához vezet. Jellemző példája ennek Budapest, ahol az elmúlt évtizedekben szinte minden irányban sok-sok milliárd forint ráfordítással kiszélesítették a bevezető közutakat, óriási gépkocsi-forgalmat zúdítva a városra. Ugyanakkor szinte alig tettek valamit az elővárosi vasúti közlekedés színvonalának javításáért *(sőt, inkább hagyták azt méginkább leromlani)* annak ellenére, hogy csaknem mindegyik bevezető úttal párhuzamosan ott haladnak az erre alkalmas vasútvonalak. Ez a politika oda vezetett, hogy a környékről bejárók közel kétharmada már személyautóval jön a fővárosba, és jelenleg Budapesten az autók által okozott légszennyezés több, mint 60 százaléka a városhatárt átlépő gépkocsiktól származik.

A BÍRÓSÁG TILTÓ VÉGZÉSE ELLENÉRE IS FOLYTATTÁK AZ ÉPÍTKEZÉST

EGYRE TÖBB HALÁLESET

Tapasztalataink szerint az állami szervek esetenként még akkor sem lépnek fel kellő eredménnyel, amikor a bíróság állapítja meg a közúti közlekedés által okozott kár vagy veszélyeztetés tényét, s a veszélyeztető magatartás felfüggesztésére vonatkozó döntést hoz. *(Sajnálatos módon ez történt az M0-ás autóút Káposztásmegyer melletti szakaszának építése során is, ahol a bíróság tiltó végzése ellenére is folytatták az építkezést.)*

Az *EU* csatlakozási tárgyalásokon a magyar kormány több évre szóló felmentést kért az uniós jogszabályok alól a vasúti közlekedés, valamint a közúti árufuvarozás terén. Ez utóbbi kérelmet a közlekedési tárca azzal indokolta, hogy a minden tagország számára kötelező műszaki, szakmai és pénzügyi előírások alkalmazása 26 ezer közúti fuvarozó megélhetését veszélyeztetné. Furcsa módon a minisztérium egyetlen szóval sem fejezte ki aggodalmát annak a 60 ezer embernek a megélhetési gondjai miatt, akiket az elmúlt 10 évben a *MÁV*-tól bocsátottak el a racionalizálás és korszerűsítés jelszavai alatt. *(A félreértések elkerülése végett: itt most nem feltétlenül az elbocsátások ésszerűségét vitatjuk, hanem azt kifogásoljuk, hogy miért csak a vasút dolgozóira vonatkoznak a korszerű piacgazdaság követelményei, s a közúti fuvarozókra miért nem.)*

Lukács András – Pavics Lázár

SZAKSZERVEZETI VÉLEMÉNY

A gépészeti szakág átalakításáról

2003. május 21-én a *Gépészeti Érdekegyeztető Tanács* keretében *dr. Csiba József*, a *MÁV Rt.* gépészeti üzletágának főigazgatója tájékoztatta a szakszervezeteket a gépészet külszolgálati átszervezéséről. A *Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző-bizottsága (GIB)* véleménye szerint a tervezet megvalósulása működésképtelenséget okozhat a gépészet végrehajtó szolgálatának szintjén. A *GIB* érveit az alábbiakban ismertetjük.

A gépészeti üzletág átszervezésének tervezete számos kérdést hagy nyitva. Így például nem tisztázottak a munkáltatói jogkör gyakorlás szintjei, a gazdálkodás és a munkáltatás elválasztása, a partnerkapcsolatok alakulása, a szociális partnerség színterei *(üzemi tanács, munkavédelmi és szakszervezeti kapcsolatok)*.

A *GIB* vitatja a gazdasági vezetők – apparátus nélküli – megkettőzését, mert az alá-fölérendeltségi viszonyok tisztázatlanságához, az utasítások, rendelkezések betartásának, betartatásának és ellenőrzésének hiányához vezet. A főnökségi rendszer megszüntetése újabb aránytalanságokat szül, a széttagolás, a vezetési szintek sokszorozása bérfeszültséget okozhat, a gazdálkodásirányítás ilyen szintű centralizálása munkahelyi feszültségekhez, és belső konfliktusokhoz vezethet. Ezen túlmenően a munkaerő fel-vételi és képzési rendszerben anomáliák fognak kialakulni.

Meleg János, a *VSZ GIB* titkára levélben hívta fel az üzletág vezetésének figyelmét a rendszer újbóli áttekintésére, a szervezet munkáltatói és munkavállalói szempontból történő felülvizsgálatára, mert a kialakuló feszültségek veszélyeztetik a munkabékét és a reformfolyamat folytatását.

Megalakult az új Választmány

TÁJÉKOZTATÓ A VSZ ELNÖKSÉGE ÉS VÁLASZTMÁNYA ÜLÉSÉRŐL

Az *Elnökség* 2003. május 21-ei ülésén megvitatta és jóváhagyásra a *Választmány* részére beterjesztette a *Vasutasok Szakszervezete* 2002. évi gazdálkodásáról összeállított beszámolót és mérleget.

Döntött az *Elnökség a Vasutasok Szakszervezete Arany Jelvény* kitüntetés személy szerinti adaítéléséről, valamint a *VSZ Elnökség Dicsérő Oklevél* kitüntetés adományozásáról.

2003. évben 18 fő kitüntetésére érkezett javaslat. Az *Elnökség* döntése értelmében a központi kitüntetési ünnepségen 14 fő veheti át szakszervezetünk legmagasabb szintű kitüntetését.

A *VSZ Dicsérő Oklevél* kitüntetésre három alapszervezet nyújtotta be pályázatát.

Az *Elnökség* színvonalas és eredményes munkájuk elismeréséül mindhárom alapszervezet részére odaítélte a kitüntetést. *(A kitüntetésben részesülő tisztségviselők, valamint alapszervezetek névsorát júliusi számunkban ismertetjük.)*

Az *Alapszabály* előírásainak, valamint az *Elnökség* döntésének megfelelően határidőre befejeződött a választmányi tagok delegálása. A 36 fős *Választmány* összetétele a következőképpen alakult: társadalmi tisztségviselő: 18 fő, függetlenített tisztségviselő: 16 fő, nyugdíjas: 2 fő. Nő: 8 fő, férfi: 28 fő. *FÉIB* területéről: 7 fő, *TEB IB* területéről: 2 fő, a *GIB* területéről: 3 fő, *Pályagazdálkodási IB* területéről: 4 fő, *Járműjavító IB* területéről: 3 fő, *KHI* IB területéről: 2 fő, Egészségügyi *IB* területéről: 2 fő.

Az *Elnökség* 2003. május 28-ára összehívta a *Választmány* alakuló ülését, melynek napirendjén szerepelt a *Vasutasok Szakszervezete* 2002. évi gazdálkodásáról összeállított beszámoló és mérleg.

A *Választmány* megvitatta a beszámolót. Úgy ítélte meg, hogy a *VSZ* 2002. évi gazdálkodása megfelelt a költségvetési előirányzatoknak és a vonatkozó pénzügyi jogszabályoknak, ezért a beszámolót elfogadta.

A *Választmány Palotai Árpád* kongresszusi küldött részéről benyújtott kifogásnak helyt adva – alapszabályi felhatalmazás alapján – saját hatáskörben megválasztotta az *Elnökség* két tagját *Németh Tibor és Szabóné Egry Henrietta* személyében.

Ülésezett az ONYSZ Elnöksége

A *Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (ONYSZ) Elnöksége* 2003. június 4-i ülésén többek közt az *ONYSZ* gazdálkodásáról, a vasutasnapi rendezvényekről és kitüntetésekről, a 2003 második félévi munkatervről, valamint aktuális kérdésekről tárgyalt.

Az *ONYSZ* gazdálkodásáról szóló beszámolót *Pallos György*, a szervezet elnöke terjesztette elő. A 2002. év számvetése szerint az *ONYSZ* nyolcvan alapszervezetében – a csatolt csoportokkal és a szórványtagsággal együtt – közel húszezer vasutas nyugdíjas szakszervezeti tagot tartanak nyilván. Megállapítást nyert, hogy a természetes fogyás és kiöregedés eredményeként apad a taglétszám, de számos helyen új tagokkal is bővülnek a helyi szervezetek.

A beszámoló kiemelten kezeli a tisztségviselők képzésének szükségességét, mert arra a gazdasági felelősi és szervezetépítési feladatok miatt van nagy szükség. A vitát követően az *ONYSZ Elnöksége* kiegészítésekkel elfogadta a szervezet 2002. évi beszámolóját és a 2003. évi költségvetés tervezetét, illetve annak *Választmány* elé terjesztését támogatja.

A második napirendi pont keretében a testület döntött a *VSZ Dicsérő Oklevelére* pályázó alapszervezetek felterjesztéséről. A Két beérkezett javaslat közül az *ONYSZ* a *Székesfehérvári* alapszervezet pályázatát terjesztette a *VSZ Elnöksége* elé. Ezt követően az *ONYSZ Elnöksége* döntött a *VSZ Aranyjelvénye* és *Dicsérő Oklevelére* való előterjesztésről, illetve a *MÁV Rt. Vezérigazgatói Dicséret javaslatokról. (A kitüntetésben részesülő tisztségviselők névsorát a Magyar Vasutas nyári dupla számában olvashatják.)*

A harmadik napirend keretében *dr. Kun Dezső* ismertette az *ONYSZ* második félévi munkatervét, illetve a véglegesített *SZMSZ-t*, amelyet a szeptemberi *Választmányi* ülésen kapnak meg az *Elnökség* tagjai.

Az *Elnökség* elé *Győri István*, ügyvezető elnök terjesztette a 2003. évi taggyűlések és a vasutasnapi ünnepségeken való részvétel terveit. Az ügyvezető elnök a taggyűlésekkel kapcsolatosan mindenkitől pontos munkát kért. Mint elmondta, a könnyebb tárgyalhatóság érdekében minden ülés előtt egy héttel ki kell osztani az írásos előterjesztést a résztvevők között.

Amint azt *Győri István* elmondta, az idei vasutasnapot a *Vasutas Klubszövetséggel* közösen tartják július 8-án tíz óra harminc perckor a *Nosztalgia Parkban*, ahol a *MÁV Rt.*, az *ONYSZ* és a *Klubszövetség* részéről elhangzó beszédeket követően kerül sor a kitüntetések átadására, amit kulturális műsor követ.

Az ötödik napirend keretében *Pallos György* tájékoztatta az *Elnökség* tagjait arról, hogy a *MÁV Rt. Felügyelő Bizottságába* a *VSZ* által jelölt *Varga Gyuláné* mellett *Bárány Balázst*, a *VDSZSZ* alelnökét és *Horváth Istvánt*, a *Központi Üzemi Tanács* elnökét választotta meg a *KÜT*.

Varga Gyuláné, a *VSZ MÁV Rt*-s érdekvédelmi alelnöke elmondta, hogy a tényleges dolgozók bérfelzárkóztatása mellett felvállalja a nyugdíjasok követeléseit is, amelynek érdekében – mint elmondta – tárgyalásokat kíván folytatni a *Központi Üzemi Tanács* és a *MÁV Rt.* képviselőivel.

A FELVÁLLALJÁK A NYUGDÍJASOK KÖVETELÉSEIT

Elfogadták a beszámolót

Mit kapunk, de Mit veszthetünk?

Mottó: Ne azt kérdezd, hogy mit ad neked a szakszervezet, hanem azt, hogy közösen mit tudunk általa önmagunknak elérni! *(Kennedy elnök után szabadon.)*

Sokszor és sokan teszik fel a kérdést, hogy mit kapok a szakszervezettől, ha tag vagyok, mert az is megkapja, aki nem tag.

A kérdés jogos, csak fordítva kellene feltenni. Mit veszítünk a kilépésekkel? Az évek hosszú sora bizonyítja, hogy a taglétszámcsökkenés folyamatosan koptatja, csökkenti a *Kollektív Szerződés* korábban megszerzett juttatásait és alakítja át a megállapodások szerkezetét.

Követelések fogalmazódnak meg a szakszervezetekkel szemben, de azon senki nem gondolkodik, hogy támogatottság – tagság – hiányában tárgyalásos úton korlátozott a siker lehetősége. Sztrájkok alkalmával pedig a korlátozott részvétel miatt mindig annak hoz eredményt, aki meri kockáztatni pillanatnyi jövedelmét a jövő juttatásai érdekében és szolidaritást, közösséget vállal a gondok megoldásában.

A MAI VILÁGBAN AZ ÉRDEKHARC IS PROFIT-ORIENTÁLT

A mai világban az érdekharc is profitorientált, mert annak fognak többet adni, aki azt ki tudja kényszeríteni.

Klasszikusokat idézve: *„Sokan vagyunk, de nem elegen"*, ezért a csodavárás állapota nem segíti a munkavállalók esélyeit. Ebben az évben sok olyan feladat áll előttünk, melynek megoldásához nyomásgyakorlásra lenne szükség. A nyomásgyakorlás legegyszerűbb formája a tagsági viszony létesítése, mert jelzi a munkáltatónak a szakszervezet által képviselt álláspont támogatottságát.

A *MÁV Rt.*-nél az ősszel esedékes tárgyalások, mint az új kollektív szerződés, a létszám meghatározása, a bértarifa, a kafetéria *(béren kívüli választható juttatási rendszer)* mind-mind kemény feladat elé állítják a *Vasutasok Szakszervezetét*. A megállapodások eredménye, színvonala nagymértékben függ a *VSZ* taglétszámától, azaz a támogatottságától. Senki ne csodálkozzon azon, ha tartalmában és juttatási rendszerében nem megfelelő megállapodások köttetnek, ha a szakszervezetek levonásos taglétszáma a *MÁV*-nál esetleg nem éri el az 50%-ot. Kellő kiállás mellett a munkáltató minden téren lecsoríthatja az ajánlatát, melyet tárgyalásos úton szinte lehetetlen felsrófolni.

„Sokan vagyunk, de nem elegen" ezért a csodavárás nem segít...

Aki nem tudatosan vesz részt a közéletben, az nem tudja irányítani sem saját, sem környezete sorsát. A tag és tisztségviselő felelőssége abban áll, hogy teljes tudásával vegyen részt a közösségről hozott döntések előkészítésében, végrehajtásában.

A szakszervezeteken kívüli munkavállalónak pedig tudnia kell, hogy rombolja és lerontja az érdekvédők lehetőségeit. A tagság vállalása a jobbat akarás, az elégedetlenség kifejezője, aki viszont kilépett a közösségből, az megelégszik a munkáltató által nyújtottakkal, és ne keresse azt, hogy mit ad a szakszervezet.

Szakszervezeti képviseletet csak tagjaink érdekében tudunk ellátni. Akik nem tagok *(potyautasok)* azok is részesülnek az eredményekből, de a lelkiismeretükkel maguknak kell elszámolniuk.

A szervezettség növelésében a tagoknak is van felelősségük, mert ha nem győzik meg a kívülállókat, csak mutogatnak rájuk, ha nem fizetnek tagdíjat, akkor eltűrik, hogy azok potyalesőként részesüljenek az eredményekből.

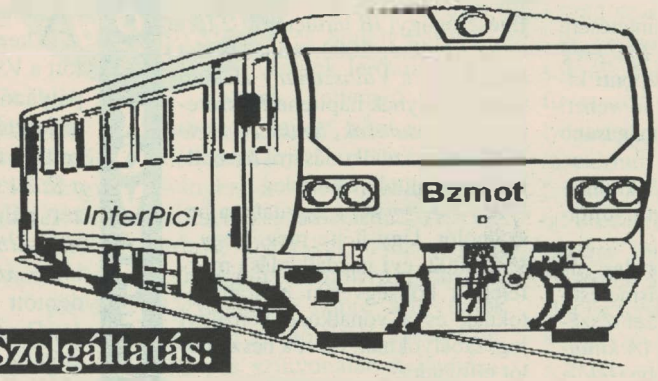
Az eredeti kérdésnél maradva:

Pszota Árpád

MVJ TÜV CERT ISO 9001

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:

- vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
- vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
- 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
- Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése

InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:

- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás
- alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

A VSZ számít a fiatalokra

– A FIATALOK SZÁMÍTHATNAK A VSZ-RE

NEM VOLT KÖNNYŰ IDÁIG ELJUTNI

Az „Alapítvány a Vasutas Fiatalokért" és a Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata 2003. május 5-9. között ötnapos bentlakásos képzést tartott az ország minden részéről érkezett VSZ tag fiataloknak, Kiskunfélegyházán.

Szervezetünk újkori történetében ez volt az első alkalom, hogy fiatalok szerveztek szemináriumot fiataloknak, és amelyhez külső anyagi forrásokat sikerült mozgósítani. A képzés megvalósítását a *Friedrich Ebert Stiftung*-tól pályázat útján elnyert támogatás, és a *VSZ Elnöksége* által megszavazott hozzájárulás tette lehetővé.

Nem volt könnyű idáig eljutni. Ez az egy hét elképzeléseink szerint egy hosszú és eredményes út első – meghatározó – lépése volt. Hiszen a ma és a holnap olyan kihívásokat és feladatokat állít elénk, fiatal munkavállalók elé, melyek nem ismerete, illetve a nem megfelelő felkészültség hátrányosan érinthet bennünket, fiatalokat egyénenként, és generációnk egészét tekintve is. Ez igaz a szakmai-, a szakszervezeti-, és a mindennapi élet területére is. Fel kell készülnünk ezekre a kihívásokra, feladatokra. Hiszen mára már a múlté, hogy az egyszeri alkalommal megszerzett végzettség, és a mögötte lévő tudás életünk végéig elégséges szellemi munníciót ad. Hitünk szerint ezért van szükség az olyan alkalmakra, mint a mostani.

A szeminárium tematikáját igyekeztünk úgy összeállítani, hogy az abban foglaltak tartalmazzanak konkrét, a mindennapokban jól hasznosítható ismereteket *(pl: kommunikáció, szakszervezeti jogok)*, és kitekintést is nyújtsanak a jövő lehetőségei, megoldandó problémái felé *(esélyegyenlőség, Európai Unió)*. Természetesen ezek a témák nem merítik ki az érdekvédelem, érdekképviselet területén szükséges ismeretek teljes tárházát. De most nem is ez volt a célunk, hanem az érdeklődés felkeltése, egy stabil alap megteremtése, amelyre később – ha a szükséges feltételek előteremtéséhez továbbra is megkapjuk a megfelelő segítséget – hasonló formában, újabb elemeket lehet felépíteni.

A képzés bevezető előadásán a résztvevők *Hercegh Mária*, a *VSZ Női* Tagozatának vezetője segítségével bepillantást nyerhettek az esélyegyenlőség, egyenlő bánásmód bonyolult és a mindennapok gyakorlatában fennálló problémájába.

Hétfő este a résztvevőkből csapatépítő játékok segítségével igyekeztünk együttműködő, egymást ismerő csapatot kovácsolni.

A keddi nap első előadásán *Horváth Csaba*, az *MSZOSZ Vas Megyei* Képviseletének vezetője az *Európai Unió* intézményrendszerével, az *Osztrák Szakszervezeti Szövetség (ÖGB)* működésével és a lehetséges régiós együttműködésekkel ismertetett meg bennünket.

A tanfolyam résztvevői

Kedden délután *Poszpischil László, a Dunaferr Ifjúsági Szervezete* elnökének vezetésével a szakszervezeti tisztségviselő munkáját, feladatait tekintettük át, gyakorlati példák és szituációs játékok segítségével.

Szerdai napon *Karácsony Szilárd, a VSZ* alelnöke előadásában két téma került a fiatalok elé. Délelőtt a szakszervezeti tagság melletti érvanyagot, a tagság nyújtotta előnyöket hallgatták meg a fiatalok, és ennek kapcsán hangsúlyozták az összefogás szükségességét a szakszervezeti mozgalomban.

Délután a hatékony szóbeli közlés elméleti tudnivalóit sajátították el.

A FIATALOK A SOK IZGALOMMAL ÉS FESZÜLTSÉGGEL VÁRT FELADATOT IGEN JÓL TELJESÍTETTÉK

Csütörtök délelőtt az előző napon tanultakat kellett a résztvevőknek a gyakorlatban is alkalmazniuk, háromperces felszólalások keretében. A fiatalok a sok izgalommal és feszültséggel várt feladatot igen jól teljesítették, és a jövőre nézve sok hasznosítható tapasztalatot szereztek.

Csütörtök délután jött el a szeminárium leginkább várt része, a pódiumvita a *MÁV Rt*-s és szakszervezeti vezetőkkel.

Meghívásunkat elfogadta *Dr. Márkus Imre* miniszteri biztos, *Kugler Flórián, a MÁV Rt.* humánpolitikai vezérigazgató-helyettese, *Simon Dezső, a VSZ* elnöke és *Mózes Tibor, a VDSZSZ* vezető ügyvivője. A fórum témái: a fiatal generáció helyzete, lehetőségei a *MÁV Rt.*-nél, a vasút átalakításának jelenlegi helyzete, a *MÁV Rt.* oktatási rendszerének értékelése, a vasutas szakszervezetek jövőbeni lehetséges együttműködése. A fórumot a résztvevők tanulságosnak értékelték, bár az idő rövidsége miatt nem minden kérdés került megválaszolásra.

Pénteken az ifjúságnak a vasutas szakszervezeti mozgalomban betöltött szerepéről volt kötetlen beszélgetés, melynek tapasztalatai szerint a vasutas ifjúság igényli a vele való szakszervezeti foglalkozást, és aktívan bevonható a szakszervezeti életbe.

Összefoglalva: a résztvevők a képzést jónak és tartalmasnak értékelték, kifejezve azon igényüket, hogy hasonló formában, más témakörökben is szívesen hallgatnának előadásokat, például egy *EU* tagállam szakszervezeti tisztségviselőjének a csatlakozással kapcsolatos tapasztalatairól.

Az oktatás óta eltelt rövid idő is bizonyította, hogy a résztvevő fiatalok hasznos tagjai lettek a *Vasutasok Szakszervezetének*. Visszatérve szolgálati helyükre, lelkesen vetették bele magukat szervezetünk munkájába. Bízunk benne, hogy lelkesedésük töretlen marad, és a jövőben is megkapják az őket megillető lehetőségeket, és a szükséges segítséget.

Horváth Csaba,
a VSZ Ifjúsági Tagozatának vezetője

a fiatalok hasznos tagjai a szakszervezetnek

Átalakul a VSZ Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottsága

A *Vasutasok Szakszervezete Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottsága (FÉIB)* **2003. június 2–án tartotta ülését. Az értekezleten részt vett** *Varga Gyuláné, a VSZ* **érdekvédelmi alelnöke és** *Szabó András,* **forgalmi igazgató, aki az első napirendi pont keretében tájékoztatta az** *IB* **tagjait és a meghívottakat a forgalmi szakág átalakításával kapcsolatos aktuális hírekről.**

A miskolci küldöttek

Szabó András tájékoztatójában elmondta, hogy a forgalmi szakágnál a munkáltatói jogkörgyakorlás legalsó szintje a csomóponti főnökség lesz. Az állomásfőnökségi rendszert módosításokkal fent kívánják tartani, a csomópontok számát az állomásfőnökségek tekintetében csökkentenék, a mellékvonalak mentén összevonásokat terveznek. A csomóponti függelékek kötésétől azt várják, hogy azok az eddigieknél magasabb szakértelemmel köttessenek meg.

A továbbiakban az *IB* tagjai megtárgyalták a testület vezetőinek javaslatait. Megállapítást nyert, hogy a titkári testület 2003. március11–i ülésén hozott, az *IB* átalakításával kapcsolatos határozatok megvalósítását az azóta eltelt időben néhány körülmény gátolta. Az egyik, hogy késtek, illetve továbbra is késnek a *MÁV Rt.*–nél kialakítandó döntési pontokra vonatkozó lényeges információk – a csomópontok száma, területi határai –, melyek lényegesek a *FÉIB* átalakításának szempontjából.

Köztudott, hogy a pályavasúti, a személyszállítási és az árufuvarozási üzletágak létrejöttével új munkáltatói döntési pontok keletkeztek. A munkaügyi kapcsolatok folytonossága érdekében létre kell hozni a *Vasutasok Szakszervezete* megfelelő testületeit. Az új szakmai intéző bizottságok megalakításának alapfeltétele, hogy minden alapszervezet megválassza a három külön üzlet-, illetve szakághoz kerülő tagok szakmai képviselőjét. Ezt követően lehet megalakítani a területi, majd az országos szintű testületeket. A folyamat előkészítése immár egy éve zajlik és a közeljövőben befejeződik.

Az előkészítés részeként május 27–én a *Miskolci Területi Képviselet* szakági küldöttei részvételével választó-értekezletet tartottak.

A Forgalmi és Értékesítési Intéző Bizottság átalakításáról június végén a VSZ Elnöksége és a FÉIB Titkári Testülete dönt.

Nívódíjas Művelődési Ház MISKOLCON

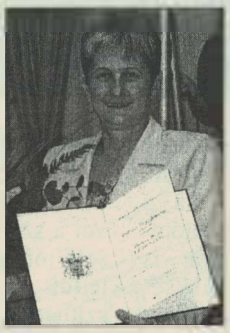
Az élet nem áll meg

Nyári tábor szentléleken

Szép hagyománya *Miskolcnak,* hogy minden évben június 11-én, a város napján a közgyűlés határozata alapján kitüntetéseket, okleveleket adományoz a városért sokat tevő polgárainak, lokálpatriótáinak. A *Nemzeti Színházban* ez évben is díszünnepség keretében adták át díjakat többek között *Szabóné Nagy Júliának,* a *Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza* igazgatónőjének, aki nívódíjat kapott.

Igen rangos mezőnyben neves személyiségekkel együtt vehette át a megérdemelt kitüntetést, hiszen ismert művészek, tudósok, közéleti személyiségek, sportolók szerepeltek a listán.

Julika – mivel a legtöbben így szólítják – 1972-től különböző posztokon, majd 1987-től igazgatóként dolgozik a *Művelődési Házban.* Munkáját hivatástudattal, szakmai felelősséggel, lelkiismeretesen végzi, személyes megnyilvánulásában a kultúráltság, az önzetlenség, a felelősségvállalás a jellemző. A ház adottságaiból adódóan elsősorban a kiscsoportok, művelődő közösségek, civil szervezetek aktív részvételével működik, megőrizve a tradíciót, olyan körülményeket teremtve a vasutasoknak és a miskolci polgároknak, hogy otthon érezzék magukat a *Művelődési Házban.* Több évtizedes múlttal rendelkező csoportok tagjai – nyugdíjasklub, eszperantó szakkör, természetjáró baráti kör, nosztalgiaklub, stb – nap mint nap élhetik a mindennapi kulturális élet különböző eseményeit. Emberközpontú programok, közösségi összefogás és együttgondolkodás jellemzi tevékenységüket. Tevékenységének egyik legfontosabb területe a *MÁV Fúvószenekar* munkájának irányítása, menedzselése, a napi feltételek, a bemutatkozási lehetőségek biztosítása. A zenekar 1923-ban alakult, idén ünnepli fennállása 80. évfordulóját. A *Miskolci Nyár*



kulturális programjai közül a legnagyobb hagyománnyal a fúvószenei térzenék rendelkeznek, melyet nem csak a város polgárai kedvelnek, de az itt üdülő külföldi vendégek is szívesen hallgatják. A zenekar működéséhez szükséges anyagi források biztosítása nem kis terhet jelent. Ennek érdekében pártoló tagsági rendszert szervez, jótékonysági bálokat rendez, pályázatokat ír, szponzorokat keres.

Támogatja a civil szervezeteket: *Martintelepi Nyugdíjas Klub, Nagycsaládosok Egyesülete, Miskolci Értelmi Fogyatékosok Napközi Otthonáért Alapítvány, stb.* Szervezésében és irányításával az amatőr művészeti csoportok rendszeresen részt vesznek *Miskolc* kulturális eseményein *(Operafesztivál, Város Napja, Március 15-i és Október 23-i városi ünnepségek)* alapítványi rendezvényeken, szociális otthonokban, egyházi összejöveteleken.

Munkája elismeréseként és az intézményben folyó színvonalas kulturális életért több elismerésben is részesült már *(SZOT díj 2002-ben, Díszoklevél „Életet az Éveknek" Országos Szövetségtől, Baross Gábor emléktábla).*

Az élet nem áll meg, és a mai bizonytalan körülmények között is – amikor a *MÁV* igyekszik megszabadulni a szociális és kulturális intézményektől – tele van a programfüzet az év hátralevő hónapjaiban is változatos rendezvényekkel *(nyári tábor Szentléleken kétszer két hetes turnusban, nyugdíjas klubok regionális találkozója, Bükki kerékpáros teljesítménytúra, kulturális seregszemle fogyatékosoknak, a MÁV fúvószenekar őszi rendezvénysorozata, ajándékműsor, jótékonysági bál stb).*

Mindezen programok megvalósításához, és az elkövetkezendő évek munkájához sok sikert kívánunk, az elismeréshez pedig ezúton gratulálunk a vasutasok, és a miskolciak nevében.

Orosz Tamás

A gazdasági társaságok gondjairól

Nyilatkozik Fogl Zoltán, a VSZ Járműjavítók Intéző Bizottságának titkára

Az *Eszaki Kft.* és a *debreceni Járműjavító Kft.* szb-titkára elmondta, hogy tisztességtelennek tartja a *MÁV* viselkedését a járműjavítókkal szemben. Szerződés nélkül, a tavalyi árszintek alatt végezteti a munkát, de azt sem kiszámítható módon. Szinte csak vegetálnak, és tagi kölcsönökből élnek az üzemek. Több hasonló hozzászólás után a választó közgyűlés a kiegészítővel és válaszadással együtt egyhangúlag elfogadta a beszámolót. A küldöttek a jelölőbizottság javaslata alapján *Fogl Zoltánt* a *VSZ Járműjavító Kft.*-k *IB* titkárának, helyettesének pedig a *szolnoki Járműjavító Kft.-ből Németh Antalt* választották.

A munkakörülmények javulnak...

A kongresszusi előkészületek során öt esztendő munkáját értékelte a *VSZ MÁV Járműjavítók Intéző Bizottsága* a budapesti *Törekvés Művelődési Házban.* A megjelent küldöttek ismerősként üdvözölték egymást, mert az intéző bizottságra az a jellemző, hogy soros üléseiket valamelyik kft. szakszervezeti bizottságánál tartják, így a helyi szb-tagok megismerik egymás gondjait, problémáit. A szóbeli beszámolót a megjelent küldöttek jónak és eredményesnek értékelték.

■ Hogyan sikerül azóta a megszaporodott napi feladatokat összehangolni? kérdeztük Fogl Zoltánt, aki a szombathelyi MÁV Vasjármű Kft. Szb-titkára is egyben.

– Időközben a feladatok megsokasodtak, több helyen kell megfelelni, de ez remélhetőleg nem megy az itthoni munka rovására. A *VSZ*-ben beválasztottak egy munkabizottságba, amely a *MÁV* felsőszintű vezetőivel tárgyal. Ezek a tárgyalások a már korábban megkötött megállapodások felmondása után kezdődtek. Érintik a munkaellátottság, az egészségkárosodás, a menetkedvezmény, illetve az üdülés és oktatás területeit. A tárgyalások eredményesnek mondhatók a munkavállalók szempontjából. Sikerült végre pontot tenni a menetkedvezmény ügyére oly módon, hogy a dolgozóknak megszerzett vívmányok megmaradnak. Sajnálatos viszont, hogy az 1994 után belépett dolgozók a kedvezményes utazásra nem jogosultak. Az üdülő dolgai rendben vannak, a megkötött szerződések érvényben maradnak továbbra is.

■ Hogyan értékeli a VSZ XV. Kongresszusát?

– Az április 9-10-i Kongresszusán a *kft.* szakszervezeti bizottságát *Finta András* és jómagam képviseltük. A kongresszus egyik legfontosabb eseménye a tisztújítás volt, mivel a régi elnök más helyre távozott, és az egyik alelnök, *dr. Bíró Tibor* is elment a *VSZ*-től. Az új elnök *Simon Dezső*, az alelnökök pedig *Varga Gyuláné, Kis Tamás és Karácsony Szilárd* lettek. Úgy gondolom, hogy az eddig képviselt irányvonal nem változott, csak a személyek. A rövidtávú célkitűzések kerültek előtérbe, ami sok esetben célravezető. Az elmúlt években a munkáltatók finanszírozási gondokkal küzdöttek a vasút egész területén, a társaságok emellett jelentős belső adósságot is felhalmoztak és fejlesztéseik, illetve infrastruktúrájuk műszakilag hiányos. A következő időszakban mindent meg kell tenni azért, hogy a munkakörülmények javuljanak és a takarékos beruházások helyett a munkakörülményt javító intézkedéseket kell előtérbe helyezni.

...TISZTESSÉGTELENNEK TARTJA A *MÁV* VISELKEDÉSÉT A JÁRMŰJAVÍTÓKKAL SZEMBEN...

■ Mondana pár szót a helyi béremelésről, menetkedvezményről?

– Azzal kezdeném, hogy a *MÁV*, illetve még ezelőtt a kormány 2002. szeptemberében hozott határozata értelmében minden bérből és fizetésből élő munkavállaló a kormánytól kapott adóvisszatérítést. Ez a meglévő 3000 Ft-os kedvezménnyel együtt havi 9000 Ft reálbérnövekedést eredményezett. 2003-ban a kiáramló béreket az infláció gerjesztésére hivatkozva a kormány visszafogta és a fizetések reálnövekedését 17,5%-ban maximalizálta. Ez az oka annak, hogy a béremelés mértéke alacsony, hiszen a hatezer forintos, esetenként ennél kevesebb adójóváírás 14%-ot eredményezett. A másik ok a megrendelések hiánya, illetve tavalyi árak, ami szintén befolyásolta az idei béremelésünket. Ha elérjük év végén a magasabb árbevételt, akkor megvalósulhat a függőben lévő év végi béremelés is.

A menetkedvezmény ügye mindig indulatokat, illetve félelmeket gerjeszt a tagok körében, de nem csak a szervezett dolgozók között, mert megszerzett jogról van szó. Amikor ez a kérdéskör felmerül, mindenki arra gondol, hogy a rendszerváltás után a kft. megalakulásakor a *MÁV* ezt is beleszámolta az akkori béremelésbe. Most egy kis megnyugvással vehetjük, hogy nem akarja megszüntetni a vasúti menetkedvezményt, amit az 1994. december 28-án kelt kormányrendelet a *„nem ÁFA köteles"* természetbeni juttatásként ismert el. Sajnos aki ezután lett, illetve lesz a *kft*-ben dolgozó, már nem részesülhet ebben a juttatásban. A *MÁV* csak a saját dolgozóit részesíti ebben a kedvezményben.

Érdekes hírek – A világ vasútjairól

Végéhez közeledik egy vasúti katasztrófa felelőseinek pere

1998. június 3-án történt Eschede állomásnál a német vasút történelmének legsúlyosabb katasztrófája, ahol 101 utas halt meg. A baleset oka a vizsgálatok szerint az egyik kerékabroncson keletkezett hajszálrepedés volt, amelyet kellően gondos tesztvizsgálattal fel lehetett volna fedezni. A mulasztásért három vasúti mérnököt vontak felelősségre. A lüneburgi bíróság 10-10 ezer euro büntetést szabott ki a vádlottakra. Az áldozatok hozzátartozói enyhének találják a büntetést és polgári pert fontolgatnak. Németországban azonban a büntetőjog nem teszi lehetővé újabb per indítását a nem szándékosan okozott cselekményért, büntetlen előéletű személyek ellen.

(Rail et Transports, 2003. május 7.)

Metróépítési szerződés Tajvan szigetén

A Bombardier járműgyártó vállalat április 28-án jelentette be egy 526 millió dollár értékű szerződés megkötését metrórendszer szállítására Tajvan szigetén.

A Taipei városában tervezett metróvonal 15 km hosszúságú lesz 12 állomással. A vállalat fogja szállítani a teljes mechanikus és villamos rendszert, valamint az ott közlekedő 202 járművet.

A távolkeleti országok közül többen kívánják fejleszteni vasúti közlekedési vonalaikat. Kínában mágneses lebegtetésű vasút épül, ugyanilyet építenek Dél-Koreában is, és most Tajvan is metróvonalat épít a fővárosban.

(Rail et Transports, 2003. május 7.)

Hajós Béla

Hová megy a vonat?

„Láss, ne csak nézz!”

Kiskamasz koromtól kezdve anyám egyfolytában attól rettegett, hogy huligán leszek. Agyonféltett vecsési papgyerekként erre nem volt túl nagy esélyem. S nem is akartam én huligán lenni, mert bár imponáltak nekem ezek a Népszínház utcában varratott, csöves fekete farmert, s a zsebéből kiálló hegyes végű fésűt, tarka, virágmintás inget és hosszú hajat viselő nagyfiúk, azért féltem is tőlük, mert állandóan lökdöstek, minden valódi ok nélkül nagy veréseket helyeztek kilátásba, ha a mozinál vagy a strandnál találkoztam velük. S persze elém is furakodtak a sorban. A nagy verés ígéretéből azonban soha nem lett semmi. A kisebbet bántani nem volt divat. A huligánok egymással verekedtek, ahogy mi, nem huligán, csak kakaskodó kölykök is. Ezekben a bunyókban akkoriban még volt némi lovagiasság. Egy, egy ellen állt ki. A harc első vérig – általában orrvérzésig – tartott, s az övön alul ütés, pláne rúgás, kiváltotta a közönség megvető felháborodását. Úgyhogy én a hajdani vecsési huligánok nevében tiltakozom a futball huliganizmus megnevezés ellen. Helyette a banditizmus, a söpredék rémuralma, a nemzet mocskának féktelen randalírozása kifejezéseket ajánlanám.

Bár Salgó László országos rendőrfőkapitánynak abban kétségkívül igaza van, hogy társadalmi problémákat nem lehet rendőri eszközökkel megoldani, a futball banditizmus messze nem úgy társadalmi kérdés, mint mondjuk a szegénység, hajléktalanság vagy a kábítószerek terjedése. S ez utóbbi sajátos kezelésétől messze nem ódzkodik a rendőrség. Nagyon szívesen buktatnak le egy-két füves cigit vagy extazi tablettát birtokló fiatalokat. A rendőröknek a razziák előtt eszükbe sem jut azzal érvelni, hogy a diszkók tulajdonosainak kellene állniuk a tömeges vizeletminta-gyűjtés költségeit. Viszont a pályákon a rendőri biztosításért a kluboknak kell fizetniük, ám erre állítólag nincs pénzük, ezért ott következmények nélkül lehet bűnözni. Ez pedig csak annyiban társadalmi probléma, hogy honunkban a szélsőjobboldal engedélyezett tüntetésein, és szervezett botrányain ugyanazokkal az ordas eszmékkel hergeli magát a közönség, mint a pályákon, de szemben az európai gyakorlattal, ezektől a jelszavaktól és megmozdulásoktól a jobboldal legnagyobb pártja soha egyetlen gesztussal, még véletlenül sem határolja el magát.

Ale, utóbbi ferencvárosi botrány után nyilatkozatok, tervek, fogadkozások garmadája látott napvilágot. Ezek után, a tőlünk utcatnyi futballbandität közelről, jól felismerhetően ábrázoló videofelvételek alapján, írd és mondd négy, azaz négy személyt vettek őrizetbe. A futballbanditák a bíróságon általában szerény szabálysértőkké szelídülnek, pedig jó néhány bűncselekményt leíró jogszabályt lehetne és kellene velük szemben alkalmazni. Szerintem nyugodtan le lehet állítani a vizsgálatokat, és nem kell – netán valamelyik rokon cégétől – költséges biztonsági projecteket közpénzen megvásárolni. Amíg a rendőrség és az igazságszolgáltatás szabotálni látszik alkotmányos kötelességeit a futballbanditizmussal szemben, addig a pályákon nem lesz rend. Addig a polgár ne menjen meccsre, mérkőzések előtt és után messze kerülje el a stadionok környékét is, de ha mégis kockáztat, női hozzátartozóit, gyermekeit és unokáit mindenképpen tartsa távol ettől a jogalkalmazástól jelenleg távol eső helyszíntől.

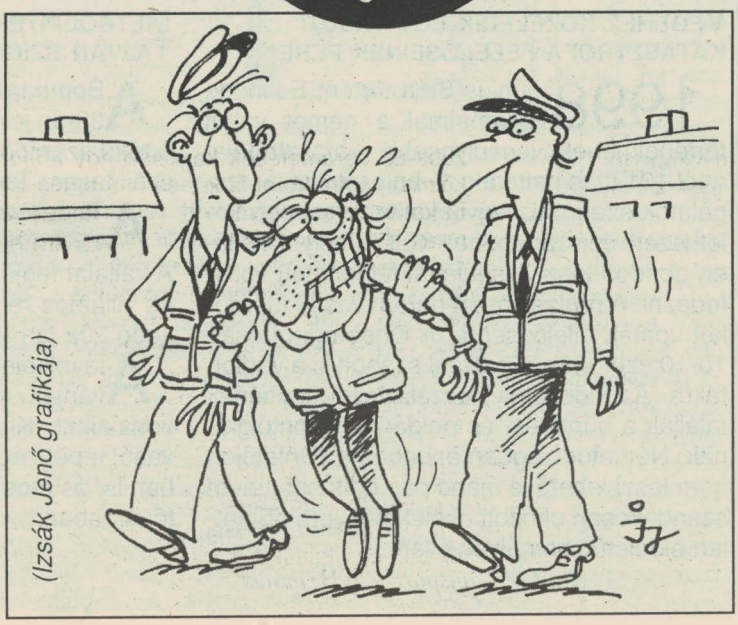
A polgár ne menjen meccsre, mérkőzések előtt és után messze kerülje el a stadionok környékét is

Vasutasszemmel különösen érdekes lehet, hogy a futballbanditák törés, zúzás, verekedés előtt, közben és után szóban és transzparenseken a menetrenddel kapcsolatos kijelentéseket hangoztatnak: „Indul a vonat Auschwitzbe!”. Tévedés ne essék, egy jogállamban bárkinek joga van antiszemitának lenni, magyarán joga van hozzá, hogy ne kedvelje magukat magyarnak, de zsidó származásúnak valló honfitársainkat. A törvény azt sem tiltja, hogy ezt a véleményét nyilvánosan hangoztassa. Az más kérdés, hogy ami jogos, az nem feltétlenül erkölcsös. Keresztény emberként úgy gondolom, hogy semmiféle kollektív megítélés, megbélyegzés, diszkriminációt nem helyes. Azt meg egyenesen sírnivalóan nevetségesnek tartom, hogy magukat „nemzeti, keresztény polgárnak” tartó emberek önfeledten tesznek antiszemita kijelentéseket, megfeledkezve arról, hogy Jézus Krisztus, Szűz Mária és az összes tanítvány és apostol mind zsidó volt. Figyelemreméltó válasz erre, hogy bár Jézus zsidó volt, de kikeresztelkedett. Presbitertársam, akitől ez a nemes érv származik, nincs tisztában vele, hogy a Keresztelő János általi keresztelés már csak azért sem lehetett kikeresztelkedés, mert nem volt hová kikeresztelkedni, hisz a keresztény egyházat az apostolok Jézus megváltó kereszthalála után alapították meg. A mai keresztény és keresztyén teológia már leszámolt a Krisztusgyilkosság vádjával is. Az antiszemitizmus azonban sem teológiai, sem józan történelmi érvekkel nem győzhető le, mert egy rendkívül egyszerű, ellenségképen alapuló világmagyarázatot kínál. Aki meg van győződve róla, hogy a világ és Magyarország összes bajáért a zsidók felelősek, annak nem kell többet gondolkoznia, felelősséget vállalnia, s még bűntudat nélkül gyűlölködhet is. Ez, ha nem is helyes, de kétségkívül kényelmes álláspont.

A jog nem a vélekedésnél, véleménynél, még csak nem is a gyűlöletnél, hanem egyértelműen a fenyegetésnél húzza meg a határt. Az ugyanis büntethető és büntetendő. S most hagyjuk az alpári vitát, hogy hatszázezer vagy csak négyszázezer honfitársunkat, köztük tömegével nőket, öregeket, gyerekeket gyilkoltak meg a náci koncentrációs táborokban. Az megfellebbezhetetlen tény, hogy ártatlan civilek sérelmére tömeggyilkosság történt. Aki azt kiabálja, transzparensén azt lobogtatja, hogy újra indul a vonat Auschwitzbe, tömeggyilkossággal fenyegetőzik, illetve arra buzdít, ma, Magyarországon, a banditizmus által uralt futballpályákon büntetlenül teheti. De minden jóérzésű magyar embernek szent kötelessége, hogy mind a tettet, mind a büntetlenséget a maga erkölcsi meggyőződése alapján, a saját környezetében és a nyilvánosság előtt elítélje.

A vonatok meg menjenek csak továbbra is békésen Szolnokra vagy Füzesabonyba!

Mező Ferenc



(Izsák Jenő grafikája)

TÁJÉKOZTATÓ

A központi üzemi tanácsról

Soros KÜT ülés, 2003. május 6.

1. A KÜT meghallgatta a reprezentatív szakszervezetek véleményét a MÁV Rt. Felügyelő Bizottsága munkavállalói képviselő jelöltek delegálásához. Az érdekvédelmi szervezetek öt főt jelöltek. A szakszervezeti vezetők bemutatják a jelölteket és érveltek delegálásuk mellett. A MÁV Rt. Felügyelő Bizottság munkavállalói képviselőinek delegálása az elfogadott választási szabályzat szerint történt. A szavazás módja nyílt, listás és egyéni. A KÜT *Bárány Balázst, Horváth Istvánt* és *Varga Gyuláné* kollégákat delegálta a MÁV Rt. FEB-be.

2. Egyebek: Az oktatás, képzés napirendre kerülése, a művelődési házak támogatásának ügye, az önellátós jegyek egy részének központi leosztása.

Soros KÜT ülés, 2003. május 21.

A KÜT tájékoztatót hallgatott meg a pályavasúti üzletághoz tartozó Forgalmi Igazgatóság szervezet-irányítási, üzemeltetési és működési rendjének kialakításáról, valamint az üzleti megvalósítási egységek működési koncepciójáról. Előadó: *Szabó András* igazgató volt, aki elmondta, hogy a Forgalmi Igazgatóság központi feladatait, a technológiai, üzemirányítási, üzemfelügyeleti osztályok irányításával látja el. A szakmai oktatások és vizsgáztatás továbbra is idetartoznak. Az üzemirányító szolgálat operatív irányítói feladatokat végez, az Eszközgazdálkodási Osztály átmenetileg az állomás-üzemeltetési feladatokat és az eszközöket biztosítja. Az ingatlangazdálkodási üzletágnál pontosításra kerül, mit ad át az üzemeltetéssel kapcsolatban. Az üzemirányító központban új, rendkívüli helyzetek irányítója. A Területi Forgalmi Központ a teljes operatív feladatot ellátja, tervfelelősséggel rendelkezik. A Területi Felügyeleti Osztály koordinál, vizsgáztat, technológiák felügyeletét végzi. Az üzletági kontrollingnak kihelyezett része lesz. A csomópontok jelenlegi rendszerét az év végéig ki kell futtatni. Az üzemmérnöki technológusi feladatokat megtartják. Döntően nem az a fő cél, hogy az állomásfőnökségek számát tovább csökkentsék. Az új, korszerű vezénylést egy központi vezénylő koordinálja. A munkáltatói jogkör gyakorlása több szinten lesz.

A pályavasúti üzletághoz tartozó TEB Igazgatóság szervezet-irányítási, üzemeltetési és működési rendjének kialakításáról, valamint az üzleti megvalósítási egységek működési koncepciójáról szóló tájékoztatót *Jándi Péter* igazgató terjesztette elő. Az Igazgató Tanács május 13-án elfogadta a TEB Igazgatóság szervezeti felépítését. Új elem a TEB Technológiai Központhoz tartozó alállomás karbantartó üzem. A TEB területi központok bemutatása. Változások az erősáramú osztálymérnökségek kialakításánál 2004. január 1-jétől várhatóak. Kiskunfélegyházához csatolják Mezőtúrt és Békéscsabát. A záhonyi kis-villamos szakasz a biztosítóberendezési osztálymérnökség alá tartozik 2003-ban. Továbbra is marad a pécsi területen két erősáramú osztálymérnökség. A TFO-ban dolgozók továbbra is hasonló feladattal a TFCS-ben dolgoznak. Önálló helyettesek nem lesznek a rendszerben. Ütemterv szerint kell elérni a július 1-jei állapotot. Minden területen hétfős üzletági kontrolling jön létre. Az osztálymérnököt eszköz és anyagbizt. önálló csoportvezető segíti a gazdálkodásban.

A pályavasúti üzletághoz tartozó PML Igazgatóság szervezet-irányítási, üzemeltetési és működési rendjének kialakításáról, valamint az üzleti megvalósítási egységek működési koncepciójáról *Szamos Alfonz*, igazgató tájékoztatta a KÜT tagjait. Az új munkakörökre megtörtént a pályázatok kiírása. Ahol a vezetővel elégedettek, ott kinevezik. Valamennyi osztályvezetői helyre pályázatot írnak ki. A megbízások ideje az SHL-teszt függvényében történik. A kompetenciák ügyrend mélységig ki vannak dolgozva. Alaptevékenységek jegyzéke készül. Várható a főpályamesteri szakaszok összevonása 2004. január 1-jétől. A költségkeret gazdálkodás megszűnik, projekt-gazdálkodás lép be. Természetesen kell lenniük az osztálymérnököt helyettesítő személyeknek, illetve a szakaszmérnökök vezetője is szükséges.

Valamennyi osztályvezetői helyre pályázatot írnak ki

Különfélék: A június 12., 17., 18. KÜT ülések tervezett napirendjei: gazdálkodás, oktatás-képzés, kultúra, VBK.

Bodnár József,
KÜT sajtóreferens

Érdekes hírek a világ vasútjairól

A figyelem Oroszország felé irányul

A tengeri hajózási vállalatok nagy várakozással tekintenek egy hozzájárulás elébe, miszerint vasúti fuvarozók legyenek Oroszországban. Ez egy olyan piac, amelyhez fontos érdekei fűződnek ennek a vállalkozói csoportnak. Már jelenleg is használja egy ilyen társaság a transzszibériai vasutat, hogy összeköttetést létesítsen a Baltikum és a Csendes óceán partja között. Ennek a szárazföldi útvonalnak a használata jelentős időmegtakarítást eredményez a tengeri fuvarozással szemben, egyben gazdaságos is.

Franciaországban a CMA-CGM vállalati csoport a 2001-ben alapított Rail Link leányvállalatán keresztül már indított ilyen fuvarozást Marseille és a belgiumi Antwerpen között. (Rail et Transports, 2003. április 30.)

Hajós Béla

A POTYAUTAS *hangja*

A 2003-as béremelések kapcsán egy kolléga úgy föl volt háborodva, hogy közölte, sztrájkolni is képes lenne. Majd kitört rajta az őszinteségi roham. Bevallotta, sohasem volt szakszervezeti tag, és soha nem is sztrájkolt még. Hát igen. Talán akkor már most sem kéne elrontani a statisztikát. Akkor nem állt oda, amikor 2000-ben (meg előtte is) a többieket a pokol tüzén sütögették. Mi már megégettük magunkat, minket már megjegyeztek, minket már diszkrimináltak. Ő persze nyugodtan elfogadta a vezetés hálóját jó viselkedéséért, bérmegtakarítás címén. A sztrájk idején egy aláírásért cserébe, ülhetett székében, semmit sem téve (nem volt mit) 100%-ért. Mindeközben a többiek bér nélkül próbálták az ő érdekét is érvényesíteni. Sokan szakszervezeten kívüliként is vállalták ezt. A különbség óriási. Bár tagdíjat nem fizetnek, ők mindig tudják, mikor hol a helyük. A kedves kolléga most sértőnek találja, hogy a vezetés felejt. Pedig én jó voltam! És most ott találom magam a többiek között? Azok között, akiktől oly meggyőzően elhatárolódtam? Csakhogy a helyzet nem ilyen egyszerű. Lehet, hogy Te is annyit kaptál, mint Mi. Semmit! De Te már soha nem fogsz közénk tartozni. Azok közé, akik egy kacsintásból is értik egymást!

Kovács Ernő

NEM TUDTUK ELŐRE, HOGY UTOLSÓ PERCEINKBEN HÜLYÉK LESZÜNK...

Hülyén halunk meg

Ki az a marha, aki 365 napon keresztül, hogy egyszer egy évben erőforrásként rendelkezésre álljon

Még belegondolni is rossz! Brrrr! Milyen érzés lehet a halálos ágyon rádöbbenni, hogy hülyén halunk meg? Mert, ugye nyilván nem tudtuk előre, hogy utolsó percekben hülyék leszünk. Egyébként nem tettük volna ki utolsó pillanatainkat e nyomasztó tudatnak. Mire gondolok? Képzeljük el, amint közeli (felvilágosult) hozzátartozónk közli velünk: Nem kell ezt olyan tragikusan fölfogni! Mármint a haldoklást. Nem történik itt most más, csak a jó Isten a humán erőforrással gazdálkodik.

??? Hajajj! Ugye, ugye! Ha bűnös életünkben vettük volna a fáradtságot, hogy csak egyszer is elolvassuk menedzsmentünk kiadványait, nem kerültünk volna ilyen kellemetlen helyzetbe. Így hát megsokszorozzuk utolsó leheletünket, és jóságos rokonunknak megköszönjük, hogy bevezet bennünket a valós élet rejtelmeibe. Így! Most! Röviden, velősen. Kedves rokonom, mondá, immár sejtelmes ködfelhőbe burkolózva szerettünk.

A humán erőforrás gazdálkodás nem a mai ember találmánya. Tanulmányaidból felidézhetod, hogy az ember ősközösségből vagy kiszakadásával egyidős. Azt már az ókorban is ismerték a módit. Emlékezz csak tanulmányaidra! A fáraók piramisának építésére! Nehogy azt mondd most nekem, az nem az volt! Még akkor is, ha a gazdálkodás elsődleges irányító eszközéül korbácsot használtak. De még mielőtt továbblépnénk, csámcsikázzuk csak ki a fogalmat! A humán piszokul jól hangzó szó! Feltételez valami emberit! De! Mi van, ha azt mondom, emberkereskedelem? Mert ugye mit néz a humán? Először is elküld orvoshoz, ez régen ugye a megtapogatás, fognézés, stb. volt. No már most. Mi volt régen? Ha hiányoztak a fogak, csenevész volt a vádli, vagy a bicepsz, hát akkor bizony nem kellett! És mi van ma? Ma se kell! Tehát! Még szó szerinti fordításban is azt jelenti, hogy az ember erőforrás (akár a szén), és azzal gazdálkodni kell. Fujj! Nem undorító? Igazából nem is tudom, kit szidjak? Komcsit vagy kapitalistát? Mert ugye a gazdálkodás állítólag a komcsiknál ismeretlen fogalom volt, nem úgy a kapiknál. Ott ugye a piac törvénye, az törvény. De ha tovább kutakodom a történelemben, bizony találok ám rosszul gazdálkodókat is. Vegyük például a török szultánt. ő is humán erőforrás gazdálkodott. Mert mi volt a cél? Hát, hogy az év minden napján álljon rendelkezésre friss humán erő. Azonban! Látszik, hogy a gazdálkodásról viszont fogalma sem volt. Ki az a marha, aki 365 nőt etet 365 napon keresztül, hogy egyszer egy évben erőforrásként rendelkezésre álljon. Erőforrás gazdálkodásból nulla. Ugyancsak hibás volt a kannibalizmust mívelők elve is. Évtizedekig etettek humán erőforrásokat, hogy egyszer jól bemellezhessenek. De ők tanulékonyabbak voltak! Hamar rájöttek, hogy külső erőforrások igénybevétele gazdaságosabb. Ezért megettek minden külföldit, aki arra humánkodott. De maradjunk csak a közelmúltban, sőt a kontinensünkön. Vajon a több százmilliós nemzetként ismert II. világháborús hadviselő, majd győztes, nem humán erőforrás gazdálkodott? A vezetés alapelvének ismeretében (több ember, mint golyó), látom az ellenség kétségbeesett arcát, amint újra és újra igyekszik tárazni az egyre fogyó munícióból. És csak jönnek és jönnek! A muníció utánpótlás meg csak késik és késik, miközben a másik oldalon újra és újra fölvillanyozódnak. Egyre több az egy főre jutó kaja! De menjünk át a másik táborba is! A gazdálkodás csúcsa! Micsoda precizitás volt kiszámolni a humán erőforrás utolsó morzsáit, hogy a gödröt azért még meg bírta ásni magának. Még jó, hogy kis hazánk sem maradt le e tekintetben. Rendelkezett nagy fiakkal (Ferike), így aztán humán gödörásásból jeles. A kémia megbukott! Évezredes probléma, hogyan lehetne ólomból aranyat csinálni. Kis butusok! A vérből és verítékből hamarabb lehet. De ez már mind a múlt. Mára a humán erőforrás gazdálkodás más színekben tündököl, megváltozott. Az eszközök mások lettek, nem a korbács az elsődleges eszköz arra, hogy rávegyék a tömegeket, hogy egységben, dinamikusan, kreatívan húzzanak egyszerre, egy irányban. A korbács a múlté, fölváltotta a hírlevél, a kérdőív. A hírlevélből megtudhatjuk, hogy milyen gondosak velünk, és milyen tájékozottak vagyunk. És hogy mennyivel lett jobb nekünk, amióta jobb a (humán) vezetés is. Ha mégsem éreznénk így, akkor bizony elfelejtettük kitölteni a kérdőíveket, így aztán ne csodálkozzunk azon, ha véleményünk, akaratunk nem tükröződik humánusan az erőforrás gazdálkodás folyamatában.

Egyre halkuló szavait már alig hallom a ködfátyol mögött hőn szeretett rokonomnak. Utolsó gondolatom mellbevág! Biztos, hogy most se halok meg hülyén? Édes Istenem! Engedd, hogy a friss tudással fölvértezve élhessek még egy kicsit! Halvány fény kezd egyre erősödni a távolban, egyre jobban érzem, pehelykönnyűvé válok. Egyszer csak iszonyatos bűz tör az orromba, a fény elkezd halványulni, majd elsötétül. Kész! Szebbnek gondoltam a véget. Mint saskarom, váj valami a szemhéjamba. Fölpattan a szemem. A kilencvenéves Gizi néni néz velem farkasszemet, miközben szája a számra tapad. Diadalmas kiáltása tudatom megvilágosítja. No végre! Piszokul megijesztettél ám fiam! Má azt hittem elmész! Kár lett volna érted! A humán erőforrás gazdálkodásnak még tervei vannak veled. Rokonom arcán falfehér foltok jelennek meg, némi ingadozás után hatalmas robaj közepette hanyatt vágódik. Gizi néni hátra sem nézve megjegyezte: őt csak az aranyad érdekelte. Különben is. őt már rég leírta a humán erőforrás. Kevés volt a foga. No meg a vádlija...!?

-méreg-

LAPZÁRTA UTÁN

Nemzetközi Vasutas Labdarúgó Kupa

Immár tizedik alkalommal rendezték meg az ***osztrák, a szlovák, a cseh és magyar vasutas szakszervezetek Nemzetközi Labdarúgó Kupáját*** 2003. június 14-én. A Cseh Köztársaságban lévő *Ceske Velenice* adott otthont a nemzetenkénti két-két csapat küzdelmének. A *Vasutasok Szakszervezetét a Debreceni Járműjavító Kft. Alapszervezetének* tagjaiból álló csapat képviselte.

Az összeszokott és lelkes csapatunk kapta a legkevesebb gólt, azt is a harmadik helyért folyó kisdöntőben. Ennek köszönhetően a legjobb kapus díj mellett a negyedikként végeztünk a tornán. A győztes a helyben verbuválódott osztrák és szlovák játékosokból álló csapat, a második a házigazda cseh csapat lett a szlovákok előtt. 2004-ben a nemzetközi vasutas tornát a *Vasutasok Szakszervezete* rendezi.

MAGYAR VASUTAS

Ezüsthajú nemzedék (7)

AZ IDŐSKOR ÉLETVILÁGA

KÉRDÉS–FELELET

Mi az ember, s egyáltalán egy demokratikus állam, humánus társadalom célja, törekvése? – tette fel a kérdést *Ormos Mária* történész akadémikus a Mindenttudás Egyetemén elhangzott előadásában 2003. március 10-én.

Válasza így hangzott: – Mindig jobban élni és az utódoknak jobb életet biztosítani.

* * *

Mikor kell elkezdenünk készülődni az öregségre? – kérdezte a riporter Polcz Alainetől, a magyarországi Hospice Szolgálat alapítójától.

– Már gyermekkorban. Persze ehhez az kellene, hogy a generációk ne legyenek annyira élesen elkülönültek, a gyerekek ismerjék az öregséget, lássák annak a szépségét, bölcsességét. Ha kialakul a nagyszülő-unoka viszony, az csodálatos, mindkét félnek nagyon sokat ad, de az átlagcsaládoknál nincs idő meglátogatni az időseket. (Budapesti Nap, 2003. március 14.)

* * *

Melyek az időskorra való felkészülés feltételei, az öregedés, az öregség tudnivalói?

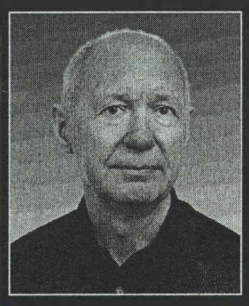
Erre a kérdése *Miskoczi Miklós* így felel az öregedésről szóló röpiratában: *„1. A szerep, az öregség, a közelítő halál elfogadása... 2. Meg kell teremteni magunkban a külső körülmények és a belső lelkiállapot egyensúlyát. 3. Biztosítsunk zavartalan átmenetet életünk múltja és jelene között. 4. Harmonizáljon bennünk a szabadság, a biztonság és a fontosságérzet. 5. Ne legyenek kínzó anyagi gondjaink. Ez lenne hát a boldog öregség, a boldog öregkor öt általános, többnyire bennünk rejlő feltétele. Ha van egyáltalán boldog öregkor!"*

* * *

Balázs Péter színművésztől megkérdezte az újságíró, hogy hatvanadik születésnapján mit kíván magának a következő esztendőre? – Jó darabokat, jó szerepeket. Meglehet optimista vagyok, de mikor legyen az ember optimista, ha nem hatvanévesen? (Vasárnapi Hírek, 2003. március 9.)

* * *

Melyek az idősügyi politika kulcsproblémái, céljai? *Kósáné dr. Kovács Magda*, az Országgyűlés Szociális Bizottsága alelnöke szerint – ahogy azt az MSZOSZ Nyugdíjas Akadémiáján elhangzott előadásában megfogalmazta – a következők: *1. Az emberi méltóság védelme, megőrzése az időskor egész ideje alatt. 2. Az idős emberek aktivitásának fenntartása. 3. Az anyagi, szellemi, fizikai függőség oldása, csökkentése.* A parlamenti képviselőasszony hozzátette: ezekben a kérdésekben kellene szemléletváltást elérnünk.



Ma még élünk, tegnap csak éltünk és holnap isten tudja, hogy élni fogunk-e

Nem megöregedni? Tarts a fiatalokkal!

* * *

A hetvenéves *Konrád György* ezt kérdezte magától: *„Miben különbözik a születésnap a többitől? Mindennap ünnep, ez is. Ma még élünk, tegnap csak éltünk és holnap isten tudja, hogy élni fogunk-e. Vagyis az ember, mikor már nem fiatal, örül az életnek. Megbecsüli a napot úgy, ahogy adatott. És nem azt gondolja, hogy most valami egészen mást kellene tennie, valahol máshol kellene lennie, hanem inkább hálás a puszta létezésért, amit fiatalon természetesnek tekintett."* (Aki voltam, amit átéltem. Népszabadság, 2003. március 29.)

* * *

Nem megöregedni? Tarts a fiatalokkal! – ajánlja *Juhász Gyula.*

* * *

Sophia Loren így felelt arra a riporteri kérdésre, hogy miként maradt ilyen rugalmas?

– Minden reggel tornázom. Csak magamtól, magamnak. Nem hagyok senkinek beleszólást. Mintegy kifényesítem az éjszakai rozsdát. Nem szeretem a kocogást sem. Erősek a melleim. Megtaláltam a megfelelő nyújtó és főleg a hasizmokat erősítő gyakorlatokat. Még súlyt is emelek. Mindennap 45 percet. Becsületesen betartom. Hozzátartozik az életemhez. (Katanaics Alice: A harmadik felvonás – Könyv az öregedésről.)

* * *

Milyen előnyei vannak a kórházi ápolásra szoruló betegek otthoni ápolásának? Legalább kettő. Az egyik az, hogy saját lakásban, a megszokott, kényelmesebb, komfortosabb környezetben jobban érzi magát az ember. A házi beteggondozás másik előnye, hogy olcsóbb a társadalombiztosítónak is.

* * *

Ki az, aki annyira egyszerű lény, hogy még egy kisgyerek is tudja manipulálni?

A nagyi. *(Janet Lanese)*

* * *

„Egy barátnőmet megkérdezték, hogy örült-e, amikor megszületett az első dédunokája? – Csodálatos volt – válaszolta a hölgy –, egészen addig, amíg rá nem jöttem, hogy egy nagypapa mamája vagyok." (Dr. Robert L. Rice)

* * *

Arra a kérdésre, hogy mit jelent, milyen érzés nagyszülőnek lenni, legszívesebben Marlene Walkington Ferber megfogalmazásával válaszolok:

„Meglepő, ahogyan egy nyugodt, érett hölgy egyik napról a másikra megtanulja, hogyan kell a földön törökülésben kuporodva bádogdobot verni, kacsaként hápogni, elzengeni az összes karácsonyi éneket, papírvirágokat készíteni, malacokat rajzolni és megvarrni a súlyos sebeket kapott maci fülét."

* * *

Csak az *„itt"* van, a *„most"* – ez az öregek filozófiája?

Vannak, akiknek igen, másoknak nem. Ez utóbbiaknak van jövőképük, ha nem is hosszú időre szóló. Ez sok mindentől függ: az életkortól, az egészségi állapottól, a személyiség milyenségétől, a beállítódástól. A középkorúak egy része sem gondolkodik hosszú távlatban, inkább a jelennek él. Részben kényszerből, részben felfogásból. Az éltes ember tudja és érzi, hogy már kevesebb ideje van hátra, mint amennyit eddig leélt, ezért rövidebb időre tervez, ha tervez egyáltalán.

A kőbányai *Gárdonyi Géza Nyugdíjas Pedagógus Klub* és a *Harmatos Évek Nyugdíjas Klub* összejövetelén (2003. március 21-én) az Európai Unióhoz való csatlakozás szerepelt napirenden, ahol az előadó hangsúlyozta: a nyugdíjasok is érdekeltek a csatlakozásban – unokáik révén, akiknek majd jobb életük lesz, mint nagyszüleiknek volt. A felszólaló idősek azonban kerek-perec megmondták: ennek örülnek, de hol lesznek ők már addigra? Azt kérik, ne csak ezzel biztassák őket, mert a mai öregek is szeretnének hamarabb, már most egy kicsit jobban élni.

* * *

Juhász Gyula:

Kérdések

Az éveket, a messze, messze szálló
Szép éveket, Uram, ki hozza vissza?
Vagy várja őket örök kikelet?

Szerelmemet, a messze, messze illant
Szűz csodaszarvast, Uram, hol lelem meg?
Vagy várja őt is egy örök csalit?

A bánatot, a messze, messze elment
Szent felleget, Uram, hogy látom újra?
Vagy várja őt is örök üdv ege?

Az életet, a messze, messze tévedt
Víg életet, Uram még megtalálom?
Vagy tán a Fájdalom csak az örök?

(1923 – Könyvek és könnyek – Juhász Gyula Válogatott munkái)

Kárpáti Sándor

növekvő nyugdíjpénztári vagyon

A Vasutas Önkéntes és Magánnyugdíjpénztár május 13-án Budapesten tartotta küldöttközgyűlését, amelynek napirendjén szerepelt a 2002. évi mérlegbeszámoló, az Alapszabály-módosítás és a tisztségviselők megválasztása.

Dr. Kurucsai László, az igazgatótanács elnöke tájékoztatójában kiemelte, hogy a Nyugdíjpénztár mindkét ágazatánál az elmúlt évben is kiegyensúlyozott, stabil gazdálkodás folyt. Biztosítva volt az eredményes működés, a fizetőképesség és a kötelezettségek összhangja, a folyamatos, magas színvonalú ügyvitel. A jogszabályi rendelkezések, az Alapszabályban foglaltak maradéktalanul érvényesültek.

Az Önkéntes Pénztári Ágazatban a pénztártagok vagyona az elmúlt időszakban több, mint 2 milliárd forinttal gyarapodott és ennek eredménye, hogy a teljes vagyon meghaladta a 9,8 milliárd forintot. A pénztártagok száma 1323 fővel növekedett és így év végére a pénztártagság létszáma elérte a 36.000 főt.

A körültekintő és eredményes befektetési tevékenységnek köszönhetően az egyéni számlákra felosztásra kerülő hozam 605 millió forint, az értékelési különbözet 185 millió forint. Az egyéni számlákon átlagosan jóváírt hozam és értékelési különbözet 9,9%, amely az inflációhoz képest 4,6%-os reálhozamot eredményezett. A 2003. évi pénzügyi terv alapján előzetes számítások szerint a pénztártagok vagyona 11 milliárd forint körül alakul.

A Magánpénztári Ágazatban a pénztártagok vagyona 660 millió forinttal növekedett, és meghaladta a 2 milliárd forintot. A pénztártagok száma 200 fővel növekedett és így év végére a taglétszám elérte a 8500 főt. Az egyéni számlára felosztásra kerülő hozam összege 121 millió forint, az értékelési különbözet 52 millió forint. Az egyéni számlákon átlagosan jóváírt hozam és értékelési különbözet 9,3%, amely az inflációhoz képest 4%-os reálhozamot eredményezett. A 2003. évi pénzügyi terv alapján előzetes számítások szerint a pénztártagok vagyona meghaladja a 3,1 milliárd forintot.

Több nyugdíjpénztári küldött kifejezésre juttatta a képviselt pénztártagok megelégedettségét

A küldöttközgyűlésen a Nyugdíjpénztár befektetési lehetőségeinek bővítése érdekében előterjesztésre került ingatlan vásárlására vonatkozó javaslat is.

Az Alapszabály módosítását elsősorban a 2003. január 1-jével bekövetkezett jogszabályi változások tették szükségessé. Ezen kívül a gyakorlati tapasztalatok alapján pontosításra, és a szabályozás bővítésére is sor került. Jelentősebb változás az igazgatótanács és az ellenőrző bizottság tagjainál a szigorúbb felelősségi és összeférhetetlenségi szabályok, az alapok (tartalék) megoszlása, a tagdíjat nem fizető pénztártagok jogai, önkéntes pénztári tagoknál a tagdíjfizetési kötelezettség elmulasztásának következményei, a tagsági viszony megszűnésére vonatkozó szabályok bővítése.

Élve a hozzászólási és vélemény-nyilvánítási lehetőséggel, több nyugdíjpénztári küldött kifejezésre juttatta a képviselt pénztártagok megelégedettségét, az előterjesztett anyagok magas színvonalát, az ügyfélközpontú szemléletet és további bizalmukról biztosították a Nyugdíjpénztár vezetését.

A küldöttközgyűlés a 2002. évi beszámolót, az Alapszabály módosítást és az ingatlan vásárlására vonatkozó javaslatot egyhangúlag elfogadta.

A küldöttközgyűlésen tisztségviselők választására is sor került, mert az Igazgatótanács és az Ellenőrző Bizottság 5 éves megbízatása lejárt.

A megválasztott tisztségviselők a következők:

Igazgatótanács elnöke: *Dr. Kurucsai László;* tagjai: *Dr. Arany József, Gyarmati Péter, Hangonyi Zoltán, Mári Gábor, Neuschl Gyula, Tivald Attiláné.*

Az Ellenőrző Bizottság elnöke: *Dr. Borsik János;* tagjai: *Balla Zoltán György, Fogarasi Emőke, Preislerné dr. Cserhalmi Dóra, Szabó Lilla.*

Érdekes hírek *a világ vasútjairól*

A Párizs-München között közlekedő vonaton keletkezett tűzeset vizsgálata és az első tanulságok

Április 1-jén tették közzé a Párizs és München között közlekedő vonaton múlt év november 6-án történt tűzeset okainak vizsgálatáról készült jelentést. A jelentés megkísérli a dráma okainak feltárását és a veszélyt okozó körülmények megállapítását, majd tizenhét megelőző intézkedést sorol fel.

A tűz röviddel hajnali 2 óra után keletkezett a DB tulajdonában lévő hálókocsi konyhafülkéjében. A kocsi kísérője – abban a hitben, hogy ki van kapcsolva – a főzőlapra helyezte táskáját. Zakója és mellénye a villanykapcsoló táblája előtt lévő faliszekrény ajtaján lógott, kb. egy méterrel a főzőlap felett. A kocsikísérő – aki a DB alkalmazottja – arra ébredt, hogy ruhadarabjai égnek, elszaladt értesíteni az SNCF vonatkísérőit az esetről. 2 óra 11 perckor a vonatot megállították és lekapcsolták a felsővezetékről. Közben a tűz annyira elterjedt, hogy a vonatkísérők nem voltak képesek behatolni a hálókocsiba. Az utasok nem tudtak kimenekülni, mivel az ajtók zárva voltak. Négy hálófülke nyolc utasa az ablakot kitörve ki tudott szabadulni. A legközelebbi állomás által értesített tűzoltók 2 óra 22 perckor már a helyszínen voltak, azonban 13 percig tartott, míg a hálókocsi belülről lezárt ajtaját ki tudták nyitni. Négy halottat a folyosón találtak meg, nyolc másikat pedig a hálófülkékben.

Az SNCF azonnal betiltotta a DB ilyen típusú hálókocsijainak közlekedését, és megkezdte a kocsik zárrendszerének vizsgálatát. Javaslatokat dolgoztak ki füstérzékelők felszerelésére. A jelentés ajánlja, hogy az ilyen típusú balesetek megelőzésére a vonatszemélyzet indulás előtt beszélje meg a teendőket a kommunikáció és a riasztás elvégzésére.

Tény az, hogy az európai hálókocsipark igen el van öregedve, habár néhányat már korszerűsítettek (a kigyulladt hálókocsi 38 éves volt). A vasútvállalatoknak nagy gondot okoz a hálókocsik biztonsági berendezéseinek felszerelése és megfelelően kiképzett alkalmazottak beállítása, mivel az éjszakai vonatoknál nem csak balesetek, hanem bűnözők ellen is védeni kell az utasokat.

Gyanús eset a Lille-Bordeaux között közlekedő TGV-n

A vonat közlekedése egy és háromnegyed órás késést szenvedett április 17-én egy állomáson. A késést egy, az előző állomáson felszállt utas okozta akaratán kívül. Ez az utas Vietnam fővárosából, Hanoiból érkezett, maszkot viselt a szája és az orra előtt, időnként pedig köhögött. Az Ázsiában keletkezett vírusos tüdőgyulladás járvány miatt nyugtalanság tört ki az utasok között. A legközelebbi városból hívott orvos megállapította, hogy a tüdőgyulladás veszélye nem áll fenn, az utasnak influenzás tünetei voltak, és nem akarta megfertőzni utastársait. A vonat ezután folytatta útját, néhány utas nélkül, akik kiszálltak és inkább más közlekedési eszközzel mentek tovább. *(Rail et Transports, 2003. április 23.)*

AZ EURÓPAI HÁLÓKOCSIPARK IGEN EL VAN ÖREGEDVE, HABÁR NÉHÁNYAT MÁR KORSZERŰSÍTETTEK

Egy nemzetközi szállítmányozási vállalat kamionszállító kocsikat rendel

A Bombardier járműgyártó vállalat megrendelést kapott a HUPAC nemzetközi szállítmányozási vállalattól 60 db süllyesztett padlójú pőrekocsi legyártására, kamionok fuvarozására. A megrendelés teljesítésére 2004 február és július hónapok közötti szállítást írtak elő. Az üzlet értéke kb. 10 millió eurot tesz ki. A kocsikból összeállított vonatok, az ún. *„gördülő országút"* a Basel-Lugano, Friburg-Lugano és a Singen-Milano útvonalon fognak közlekedni.

A kombinált fuvarozási mód egyre inkább elterjed az európai országokban, mert ezzel nem csak a közutak zsúfoltságán enyhítenek, hanem hozzájárulnak a légszennyezés csökkentéséhez is. *(Rail et Transports, 2003. ápr. 30.)*

Hajós Béla

TERJED A KOMBINÁLT UTAZÁSI MÓD

Üdülési ajánlat 2003

MSZOSZ ÁGAZATI TAGSZERVEZETEINEK TAGJAI RÉSZÉRE

2003-ban az ágazati tagszervezeti tagság részére – az *MSZOSZ* elnöke által jóváhagyott dolgozói árakkal – lehetőség nyílik a ***Hotel Füred****** szállodában 2003. április 26. és október 18-a között, valamint Tihanyban a ***Kastély és a Park Hotelekben***** 2003. május 12. és október 18-a között történő üdülésre.

Az üdülésre a mellékelt jelentkezési lapon lehet igényt bejelenteni, melyet a szálloda telítettségétől függően előzetes lekérés alapján a szállodák munkatársai visszaigazolással erősítenek meg.

A jelentkezési lapot a **87/483-444** fax számra, valamint a szálloda címére 8230 Balatonfüred, Széchenyi u. 20. sz. lehet elküldeni.

Az üdültetéssel: *Keresztesné Itvás Éva* értékesítési asszisztens a **87/581-266** számon, valamint *Száva Judit* értékesítési vezető a **87/581-265** számon foglalkozik.

Az üdülés érvényes 2003. április 26-tól – 2003. október 18-ig.

Tartalma: büféreggeli, félpanzió, ingyenes parkoló és strandhasználat.

Elhelyezés: fürdőszobás szobákban. A Kastélyban fürdőszobás/zuhanyzós szobákban.

A fenti árakból az MSZOSZ-hez tartozó ágazati tagszervezetek tagsági könyv, vagy tagsági igazolás bemutatása mellett 20% engedményt biztosítanak.

Az árak az ÁFA-t tartalmazzák.

Idegenforgalmi adó: a Polgármesteri Hivatal előírása szerint (Balatonfüreden 200 Ft/fő/nap, Tihanyban 300 Ft/fő/nap).

Gyermekkedvezmény: 0-4 éves korig a szállás, reggeli ingyenes. 12 év alatti gyermek esetén a pótágy árából 50% engedményt biztosítunk.

Üdülési csekket elfogadunk.

Hotel Füred B.K.K.Kft.

Fax: 06/87/483-444

Hotel Kastély***

ár/szoba/éj	03.05.12.-03.05.24. 03.09.20.-03.10.18.	03.05.24.-03.07.12. 03.08.23.-03.09.20.	03.07.12.-03.08.23.
Egyágyas	8.000	9.5000	12.800
Kétágyas	11.600	14.600	21.400
Pótágy	4.000	4.500	5.800

Hotel Füred* — Hotel Park*****

ár/szoba/éj	03.04.26.-03.05.24. 03.09.20.-03.10.18.	03.05.24.-03.07.12. 03.08.23.-03.09.20.	03.07.12.-03.08.23.
Egyágyas	7.500	8.800	11.300
Kétágyas	9.600	12.400	15.800
Appartman/2 fős elh.	12.000	14.000	18.000
Appartman/3 fős elh.	14.400	18.600	23.700
Pótágy	3.700	4.200	5.100

Hotel Strand***

ár/szoba/éj	03.05.12.-03.05.24. 03.09.20.-03.10.18.	03.05.24.-03.07.12. 03.08.23.-03.09.20.	03.07.12.-03.08.23.
Egyágyas	4.900	5.300	6.300
Kétágyas	7.000	7.800	11.000
Pótágy	2.900	3.100	3.500

JELENTKEZÉSI LAP

MSZOSZ-hez tartozó ágazati tagszervezeti tagok részére

Résztvevők neve:.....

.....

.....

.....

Tartózkodás: .....(.....éjszaka)

Igényelt szálloda: Hotel Füred ☐ Hotel Kastély ☐ Hotel Park ☐ Hotel Strand ☐

Igényelt szobatípus: kétágyas szoba ☐ pótágy ☐ appartman ☐

Megjegyzés: Helyszínen fizetendő: az árlistán megadott 20%-kal csökkentett árak, az idegenforgalmi adó (Balatonfüreden 200 Ft/fő/nap, Tihanyban 300 Ft/fő/nap) felnőttek részére és a szálloda térítéses szolgáltatásai.

Visszaigazolást kéri: (Fax, E-mail) .....

Dátum: ....., ..., ...

aláírás

Meghívó

A VSZ Vasutasnapi Sportrendezvényeire

A Vasutasok Szakszervezete az 51. Vasutasnap alkalmából 2003. július 5-én rendezi meg az immár hagyományos Országos Sportnapját a BVSC Szőnyi úti Stadionjában. A rendezvényen a Területi Képviseletek (TK) által korábban megrendezett Sportnapok győztesei mérik össze tudásukat, erejüket és ügyességüket.

A résztvevőket, családtagokat étellel, itallal és programokkal várjuk

A VSZ Területi Képviseletei az alábbi időpontokban és helyszínen rendezik meg a területi selejtezőket:

BUDAPEST TK, 2003. június 28. Ferencváros Csomóponti Főnökség Sportpályája, Budapest

MISKOLC TK, 2003. június 28. MVSC pálya, Miskolc.

SZOMBATHELY TK, 2003. június 29. Haladás Sportpálya, Szombathely.

ZÁHONY TK, 2003. június 21. Záhony Sport Klub pályája.

A sportrendezvényeken az előzetesen kiírt szabályok alapján jelentkező csapatok indulhatnak. Az érdeklődők, családtagok és VSZ tagok számára a rendezvények nyitottak. Az egésznapos rendezvényeken a résztvevőket étellel, itallal és szabadidős programokkal várjuk.

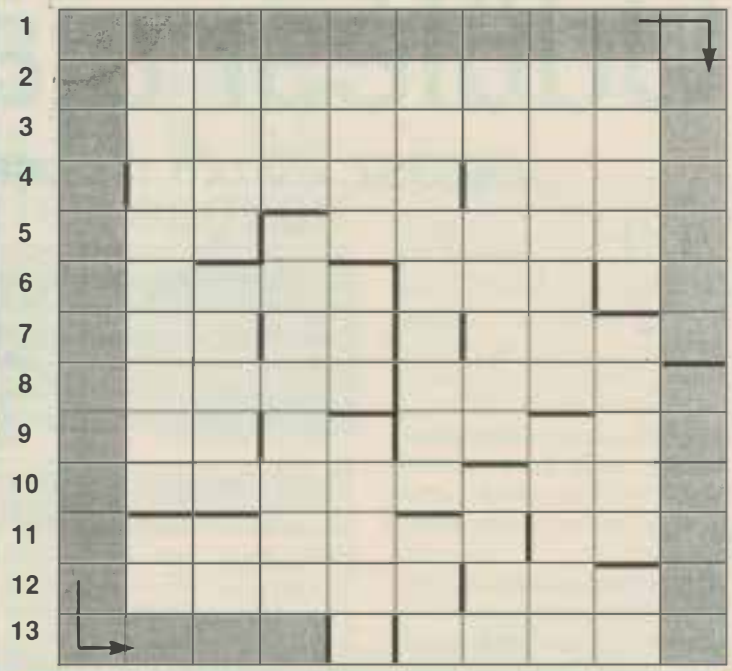
Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint **a MÁV Rt.**
vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mind vasúti, mind közúti célra,
magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



Az Európai Unió legfőbb döntéshozó és jogalkotó szerve a függőleges 10.

Az EU tagországainak képviselőiből álló intézmény a függőleges 1.

Az EU egyik fontos, a végrehajtó hatalmat gyakorló szerve a vízszintes 1.

VÍZSZINTES:

1) Megfejtendő; 2) Rehabilitációs intézmény; *3)* Éles hangot adót; *4)* Oxigén, – kivágott fa része –, sérült lottózó; *5)* Lopásban van –, déligyümölcs; *6)* Moszkva egyik nagy utcája –, közel –, gyermek köszönés; *7)* A Halotti Beszéd egy szava –, alá –, Ede –, jármű forgalmazó cég; *8)* Pál becézve –, a budapesti Luther utcában végzett; *9)* Hordó mértéke –, tea hangzói –, együttműködője; *10)* Darabjain; *11)* Levegőben tartózkodni –, nyakba való prém; *12)* A hapsit (argó), hatvan secundum; *13)* Sugár jele –, jelképes.

FÜGGŐLEGES:

1) Megfejtendő; 2) Együtt utazóké –, máj terméke; *3)* Szeged városrésze –, jobbos párja –, ben… ; *4)* Ropogós része –, setét; *5)* Néptánc fajta –, Teodóra rész! –, Arab főváros; *6)* Francia női név –, Antal némán!; *7)* Bálványimádás (gör) –, Fiat márkafajta; *8)* Medvebocs jelzője –, Félve beszél; *9)* Paksi Erőmű használja –, tekintély –, betűt vet; *10) Megfejtendő.*

Készítette: Bánszegi József

A Magyar Vasutas július-augusztusi duplaszámának lapzártája 2003. július 7-e. Az újságba szánt írásokat közvetlenül Détári Attiláné részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

Előző számunk helyes megfejtése:

Simon Dezső – Egység, Reform, Európai Unió

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Főszerkesztő: KARÁCSONY SZILÁRD ● Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelős kiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke ● Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelős vezető: SIVÓ IMRE vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000

ALAPÍTVA: 1904-BEN

MAGYAR VASUTAS

ÁRA: 110,– FT XLVII/7–8. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2003. JÚLIUS–AUGUSZTUS

Új szervezet – új SZMSZ

A VSZ véleménye a MÁV Rt. szervezetéről

(5. oldal)

TUDÓSÍTÁSUNK A VSZ 6. SPORTNAPJÁRÓL

(16–17. OLDAL)

Újra aggódom

Kezdetben (2002. július 15.) volt az örökség. Súlyos hagyaték felszámolását kezdhette meg a megbízást elnyert új vezetés. A *MÁV Rt.*-t, és annak presztízsét is rendbe kellett tenni, a munkavállalók és képviselőik megnyerése mellett. Kölcsönös bizalom volt a jellemző. Nyugtató szavak, tájékozódás, programhirdetés, négyéves célkitűzések.

A munkaügyi kapcsolatok fórumai a lövészárkok stílusa helyett ismét tárgyalásos formát vettek fel. A jogállamiság vállalati szinten éreztette hatását. A kötelező fórum párbeszédeket szabadon választott vélemény-cserék színesítették. Egy-két intézkedés ugyan késett – mint például az elvett Podmaniczky utcai szakszervezeti helyiségek visszaadása, amire a *Nemzetközi Munkaügyi* szervezet kötelezte a *MÁV Rt.*-t, vagy a központi munkavédelmi bizottsággal *(KVMB)* szembeni per végkifejletéig működésének biztosítása –, de voltak közös célok, mint a vasút versenyképessé tétele, EU konformitásának megteremtése, egyáltalán a jövője.

Nincs 11 ezer fős tartalék a MÁV-ban

A *VSZ* célja, hogy tagságának foglalkoztatása hosszútávon, javuló körülményekkel biztosított legyen. A cél adott, de a cél nem lehet ürügy!

Nincs 11 ezer fős tartalék a *MÁV*-ban. Meg kell nézni a jelenlegi technológiát, és az élő munka hatékonyságával a költséghatékonyságot kell ötvözni.

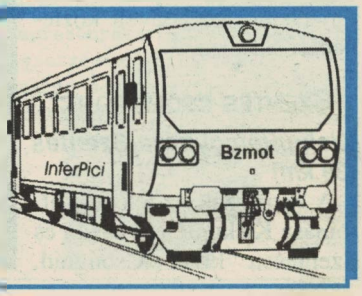
Az igazságosságot nem úgy kellene gyakorolni, hogy az öngondoskodóktól elvesznek. A szakszervezetek véleményét ellenőrizni, elemezni, értékelni kellene, mert kiderülhet, hogy segíthet.

Az nem erősíti az együttműködést, ha június 30-án a postánkban délután olyan levelet találunk, amelyben a szakszervezetekkel délelőtt tárgyaló munkáltató értesít, hogy 30-50 ezer munkavállalót érintő határozatlan idejű szerződést mondott fel.

Az sem a jó együttműködés iskolapéldája, hogy a szakmánk közös ünnepének tiszteletére szervezett rendezvényre a partner a meghívás ellenére nem jön el. Megjegyzem, a szakszervezeti helyiség még mindig nem került vissza, és a *KMVB* ma sem működhet.

Lehet, hogy mindez véletlen, lehet, hogy rosszul látom, de ha ez netán tendencia, akkor újra aggódom.

Varga Gyuláné

MVJ
ÖNORM M 7812, DIN 6700
ISO 9001 TÜV CERT
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés


A szegedi terület *mellékvonalai*

A *VSZ* kezdeményezésére – amely a mellékvonalak jövőjének eldöntése előtt társadalmi vitára szólít fel minden érdekeltet –, számos támogató információt kaptunk. Ezekből sorozatot indítunk. A legutóbbi és a mostani alkalommal a szegedi terület mellékvonalainak eddig kevésbé közismert tulajdonságait adjuk közre.

Egyes kisebb településeknek egy lehetősége van: a vasút

A környező városokba ingázniak munkalehetőségért

Kecskemét csomópont:

Különös élmény az alföldi városok építészeti tágasságát és a modern városszerkezetet a történelmi városképpel ötvöző Kecskemét. Az Alföld egyik közigazgatási, kulturális és közlekedési – ezen belül is – vasúti csomópontja.

Kecskemét-Kunszentmárton (56 km)

Mint az Alföld közepén húzódó vasúti vonalszakasz, jellemzően mezőgazdasági termékek képezik az egyre szerényebb áruszállítást. Jelentős viszont a hivatásforgalomból származó személyszállítás.

Szolnok-Lakitelek-Kiskunfélegyháza (65 km)

A vonalszakasz észak-déli irányban nyújt összeköttetést, Lakitelken keresztezi az előző vonalat. Nagyon jelentős idegenforgalmi látványossága Tőserdő, a nemzeti emlékparkká nyilvánított terület. Gyógyfürdő és a Tisza holtága csodálatos panorámával várja a pihenni vágyókat. Tavasztól őszig jelentős a személyforgalom.

Kecskemét-Átrakó-Kiskunmajsa (52 km)

Törökfáji-Kiskőrös (54 km) keskeny nyomközű vasutak:

Vasúttörténeti jelentőségű a két keskenynyomközű vasút, 1928-tól szolgálja a tanyavilágban lakókat. Hajdanán mint korszerű közlekedési eszköz jelentős árufuvarozási és személyszállítási feladatot látott el. Szerepe és jelentősége napjainkra átértékelődött, de mint idegenforgalmi látványosság a térség képének szerves része, attól elválaszthatatlan. A vonal a bugaci pusztán halad keresztül, mely nemzeti parkjaink egyike, sajátos állat-, és növényritkaságokkal.

Tavasztól őszig, különösen a turistáknak közkedvelt közlekedési eszköze.

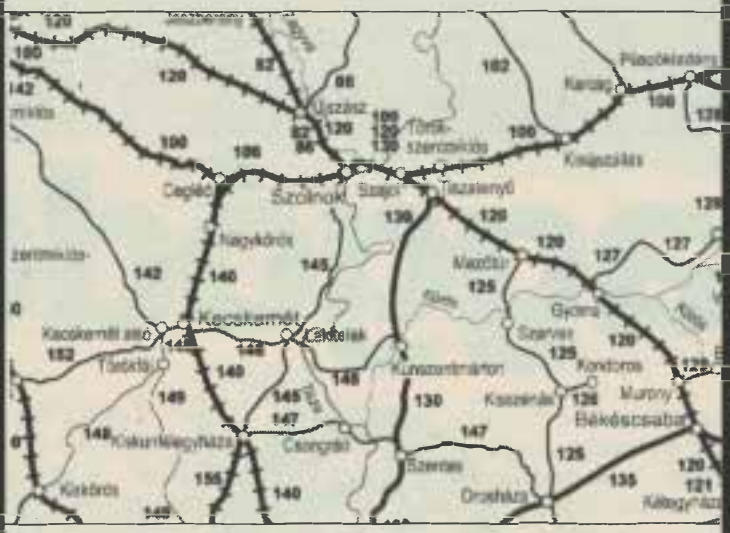
Szentes csomópont:

Kiskunfélegyháza-Szentes (39 km)

A vonalszakasz jelentős állomása Kiskunfélegyházán és Szentesen kívül Csongrád, mely több, mint 20 ezer lakosú város. Az ide bejáró munkavállalók száma minimális. Öt középiskolája van, ahová az ország szinte minden területéről érkeznek diákok. Ez jelentős hatással van a hétvégi közlekedésre is. A vonal lakossága mindenkor igényelte, hogy a Szeged-Cegléd-Budapesti fővonalon kétóránként közlekedő gyorsvonatokhoz csatlakozó vonataik legyenek. Jelentős az idegenforgalom is, különösen nyáron a Kőrös torok vonzó idegenforgalmi látványosság, és kulturális rendezvényekben is bővelkedik a város. A térségből egyes kisebb települések az autóbuszos közlekedési hálózatba nincsenek bekapcsolva, ezért egy közlekedési lehetőségük van, a vasút. Minden vonatnál van néhány utas, az igénybevétel mérsékelt, de rendszeres. A kisebb településeken munkalehetőség nem igen adódik, így a környező városokba ingáznak munkalehetőségért.

Szentes-Orosháza (40 km):

A vonal átépítése 1997 óta folyamatos, bár minden alkalommal, amikor felröppent a vonalbezárás híre, mindig a megszüntetendők között szerepelt. A személyszállítás nagyságrendjét elsősorban a munkába és iskolába járók száma határozza meg. A vonalaszakasz egyik idegenforgalmi központja Gyopárosfürdő. A szép és megújult környezetben tavasztól őszig jelentős az ott pihenők száma. Emelkedő személyforgalom a pályafelújítás hatására várható. A jó minőségű termőföldeknek köszönhetően jelentős a cukorrépa forgalom és *„viszárukénti”* a répaszelet-szállítás *(Fábiánsebestyén és Gádoros állomások).*



Szólni kell még Szentesről, amely több, mint 30 ezer lakosú város. Jelentős vasúti csomópont. Mind forgalmi, mind gépészeti szempontból a környék meghatározó vasúti központja. Gépészeti főnökségén nagy szakértelemmel és kulturált körülmények közt javítják a *Bz* motorvonati egységeket. Jelentős üzemei a *KONTAVILL* valamint a *BARNEVÁL,* mindkettő több műszakban dolgozik.

Vésztő csomópont:

Békés megye jelentős vasúti csomópontja Vésztő. Meghatározó jelentőségű a térség foglalkoztatáspolitikai szempontjából is.

A megye *B.2.* kategóriás mellékvonal-hálózata jelentős. Részaránya a megye vasúthálózatából több, mint 60%-os.

A vasút átalakításának több, mint két évtizedes története alatt több kísérlet részese volt már Vésztő. Volt *Körzeti Üzemfőnökség, Gócállomás, Regionális Üzletvezetőség,* míg napjainkban – a következő névváltozásig – Regionális Csomóponti Főnökség. A vésztői vasutasság ismét kísérlet előtt áll. A vasúti reform újból a regionális vasúti közlekedést favorizálja. Csak az a kérdés, hogy a tőlünk nyugatabbra, jól működő regionális vasutak nálunk – Vésztő és környékén – meghonosíthatók-e? Ha megalakítják, ennek ára van. A vonalak felújítása és az eszközbeszerzések több, mint 20 millió eurot igényelnének.

A Gyoma–Szeghalom–Vésztő-Körösnagyharsány (84 km)

Kötegyán–Vésztő (28 km)

A vonalak személyszállítása, a munkábajárás, a diákok tanintézeti bejárása és egészségügyi ellátás szempontjából meghatározó. Áruszállításban a mezőgazdasági termények szállítása a domináns.

A Vésztő és vonzáskörzetébe tartozó vasutasságra jellemző az elszántság. Vasútszeretetüket, ragaszkodásukat már többször is bizonyították, többek között akkor, amikor felmerült a közlekedéspolitika részéről a *„veszteséges”* vonalak megszüntetése kapcsán Vésztő. Volt persze olyan vizsgálati eredmény, is mely lényegesen szerényebb veszteségeket mutatott ki.

Összegezve ennek a térségnek legfontosabb közlekedési eszköze a vasút, de ezen túlmenően a térség foglalkoztatáspolitikájában is meghatározó helyet tölt be.

AZ **ÉRDEKVÉDELEM** AKTUÁLIS **HÍREI**

A vasúti reformmal összefüggésben a *MÁV Rt.* és a vasutasság jövőjét meghatározó kormánydöntés lapzártáig nem született meg, így az érdekvédelmi erőfeszítésekről azok hatásának ismerete nélkül számolhatunk csak be.

/asúti reform, vagy **válságkezelés?**

A kormány elé kerülő előterjesztés tervete komoly vitát váltott ki, mint legutóbbi zámunkban is tudósítottunk róla. A *MÁV Rt. Felügyelő Bizottság* munkavállalói képiselői közös különvéleményben fejtették ki lláspontjukat a tervezettel kapcsolatban.

A *VSZ* kezdeményezése is hozzájárult ahoz, hogy a gazdasági és közlekedési miiszter 2003. június 24-én a *Reform Konzulatív Bizottság* ülésére eljött, és személyesen allgatta meg a reprezentatív szakszervezeek és a *Központi Üzemi Tanács* véleményét reformmal kapcsolatban.

A megbeszélésen *Simon Dezső, a VSZ* lnöke kifejtette, hogy vasúti reform helyett alán a vasút válságkezelése a megfelelőbb ifejezés. Az intézkedések megtétele – anak társadalmi kihatása miatt – a szakszervezetek bevonása mellett széleskörű konzenzust igényel. Célszerű és szükséges, hogy a kormányzat, a tulajdonos, a munkáltató és a munkavállalói képviseletek tárgyaljanak. A döntések következtében érintett munkavállalói kört nem lehet kész helyzet elé állítani. A *MÁV* vállalat csoportra elvázolt – több szempontból is elfogadhatlan – változások több százezer embert érintenek. Rendkívül fontos a végleges dönés körültekintő előkészítése és annak magapozottsága.

A *Vasutasok Szakszervezete* a tervezett 11-14 ezer munkaviszony megszüntetését em csak azért ellenzi, mert tagjai foglalkoztatását szeretné megőrizni, hanem azért s, mert szakmai megközelítésben sem ért vele egyet. A tevékenység kihelyezések drágítják a működést. A műszaki fejlesztéssel kiváltható tevékenységeket pedig a beruházási források biztosításának bemutatása mellett nevesíteni kellene, hogy az érintett munkavállalói kör átképzéséről időben gondoskodni lehessen. A tényleges vasúti igények pedig nem indokolják a járműjavítók bezárását.

A MINISZTER ÉRDEKLŐDVE HALLGATTA A VÉLEMÉNYEKET, DE SEMMIT NEM ÍGÉRT

A miniszter érdeklődve hallgatta a közel azonos szakszervezeti véleményeket, de semmit nem ígért. A szakszervezetek kezdeményezték a kormány előterjesztés megismerését és véleményezését. A munkavállalói oldal fenntartotta álláspontját, hogy a döntéshozónak – legyen bármilyen szinten – kötelessége a munkavállalók képviselőivel tárgyalásokat folytatni.

VÁLSÁGKEZELÉS

A pénztári szerződések felmondása **egyoldalú lépés** volt!

A munkáltató 2003. december 31-ével felmondta az önkéntes pénztárakkal meghatározatlan időre kötött szerződéseket. Ez azt jelenti, hogy 2004. januártól a munkavállalóknak maguknak kellene a teljes havi tagdíjat megfizetniük az önkéntes pénztárakban. A *VSZ* a hírről a munkáltató leveléből értesült épp egy *Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT)* ülés után. *Szakszervezetünk* azonnali tárgyalást kezdeményezett a témában, de az erről folytatott rendkívüli *VÉT* ülés eredménytelenül ért véget.

A munkáltató az előkészítés alatt álló választható bérenkívüli juttatási rendszerre *(VBKJ)* hivatkozott, mondván a pénztári szerződések felmondási ideje hat hónap, és ha januártól ezt be kívánja vezetni, most kellett lépnie. A *VSZ* véleménye, hogy a munkáltató hivatkozása nem alapos. A *VBKJ*-ról ma még nincs tárgyalási anyag, amire a munkáltató hivatkozik, az nem döntés, az ma még csak szándék. A *VBKJ* tartalma, működése ismeretlen, eddig csak az elvekről volt szó. A munkáltató saját magát hozta – feleslegesen – egy rossz helyzetbe. *Szakszervezetünk* javasolta a felmondás visszavonását, amit a munkáltató eddig nem tett meg.

Változtak a készenlét szabályai

Módosult a kollektív szerződés. A Munka Törvénykönyve 2003. július elsejétől életbelépő változása tette szükségessé a készenlét és ügyelet vállalati szabályainak megváltoztatását. A *KSZ* éves szinten 800 óra készenlétet és 300 óra ügyeletet engedélyez július elsejétől. A készenlét vonatkozásában az igazgatósági, vagy az üzletági függelék, vagy a munkavállalóval kötött írásos megállapodás ennél magasabb mértéket is megállapíthat *(max. havi 168 óra)*. A készenlét díjazása: 300 óráig az alapbér 25%-a, 301-800 óráig 30%-a, 801 órától a függelék, illetve a külön megállapodás szerinti %, mely csak felfelé térhet el. Az ügyelet díjazása: az alapbér 50%-a, pihenő, vagy munkaszüneti nap 65%.

A VÁLTOZÁSOK TÖBB SZÁZEZER EMBERT ÉRINTENEK

A vállalati lakáscélú kölcsönök **kedvezményes visszafizetéséről**

A vállalati lakáscélú kölcsönök kedvezményes visszafizetéséről született megállapodás a *VÉT*-en. A *VSZ* által kezdeményezett megállapodás alapján az 1998. december 31-ig megkötött szerződések esetében kezdeményezhető a kedvezményes visszafizetés, melynek mértéke: 400 ezer forintig 50%, 400 ezer forint felett 700 ezerig – sávosan – 35%, vagyis a kedvezmény maximum 305 ezer forint. Az igénybevételre ez év november 30-ig kell a szerződéseket megkötni.

Varga Gyuláné

DOKUMENTUM

MÁV Rt. Vezérigazgatóság
Kugler Flórián úr
vezérigazgató-helyettes

Ikt.sz: 417/2003.

Budapest
Andrássy út 73-75.

Tisztelt Kugler Úr!

A Gy.150-35./2003. számú levelében közölt értesítést, - miszerint a MÁV Rt. az önkéntes pénztárakkal kötött megállapodásokat 2003. december 31. napjára felmondta - a VSZ megkapta.
Álláspontunk szerint a MÁV Rt. felmondása megállapodást sértő, vagyis érvénytelen, miután nélkülözi a felmondáshoz szükséges, a reprezentatív szakszervezetek által adandó egyetértő nyilatkozatot. (Eü. pénztári szerződés 17. pontja.)
A fentiekre tekintettel a Vasutasok Szakszervezete ezúton soron kívüli tárgyalásokat kezdeményez a helyzet megnyugtató rendezése érdekében.

Budapest, 2003. július 1.

Üdvözlettel:

Simon Dezső
elnök

Gazdaságtalan-e a vasút? (18.)

Az alábbiakban folytatjuk sorozatunkat, amelyben a *Levegő Munkacsoport* szakértői elemzik, hogy milyen okok vezettek a magyar vasút térvesztéséhez az elmúlt két évtizedben.

Hibás a Nyugaton eddig folytatott és általunk is mind a mai napig követett közlekedéspolitika

Az egyoldalú tájékoztatás is a vasutat sújtja

A közúti közlekedés térhódításához és a vasút térvesztéséhez nagymértékben hozzájárult és hozzájárul az írott és elektronikus sajtó is, amely gyakran kritikátlanul átveszi a hivatalos körökben és sajnos a közvéleményben is széles körben elterjedt tévhiteket, és azokat megfellebbezhetetlen igazságként tálalja az olvasók, a hallgatók, illetve a nézők elé. Ezek a nézetek úgy állítják be a motorizáció növekedését, az autópálya-építést stb., mint a fejlődés elengedhetetlen velejáróját, sőt alapfeltételét, az autót pedig mint az emberi boldogság nélkülözhetetlen kellékét. Az ezzel ellentétes nézetek, illetve az ezt cáfoló tudományos kutatási eredmények csak jóval ritkábban kapnak nyilvánosságot.

Mindezekért természetesen nem csak a sajtó munkatársai felelősek. E tévhitek egy részét megkérdőjelezhetetlen igazságként oktatták – és sajnos oktatják esetenként még ma is – az egyetemeken. Másrészt divat lett követendő példaként említeni szinte mindent, amit Nyugat-Európában vagy az Amerikai Egyesült Államokban tesznek. Ily módon sem a téma szakértői, sem a politikusok nem vállalják fel – tisztelet az igen kisszámú kivételnek –, hogy kimondják: hibás a Nyugaton eddig folytatott és általunk is mind a mai napig követett közlekedéspolitika. *(Egyébként az EU új közlekedéspolitikáját rögzítő, 2001-ben megjelent Fehér Könyv szerint is tarthatatlan a jelenlegi helyzet, és alapvető változásra van szükség. Erről szintén nem számolt be megfelelő módon a hazai sajtó.)* Még ennél is fontosabb, hogy a jelenlegi közlekedés- és településpolitika fenntartásához, erősítéséhez óriási anyagi és hatalmi érdekek fűződnek, amelyeket jól meghatározható, szervezett érdekcsoportok képviselnek, míg a másik oldalon elsősorban a vasút és a rendkívül szűkös anyagi forrásokkal rendelkező, kevésbé szervezett civil szervezetek állnak. Sok esetben ide sorolhatók az érintett önkormányzatok is, azonban e téren helyzetük esetenként ellentmondásos és általában nekik is gyenge az érdekérvényesítő képességük. Sajnos a hirdetések miatt sok esetben a média is kiszolgáltatott a motorizációban érdekelt érdekcsoportoknak.

Így hirdetik az autókat...

VAGY NEM VESZIK FIGYELEMBE

A reklámokról szólva szintén meg kell említeni az emberek folyamatos egyoldalú befolyásolását. Évente sokmilliárd forint értékben jelennek meg a gépkocsi-használatra buzdító hirdetések, miközben a környezetkímélő közlekedési módok ismertetésére szinte csak fillérek jutnak.

A közúti fejlesztéseket általában azzal indokolják, hogy azok elengedhetetlenül szükségesek a társadalom és a gazdaság fejlődéséhez. Azonban ezeket az általános kijelentéseket a legritkább esetben kíséri valódi társadalmi-gazdasági hatásvizsgálat, összehasonlító költség-haszon elemzés *(például, hogy egy forintnyi ráfordítás milyen beruházás esetén hozná a legnagyobb hasznot)*. Amennyiben mégis készül ilyen vizsgálat, és az rámutat a tervezett beruházás értelmetlenségére, akkor azt gyakran figyelmen kívül hagyják. *(Ez történt például az M3-as esetében, amelynek várható társadalmi-gazdasági hatásairól a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium megbízásából a Deloitte&Touche cég készített tanulmányt.)*

NINCS HATÁSTANULMÁNY

A vasútvonalak megszüntetése, a járatok ritkítása előtt sem végeznek megfelelő hatástanulmányokat, a már eleve levont következtetés az, hogy ezek a járatok gazdaságtalanok, és nem éri meg a társadalomnak fenntartani őket. Ez sok esetben egyszerűen nem felel meg a valóságnak.

...miközben a valóság gyakran inkább ehhez hasonlít

Azokban az esetekben pedig, amikor tényleg ez a helyzet, általában akkor is hibás a jelenlegi körülményekből levonni a következtetéseket, hiszen a legmesszebbmenőkig természetes az, hogy egy lepusztult, 20-30 km/órás sebességkorlátozásokkal teli vonal nem vonzó az utasok számára. *(Ez olyan, mintha az autókereskedők csak rozoga, betört szélvédőjű, hibás fékrendszerű autókat árulnának, az utak hatalmas kátyúkkal lennének tele, és ha ilyen feltételek mellett senki sem használna személygépkocsit, levonnák azt a következtetést, hogy nincs igény az autózásra.)*

Mivel hiányoznak a megfelelő háttértanulmányok – illetve ha vannak, akkor sok esetben nem veszik figyelembe a megállapításaikat – nemegyszer kerül sor olyan intézkedésekre, amelyek még tovább rontják a helyzetet. Jellemző példája ennek a vasúti járatok ritkítása. A vasúti közlekedés költségeinek nagyobbik részét ugyanis az állandó költségek teszik ki. A naponta közlekedő vonatok számának csökkentésével tehát csak a ráfordítások legkisebb részét kitevő üzemeltetési költségeket lehet mérsékelni. Ráadásul a járatritkítás még tovább rontja a vasúti közlekedés vonzerejét, és – a csatlakozások elmaradása miatt – kihat azokra a vonalakra is, amelyeket nem közvetlenül érint a ritkítás. Sőt, nem egy esetben fordul elő az, hogy valamely mellékvonalon történő járatritkítás az érintett fővonalon sokkal nagyobb bevételkiesést eredményez, mint amennyit a mellékvonalon *„megtakarítottak"*.

A közlekedésfejlesztési döntések meghozatalakor a nemzetgazdasági hatások vonatkozásában azt a tényezőt is figyelmen kívül hagyják, hogy a korábbi évtizedekkel ellentétben ma már nem a nagy nyersanyag- és energiaigényű ágazatok *(mint például az olajipar és az autógyártás)* jelentik a gazdaság húzóerejét, hanem a tudásipar, az információk áramlása és az egészséges környezet. Ezáltal hosszabb távon hátrányosan befolyásolják az egész gazdaság versenyképességét.

Lukács András – Pavics Lázár

Új Szervezet – Új SZMSZ

A *Vasutasok Szakszervezete* a *„A MÁV Rt. Működési és Szervezeti Szabályzatának"* tervezetével kapcsolatban az alábbi észrevételeket tette.

A *Vasutasok Szakszervezete* sajnálattal tapasztalja, hogy az eddig véleményezett *MÁV* reformjavaslatok és szervezeti átalakítások során javaslatainkat csak úgy kezelték, hogy a szakszervezetek éltek a véleménynyilvánítási lehetőségükkel, de a *MÁV Rt.* különböző szintjein ezeket a véleményeket – bármennyire megalapozottak voltak is – egyetlenegy esetben sem vették figyelembe. Még azokat a kisebb, építő jellegű véleményeket sem építették be a szervezeti változások során, amelynek célja kizárólag az volt, hogy az egyes szervezetek működése hatékonyabb, jobb legyen.

A *Működési és Szervezeti Szabályzat* tervezet megnevezésében logikailag téves, mert először egy szervezetet hozunk létre, és utána szabályozzuk annak működését. Így valójában nem *MSZSZ*-ről, hanem *SZMSZ*-ről kellene beszélnünk.

MINDENKI A MÁV RT. MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEIT AKARJA LEFARAGNI...

Az egész MSZSZ-ről a véleményünk, hogy ez egy olyan szakértői anyag, amelyben a *MÁV Rt.* reformja lett megideologizálva, méghozzá olyan formában, hogy a kormány nemlétező közlekedéspolitikájának, illetve annak megrendelésének tesznek eleget.

A reformcsomagban lévő szervezeti változásokban nem találjuk a kapcsolódási pontokat az egyes üzletágak között és valójában olyan szervezeteket hoznak létre, amelynek működéséről semmilyen hatásvizsgálat nem készült, és a reform költségeit is hozzászámítva az egyes szervezetek jövőbeni működésének költsége meghaladja azt a szintet, ami az eredeti szervezetek továbbélése mellett lenne.

Valójában nem érthető az, hogy az eredeti reformprogramban szereplő négy üzletágból miért került egy ötödik kialakításra, illetve a hatodik üzletág is megjelent humánpartner és humánszolgáltató képében.

A humánpartner és szolgáltató szervezet kialakítása csak tovább bonyolítja a humánoldal működését, arra való tekintettel, hogy csomópontokra összevonják őket és még bonyolultabbá válik az ügyintézés. Gondoljuk csak végig egy dolgozó felvételét, vagy kiléptetését. Ezidáig egy épületen belül lekörözte tették az adott munkavállalót, a most kialakított rendszerben pedig több nagy kört kell leírnia.

A köröztetés elkezdődik a *Főpályamesteri* szakaszon, folytatódik az *Osztálymérnökségen*, aztán a munkavállaló továbbmegy a *Csomóponti Humánszolgáltatóhoz*, illetve partnerhez és legvégül tiszteletét teszi a *Területi Központban*. A fenti kálváriát végigjárták már a munkavállalók az 1977-től 1987-ig működő *Körzeti Üzemfőnökségek* idején.

Hiába vannak szabályok

„A MÁV Rt. Működési és Szervezeti Szabályzatának" tervezete alapján látható, hogy a *MÁV Rt.* tevékenységének üzletágakba való átszervezése következtében – és talán más, általunk nem ismert ok miatt is – szervezeti burjánzás és a vezetők számának megtöbbszöröződése az eredmény.

A szervezeti egységek és vezetők számának jelentős növekedése bekövetkezett mind a központi funkcionális egységeknél, mind az üzletágak központi szerveinél, de az utóbbiak területi végrehajtó szerveinél is. Emiatt úgy gondoljuk, hogy a jó átláthatóság, a szervezeti egyszerűség, a kevés koordinációval járó működőképesség követelményétől messze került ez az állapot.

A kicsi, egymástól feladatkörileg elválasztott egységeknek alig lesz kitekintésük a szervezet egészének, vagy éppen az üzletáguknak a működésére, sok sajátos, kicsi részérdek fog megjelenni, sok lesz az egységek közti koordinációs feladat stb., amelyek a működés eredményessége ellen hatnak majd. Ez objektíven érvényesülő, várható tény. Hiába vannak a tervezetben általános együttműködési kötelezettségek és szabályok, a közvetlen anyagi érdekeltségek eltéréseit önmagában ezek alapján nem lehet feloldani.

Talán ezeken felül az üzletágak felsőbb vezetőinek prémiumrendszerébe kellene olyan szabályokat beépíteni, amelyek alkalmasak arra, hogy őket és általuk a beosztottaikat a közös *MÁV Rt.* érdek érvényesítése felé orientálják.

Célszerű lenne felvenni a szövegbe az alapító jelenlegi jogutódját.

Az *Ügyvezetés* döntéselőkészítő testület, és a vezérigazgató dönt. Emiatt tehát nem azt kell szabályként kimondani, hogy ennek tagjai a döntés megtörténte után a saját véleményük helyett a továbbiakban a testület véleményét kötelesek képviselni, hanem azt, hogy a vezérigazgató által hozott döntés mögé kell felsorakozniuk.

Talán nem lenne célszerűtlen felvenni az általános munkáltatói jogok közé a *KSZ*, a *KSZ Üzletági-* és *Szakági-* valamint *Helyi Függelék* kötési jogot, a *Helyi Munkavédelmi Szabályzat* kiadásának a jogát, illetve ezen kívül a munkáltatói kárfelelősség elismerését sem.

A vezérigazgató a munkaszervezet működéséért egyszemélyben felelős. Ehhez szerintünk hozzátartozik a további vezetők kiválasztásának joga is, ezt nem szerencsés, ha az alapító eleve szabályozza, döntse el a vezérigazgató, hogy milyen vezetői posztokra kíván pályázatot kiiratni, és mikor nevez ki közvetlenül vezetőt.

A *PML Igazgatóság* és a *TEB Igazgatóság* felépítése nagyon hasonló, hiszen mindkettőben területi központokról, osztálymérnökségekről és különböző szakaszmérnökségekről, illetve kirendeltségekről beszélhetünk. Azt, hogy a két igazgatóságban mennyi a szükséges *Területi Központok* és *Osztálymérnökségek* száma, semmilyen számítás nem támasztja alá.

Az így kialakított irányítási szinteken valójában nem lehet tudni, hogy hányan dolgoznak, a valamikori kétlépcsős irányításnál megszabottak voltak a létszámok. A most kialakított irányítási rendszer egyértelműen azt mutatja, hogy háromlépcsős irányítási szintet hoztak létre. *(Igazgatóság, Területi Központ, Osztálymérnökség)*

A korábban a gazdálkodási központokban, illetve a *TEFOK*-ba kimentett műszaki és irodai létszámot visszahelyezték a *Területi Központok* osztályaiba, valamint az egyre inkább felduzzadó és ellenőrizhetetlen controlling csoportokba.

Megfontolandó, hogy a vállalaton belüli, az üzletágak közötti megrendelő-teljesítő viszonyból óhatatlanul adódó viták elsődlegesen vezetői szinten történő megoldására való törekvés mellett érdemes lenne-e valamilyen, a társaságon belül működő, formalizált, a vitát eldöntő testület létrehozása is, amelyhez a vezetői egyeztetés eredménytelensége esetén fordulni lehetne.

A megrendelő, teljesítő viszony kialakítása nem teszi olcsóbbá és egyszerűbbé a vasút működését, hanem azt megdrágítja és a működést gyakorlatilag veszélyeztetheti is.

Mindenki a *MÁV Rt.* működési költségeit akarja lefaragni, és azzal biztatja a vasutasokat, hogy majd ezek után, ha működik a szervezet, akkor fejlesztjük – a méretében és létszámában lecsökkentett – vasutat.

Az illetékeseknek tudomásul kellene venni, hogy a reformot végrehajtani annak megfinanszírozása nélkül lehetetlen, és enélkül csak válságkezelésről beszélhetünk. A *Vasutasok Szakszervezete* kéri a *MÁV Rt.* vezetését, hogy véleményünket szíveskedjen a társaság *Igazgatóságának* tagjaihoz eljuttatni.

Simon Dezső
elnök

Ezt... tettük

KÖTETLEN BESZÉLGETÉS

2003. január 30-án tartotta alakuló ülését a *Pálya és Mérnöki Létesítmények Igazgatóságán a Szakági Érdekegyeztető Tanács*. Az alakuló ülésen a *VSZ PG IB* kérte a hópótlék megemelését, a teljesítménybér legalacsonyabb mértékének 3000 Ft-ban történő megállapítását és a gépész vonalkezelők és szakaszmérnökök bevonását a rendszerbe.

2003. március 27-én Munkaértekezleten vett részt a *VSZ PG IB*, ahol *Szamos Alfonz PMLI* igazgató tájékoztatót tartott az *„Üzleti megvalósítási egységek működési koncepciója"* című anyagról. Tájékoztatójában kiemelte, hogy felértékelődik a területi igazgatóságok szerepe, a főnökségek átalakulnak osztálymérnökségekké, ezzel párhuzamosan gazdálkodási szerepük csökken. A fenti anyagnak nem tárgya a főnökségek és főpályamesteri szakaszok száma.

ÁTALAKULNAK A FŐNÖKSÉGEK

2003. április 4-én ülésezett a *SZÉT*, amelyen megállapodás született a készenlétet kiváltó külön megállapodás feltételeiről és díjazásáról.

2003. május 29-én tartotta soros ülését a *Szakági Érdekegyeztető Tanács*. *Szamos Alfonz* igazgató úr tájékoztatást adott a májusi vezetői döntésekről, amelynek során 2003. július 1-től az igazgatósági *TFO*-k átalakulnak területi központokká, a *PGF*-ek pedig Osztálymérnökségekké. Bejelentette, hogy 2003. második félévében az osztálymérnökségek és főpályamesteri szakaszok tevékenységének, hatékonyságának vizsgálati eredménye dönti majd el, hogy 2004. január 1-jétől hány osztálymérnökség és hány főpályamesteri szakasz fog működni.

A tájékoztatón hangzott el először felelős vezető szájából, hogy a pályavasúti létszám csökkenni fog

2003. június 4-én a *Pályavasúti Üzletág* vezetésének kezdeményezésére az üzletág vezetése kötetlen beszélgetés formájában tájékoztatta az érdekképviseleti vezetőket az elmúlt hónapok történéseiről és a következő időszak feladatairól. Ezen a tájékoztatón hangzott el először felelős vezető szájából, hogy a pályavasúti létszám 2006-ig több, mint 6000 fővel fog csökkenni. 2877 fő tevékenység racionalizálással, beruházások megvalósításával, 3250 fő pedig üzleti vállalkozásba helyezéssel csökkenti a létszámot. A *VSZ* tárgyalódelegációja az elhangzott számadatokról megdöbbenéssel értesült, mert ez új információt jelentett.

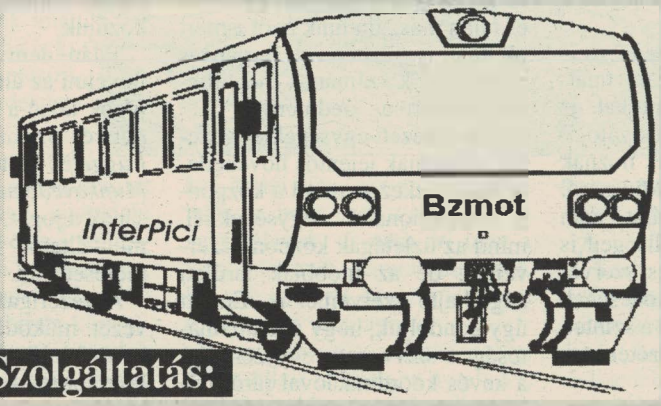
2003. július 9-én rendkívüli *SZÉT* keretében a 2003. július 1-től érvényes új Mt. és *KSZ* szerint módosítottuk a *Szakági Függelék* készenlétre vonatkozó díjazás mértékét.

Az új Mt. szerint a készenlét és az ügyelet fogalma, tartalma megváltozott. A régi értelemben a munkahelyi készenlétet felváltotta az ügyelet 2003. július 1-től. A készenlét díjazásában a *KSZ*-ben és a Szakági Függelékben magasabb értékeket tudtunk a munkavállalói oldal teljes egyetértésével a munkáltatóval szemben elérni. Külön szeretném kiemelni *PMLI* igazgató úr kompromisszumkészségét.

Polgár József

MVJ
TÜV CERT
ISO 9001
DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.



Tevékenységi körünk:
- vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
- vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
- 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
- Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése

InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás
- alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

A FÉIB-nél történtek

NEM ELBOCSÁTÁSOKAT TERVEZ, HANEM MUNKÁT AKAR ADNI...

Június 2-án ülésezett a *FÉIB*, előkészítendő a *Titkári Testület* ülését. Vendégünk volt *Szabó András* forgalmi igazgató, aki a szakágnál várható átalakításokról tartott tájékoztatót. Az igazgató úr hangsúlyozta, hogy a végrehajtás szintjén csak 2004-től lesznek változások.

Június 4-én a *Pályavasúti Üzletág* vezetése hívta kötetlen beszélgetésre a reprezentatív szakszervezetek vezetőit. Itt hallhattunk konkrét számokat először a tervezett létszámcsökkentésekről. A Pályavasút létszámát beruházások megvalósításával és állomásracionalizálással is csökkenteni kívánják, ez a tervek szerint 2877 főt érintene. A beruházásokra a kormánydöntés függvényében lesz forrás.

Június 10-én *Vizsy Ferenc*, a *SzESzA* üzletág vezetője fogadta a reprezentatív szakszervezetek képviselőit, és bemutatta az üzletágnál végrehajtás alatt levő reformot. Kifejezte félelmét afelől, hogy a *SzESzA* maradék-elven fog kialakulni. Úgy tűnik, ez sajnos bejött.

Június 24-én ülésezett a *Titkári Testület*, mely döntést hozott az *Intéző Bizottság* átalakításáról, a végrehajtás formájáról és menetrendjéről. Nem a legjobb időpontban, nyáron nagy munka előtt áll az *IB* tisztségviselő gárdája.

Július 4-én találkoztunk *Kovács Imrével*, az *ÁFU* üzletág vezetőjével. A főigazgató úr az üzletág jövőbeni terveiről tájékoztatott. Kijelentette, hogy az üzletágnál nem elbocsátásokat tervez, hanem inkább munkát akar adni a kollégáknak.

Zlati Róbert

Átszervezték a gépészeknél

Meleg alsót kapnak

Elméletileg befejeződött az átszervezés. Felállították a *Területi Gépészeti Központokat*, melynek vezetője igazgatói rangban működik mind. Ki kellett volna nevezni a telephelyvezetőket, ahol a kijelölés-kiválasztás meg is történt, de a cikk megírásáig a kinevezések még nem. Megállapodás született az üzletág vezetésével az üzletági függelék megkötéséről, valamint a munkaruházati utasítás helyi függeléki szabályainak egységesítéséről. *(Ez a megállapodás július. 16-án kerül aláírásra.)* A munkaruhával ellátott munkavállalók 2004-ben egy hosszú ujjú pólót és egy hosszú meleg alsót kapnak kiegészítésként.

Megállapodás született az üzletág vezetésével az üzletági függelék megkötéséről...

Nem született megállapodás a létszámleépítés szakszervezeti kezeléséről *(Egyetértési jog a tagjaink vonatkozásában.)*

2003. július 30-án, ünnepélyes *GIB* ülésen *Simon Dezső VSZ* elnök és *Karácsony Szilárd* alelnök jelenlétében *Meleg János IB* titkár adta át *Molnár István* Zalaegerszeg nyugdíjba került *szb.* titkárának, *Temesvári István Miskolc GF szb.* titkárának, valamint *Gyüre Sándor Záhony Műszaki Kocsiszolgálati Főnökség szb.* gazdasági felelősének a *VSZ GIB* díjat.

Pszota Árpád

Újabb eredményeink

A *VSZ* Távközlő, – Erősáramú és *Biztosítóberendezési Intéző Bizottsága* az elmúlt időszakban túljutott két eredményes szakági egyeztetésen, amelynek eredményeként fordulószolgálatos munkavállalóink egy része megkapja a második munkaközi szünetért járó 175%-os díjazást, méghozzá visszamenőlegesen 2002. január 1-jéig.

További eredményként könyvelheti el az *Intéző Bizottság*, hogy *TVG* vezetőinknek a rendelkezésre állás időszakában is fizetik a *TVG* vezetői pótlékot.

A szakági érdekegyeztetés keretén belül pontosan meghatároztuk a telephelyen kívüli munka fogalmát, amelynél az Mt. 76/C.§ (2) pontjában foglaltakat, valamint a *KSZ* idevonatkozó szabályait, és a 2003-ban érvényes *Szakági Függelék* megállapodásait alkalmaztuk. Érintett munkavállalóink örömére a telephelyen kívül végzett munkánál megszűnt a közigazgatási határ fogalma és a bejárati jelzők közötti állomás figyelembevétele.

A *Pályavasúti Üzletág* létrejötte kapcsán megismertük az üzletág vasúti vezetőit, ahol tájékoztatást kaptunk a 2006-ig várható üzletági változásokról. Sajnos ezen a tájékoztatón szembesültünk azzal a ténnyel, hogy a *MÁV Rt.* vezetése nem tart igényt a szakszolgálathoz tartozó valamennyi munkavállalóra, és mintegy 2200 fő munkavállalótól tevékenység kihelyezés kapcsán meg akarnak válni.

Természetesen a *Vasutasok Szakszervezete* úgy gondolja, hogy valamennyi munkavállalóra szükség van. A *MÁV* vezetőinek elképzelései megalapozatlanok, és egy rosszul felmért létszámgazdálkodásnak akarnak megfelelni.

A tevékenység-kihelyezés gondolata elsősorban az *Erősáramú* tagozatunkat és a *Távközlő* tagozatunkat érinti. *Intéző Bizottságunk* felkészült arra, hogy az érintett munkavállalói csoportokat megvédje egy meggondolatlan vasúti szervezéstől.

A *Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban* a többi szakmai érdekképviselet mellett nem csak részt veszünk, hanem javaslataink kal elő is segítjük a *VSZ* tárgyaló delegációjának működését. Ez megnyilvánult a *KSZ* módosítása során, itt elsősorban a készenlét *KSZ*-ben történő módosítására, illetve elfogadására gondolunk.

A múlt hónap végén az *Intéző Bizottsághoz* tartozó titkárok, illetve tagozati képviselők értekezletet tartottak, és meghatározták az őszi tárgyalásokra való felkészülés szakágra vonatkozó ütemét, azóta is folyamatosan érkeznek a *KSZ*-re, cafetériára és bértarifára vonatkozó javaslatok, elképzelések.

Intéző Bizottságunknál nem csak a munka folyik, hanem ennek eredményeként két kiemelkedő munkát végző kollégánk, *Jászai Béla* és *Dienes Károly* a *Vasutasok Szakszervezete Arany Jelvény* kitüntetésben részesült, illetve *Dienes Károly* kollégánk a *Dán Vasutas Szakszervezetnél* továbbképzésen vett részt. Ezúton is gratulálunk a kitüntetésekhez.

Az *Intéző Bizottság* titkáraként folyamatosan közvetlenül tudok találkozni a szakaszokon, kirendeltségeken dolgozó munkavállalókkal, így tájékoztatni tudom szakszervezeti tagságunkat, és a nem szervezett munkavállalókat a 2003-ban még reánk váró feladatokról.

Kérem a *TEB Intéző Bizottsághoz* tartozó VSZ tagságot, illetve a tevékenységi körünkbe tartozó munkavállalókat, hogy az elkövetkező időkben is legyenek figyelemmel tevékenységünkre, ugyanakkor javaslataikkal, elképzeléseikkel is segítsék elő, hogy az érdekvédelemben hatékonyabban végezhessük munkánkat.

Kotter József

Várjuk javaslatait

Kotter

III. Női Civil Kerekasztal

NŐSZERVEZETEK ORSZÁGOS TALÁLKOZÓJA

1993 és 1995 után immár harmadik alkalommal került sor a *Női Civil Kerekasztal,* a nőszervezetek országos találkozójára. Megrendezésére május 30-31-én Budapesten, a Benczúr Hotelban került sor. A találkozó főszervezői a *Magyarországi Női Alapítvány (MONA)* és a *Magyar Internetező Nők Egyesülete (MINőK),* támogatói a *Nyílt Társadalomért Intézet Nőprogramja* és a *Soros Alapítvány* voltak.

kapcsolatteremtés, információcsere, együttműködés

INFORMÁLÁS

A tanácskozás célja: a résztvevő nőszervezetek informálása az aktuális hazai és nemzetközi esélyegyenlőségi kérdésekről; lehetőség biztosítása a kapcsolatteremtésre és az információcserére; az országos női civil hálózat elindítása – az együttműködés reményében.

Csapó Ida (MINőK) és *Zentai Violetta (MONA)* megnyitó beszédükben szóltak arról, mi tette különösen aktuálissá a találkozó létrehozását. Több olyan történés zajlik jelenleg, melyek közvetlenül és hosszú időre meghatározzák a nők élethelyzetét, esélyeit. Így: itt állunk az európai uniós csatlakozás küszöbén; elkészült a *Nemzeti Civil Alapprogram;* megszületett az Egyenlő bánásmódról és esélyegyenlőségről szóló törvénykoncepció.

TALÁLKOZÓK

Időről-időre össze kell jönniük a nőszervezeteknek azért is, hogy áttekintsék hol tart, mit ért el a nőmozgalom a rendszerváltás óta.

A megnyitók után előadások hangzottak el. Az első napon: *Svastics Carmen (a júliusban megalakuló Esélyegyenlőségi Kormányhivatal munkatársa)* előadásában a kormányhivatal terveiről beszélt a civil szervezetekkel való együttműködésben. *Bitskey Botond* alkotmányjogász az Egyenlő bánásmódról és esélyegyenlőségről szóló törvénykoncepcióról, *Szabó Szilvia* a *Szociális Innovációs Alap* munkatársa *„Esélyeink és lehetőségeink – nőként az Európai Unióban"* címmel tartott előadást. *Wirth Judit,* a *MANF* munkatársa – a *CEDAW* egyezmények a nőszervezetek munkájában – a női jogok érvényesítésében betöltött gyakorlati jelentőségéről szólt. *Dalos Rimmer,* a *MONA Kuratóriumának* tagja a *Nőház* létrehozásáról tartott beszámolót.

ÖSSZEFOGÁS

A második napon *Bullain Nilda,* a *Nemzetközi Nonprofit Jogi Központi* munkatársa a nőmozgalom és a civil társadalom kapcsolatáról, az összefogás szükségességéről beszélt. *Kispéter Erika, a Nők a Nőkért, Együtt az Erőszak Ellen (NANE)* egyesület munkatársa az *Európai Női Hobby (EWL)* brüsszeli szemináriumáról adott tájékoztatást. *Csapó Ida,* a *MINőK Egyesület* elnöke a valóságos és szociális hálózatépítés, a *Nőtárs Levelező Lista* jövőjéről beszélt *„Pók asszonyok"* címmel.

Az előadásokat élénk vélemény-nyilvánítások követték, majd a résztvevők hat szekció keretében vitatták meg a nők helyzete a munkaerőpiacon, a közéletben, a nők elleni erőszak, a női civil szervezetek sajtókapcsolatai, *PR* tevékenysége, az élethosszig tartó tanulás, az egészségügy és a nők esélyegyenlőségének kérdéseit.

Az összefogás, együttműködés megteremtése érdekében létre kell hozni a magyar civil nőszervezetek valamilyen szövetségét

EGYENLŐ BÁNÁSMÓD, ESÉLYEGYENLŐSÉG

A tanácskozáson a tipikus női civil szervezetek mellett képviseltette magát és nagyon aktívan részt vett a munkában néhány szakszervezeti nőszervezet is, így az *MSZOSZ Női Választmánya,* a *Vasutasok Szakszervezete Női Tagozata,* a *Bölcsődei Dolgozók Demokratikus Szakszervezete.*

TANULSÁG

A tanácskozás hasznos volt, és több tanulsággal is szolgált: a rendszerváltást követően Magyarországon is erőteljesen megindult a civil szerveződés, jelenleg kb. 60 ezer civil szervezet van bejegyezve, ezek közül kb. 160 nőkérdéssel foglalkozó található. Sajnálatos, hogy ez a nagy létszám nem járt együtt kellő hatékonysággal, mert a létrejött alapítványok, egyesületek, munkacsoportok többsége még ma is egymástól elszigetelten, egymásról kevés információ birtokában tevékenykednek. Ha röviden jellemezzük a magyar civil mozgalmat, akkor elmondható, hogy struktúra van, sok esetben tartalom nélkül. Ha valamikor, most igazán nagy szükség van a női civil szféra összefogására, együttműködésének megteremtésére, hiszen az EU-s anyagi forrásokhoz csak együttes pályázatok útján lehet majd hozzájutni, s a magyar nők érdekében az EU-ban eredményesen fellépni.

SZÖVETSÉG

A találkozó résztvevői kinyilvánították, hogy az összefogás, együttműködés megteremtése érdekében létre kell hozni a magyar civil nőszervezetek valamilyen szövetségét; ki kell építeni a nőhálózatot, összeállítani a nőtárs levelező listát; célszerű lenne a *Nőház* létrehozása; el kell érni a civil szervezetek nagyobb mértékű anyagi támogatását, mert a legtöbb anyagi erőforrás hiánnyal küzd; a függetlenség megőrzése mellett partneri kapcsolatot szükséges majd kialakítani a júliusban felálló *Esélyegyenlőségi Kormányhivatallal* annak érdekében, hogy növekedhessen a civil nőszervezetek befolyása a törvényalkotásra, a nők helyzetét meghatározó esélyegyenlőség-politika alakítására; el kell érni, hogy az Egyenlő bánásmódról és Esélyegyenlőségről szóló törvény végleges megfogalmazásában és megalkotásában figyelembe vegyék a nőszervezetek észrevételeit, javaslatait; szükség van az összefogást is erősítő társadalmi jövőkép kialakítására.

Kollár Sándorné

Tájékoztató az MSZOSZ Szövetségi Tanács 2003. JÚNIUS 26-I ÜLÉSÉRŐL

A Szövetségi Tanács értékelte a kongresszus óta eltelt közel két hónap munkáját, meghatározta a főbb érdekképviselet és szervezetpolitika céljait.

A Szövetség meghatározó fontosságú feladatairól:

Ösztönözni kell a partnerszervezetek létrejöttét

BÉRKÉRDÉS:

Az *MSZOSZ* nem mondhat le bérfelzárkóztatási programjáról. Határozottan visszautasításra került az a nézet, miszerint a bérek felelősek a gazdaság állapotának kedvezőtlen alakulásáért. Elsősorban a kiszámíthatatlan, bizonytalan gazdaságpolitika, a növekvő bérkiáramlás felelős azért, hogy a gazdaság letért a tartós növekedés pályájáról.

FOGLALKOZTATÁSPOLITIKA:

Megerősítette a Szövetségi Tanács az eddig követett stratégiát, miszerint teljes foglalkoztatottságra és 350-400 ezer új munkahely létrehozására van szükség. Az aktivitási rátát közelíteni kell az EU szinthez. Az *MSZOSZ* fenntartja a Kormánynak tett kezdeményezését a foglalkoztatási csomagterv készítésére.

MUNKAIDŐ CSÖKKENTÉS KÉRDÉSE:

Az MSZOSZ a mielőbbi megállapodást sürgeti a 38 órás munkaidő bevezetéséről. A *Szövetségi Tanács* állást foglalt a nyomásgyakorlás eszközeinek igénybevételéről, amennyiben a tárgyalások nem vezetnek eredményre.

Az EU-csatlakozásra történő felkészülés folytatása során a tennivalókat együttesen megtervezve, megosztva a szerepeket, markánsabb megjelenésre kell törekedni.

Az *MSZOSZ* kezdeményezi, hogy ősszel kerüljön sor tárgyalásra az aláíró szervezetek és a miniszterelnök között a megállapodásban foglaltak teljesüléséről.

Az érdekegyeztetés fejlesztése érdekében az *MSZOSZ* stratégiai célként tűzi ki maga elé, hogy őszig álljanak fel a paritásos bizottságok és kezdjék meg munkájukat. Az *MSZOSZ Szövetségi Tanácsa* áttekintette az idei év béralakulási folyamatait. 2003. január-áprilisban a KSH adatai szerint a bruttó nominális átlagkereset 14,8%-kal, a nettó átlagkereset 18,5%-kal, a reálkereset 13,5%-kal haladta meg az egy évvel korábbit. 2003-ban a közszférában jelentősen túlteljesült az *OÉT* keresetnövekedési ajánlásában közölt átlagos 4,5%-os reálkereset-növekedés, e területen 20,5%-ot tett ki a reálkereset-növekedés, míg a versenyszférában az átlagos reálkeresetnövekedés csupán 9,87% volt. A bruttó minimálbér nettó értéke az adójóváírás emelése következtében 5,4%-kal emelkedett. Ennek ellenére a minimálbér nettó összege alacsonyabb, mint a KSH által közzétett hivatalos létminimum értéke egy keresőnél. Az *MSZOSZ Szövetségi Tanácsa* 2004. évre a bértárgyalásokkal kapcsolatban az alábbi elvárásokat fogalmazta meg: 2004-ben a reálkereset legalább a *GDP* növekedési ütemével megegyezően emelkedjen. E célt szem előtt tartva az MSZOSZ 2004-re bruttó bérnövelési megállapodást kíván kötni, mely mértékének kialakítására az ősz folyamán kerülhet sor, amikor a költségvetési-, az adó- és a járulékfeltételek véglegessé válnak.

MINIMÁLBÉR NETTÓ ÖSSZEGE ALACSONYABB, MINT A KSH ÁLTAL KÖZZÉTETT HIVATALOS LÉTMINIMUM...

A közszféra béremelése után a versenyszféra munkavállalói is jelentős növekedést várnak kereseteik alakulásában; 2004-ben olyan kereset-növekedést szükséges elérni, amely érzékelhető előrehaladást jelent a hazai bérek európai uniós felzárkóztatásához; folytatódjon a legkisebb keresetek, a minimálbér átlagos ütemet meghaladó emelése, és az közelítsen az átlagkereset 60%-ához; a munkavállalók nettó pozícióinak javítását kedvező adólépések is segítsék elő: az adótábla felső sávja úgy módosuljon a már elfogadotthoz képest, hogy az átlagkereset a felső sáv határa alatt maradjon, a napidíj összege növekedjen; az adómentes étkezési hozzájárulás összege emelkedjen; értékmegőrző növekedés történjen a társadalmi szervezet által évente egy alkalommal adható tárgyjutalom, valamint a kifizető által a magánszemélynek legfeljebb évi három alkalommal adható ajándék adómentes összegében; a szakszervezetek működési feltételeinek javítása érdekében; a munkavállalók a 2004. évi adóbevallás során a szakszervezeteknek is ajánlhassák fel adójuk 1%-át.

JELENTŐS NÖVEKEDÉST VÁRNAK KERESETEIK ALAKULÁSÁBAN...

Az *MSZOSZ* és tagszervezetei továbbra is hangsúlyozzák a bértárgyalások fontosságát, a megállapodásokon alapuló bérfelzárkóztatási folyamatot. Ennek érdekében a kormánynak a jelenleginél sokkal határozottabban kell ösztönöznie és segítenie a kollektív bérmegállapodások létrejöttét. Meg kell teremteni az ehhez szükséges, a mainál megfelelőbb jogszabályi hátteret, ösztönözni kell a partnerszervezetek létrejöttét és együttműködésüket.

Simon Dezső
Elnök

AZ OSZTRÁK VASUTAS SZAKSZERVEZET XVII. KONGRESSZUSA

Az *Osztrák Vasutas Szakszervezet* 2003. június 11-13 között Bécsben tartotta meg XVII. Kongresszusát.

A kongresszuson szakszervezetünket *Simon Dezső,* a *VSZ* elnöke képviselte. A beszámoló, az alapszabály-módosítás és a középtávú program elfogadását követően került sor a vezető tisztségviselők választására.

A kongresszusi küldöttek *Wilhelm Haberzettl* volt elnököt választották újra az *Osztrák Vasutas Szakszervezet* elnökének.

Kitüntetett közösségek, tisztségviselők

AZ 53. VASUTASNAP TISZTELETÉRE

2003. július 1-jén a *Vasutasok Szakszervezete* Ürömi utcai székházában az esemény rangjához méltó helyszínen tartotta a *Vasutasok Szakszervezete* központi kitüntetési ünnepségét. Az ünnepséget *Karácsony Szilárd* szervezetpolitikai alelnök nyitotta meg. *Simon Dezső* elnök ünnepi köszöntőjében szakszervezetünk több évtizedes hagyományát folytatva megköszönte valamennyi tisztségviselő munkáját. Ezt követően átadta a kitüntetéseket azoknak a tisztségviselőknek és alapszervezeteknek, akik az *Elnökség* megítélése szerint az átlagosnál többet tettek és tesznek aktív és nyugdíjas tagjaink érdekében.

AZ ÜNNEPSÉGEN A KITÜNTETETTEK, A VSZ VEZETŐI, AZ ELNÖKSÉG TAGJAI, KÖZÉPSZERVI TITKÁRAI ÉS A RÉTEGSZERVEZETEK VEZETŐI VETTEK RÉSZT.

A Dicsérő Oklevelet átvették: Kókai Pál, Suszter Csaba és Szabó Miklós

ÉVTIZEDES HAGYOMÁNY

Simon Dezső, a *VSZ* elnöke ünnepi köszöntőjében kitért arra, hogy a *Vasutasok Szakszervezete* több, mint egy évszázados működése során mindig a legfontosabb érdekvédelmi feladatának tartotta, hogy a törvények, szerződések, megállapodások az itt szolgálatot teljesítő emberek, illetve a már megérdemelt pihenésüket töltő nyugdíjasok életét, sorsát pozitívan befolyásolja. Ennek megvalósításáért dolgoznak, és küzdenek ma is a *Vasutasok Szakszervezete* tisztségviselői. Több évtizedes hagyomány, hogy azon tisztségviselők munkáját, akik fáradtságot nem ismerve az átlagosnál többet tesznek aktív és nyugdíjas tagjaink érdekében, szakszervezetünk kitüntetéssel is elismeri. Ezt a hagyományt kívánjuk ápolni és folytatni mai ünnepségünkön is – hangsúlyozta *Simon Dezső,* majd átadta a kitüntetéseket.

■ A VSZ Elnöksége Dicsérő Oklevele

A *Vasutasok Szakszervezete Dicsérő Oklevelet* és a hozza tartozó száz-százezer forint pénzjutalmat az alábbi alapszervezetek pályázat útján nyerték el.

1. A VSZ Székesfehérvári Nyugdíjas Alapszervezete.

A kitüntetést az alapszervezet képviseletében **Szabó Miklós,** a nyugdíjas alapszervezet elnöke vette át. Az alapszervezet a székesfehérvári csomóponti főnökség nyugállományba került tagjait fogja össze. Folyamatos és élő kapcsolatot tart a tényleges alapszervezetek titkáraival, ez nagymértékben hozzájárul ahhoz, hogy egyre többen igazolnak át a nyugdíjas szervezethez. *Szakszervezeti* életük tervszerű és rendszeres. Szakszerű tanácsokkal és tevőlegesen is segítik megoldani tagjaik problémáit.

2. A VSZ Záhonyi Közúti Szállítási Főnökség Szakszervezeti Bizottsága

A kitüntetést az alapszervezet képviseletében **Kókai Pál** *szb*-titkár vette át. A főnökség speciális tevékenysége miatt érdekvédelmi munkájuk nem illeszthető be a hagyományos vasúti tevékenységbe, ezért is figyelemre méltóak az e téren kifejtett erőfeszítéseik és elért eredményeik. A munkavállalók elismerik és értékelik a helyi szakszervezeti bizottság munkáját.

A munkavállalók elismerik és értékelik a helyi szakszervezeti bizottság munkáját

Ennek bizonyítéka, hogy az alapszervezet taglétszáma folyamatosan nő, szervezettségük 2003. március 31-én 70%-os, ami magasan az országos átlag felett van.

3. A VSZ Körzeti Bizottsága Nyíregyháza

A kitüntetést az alapszervezet képviseletében **Suszter Csaba** *szb*-titkár vette át. Az alapszervezet évek óta kiegyensúlyozott, a tagság által is elismert érdekvédelmi, érdekképviseleti munkát végez. Ezt bizonyítja a taglétszám stabilitása és szervezettségük alakulása. A tagsággal való napi kapcsolatnak köszönhetően a tagdíj levonásra történő visszaállás is zökkenőmentes volt, a tagdíjfizetési morál kiemelkedő.

■ A VSZ Aranyjelvény kitüntetés

Idén 13. alkalommal vehették át a kiemelkedő munkát végző tisztségviselők a *Vasutasok Szakszervezete* – 1990. októberében alapított – *Arany Jelvény Kitüntetését.*

1. Palotai Árpád, a *MÁV Rt. Budapest-Keleti Csomóponti Főnökség szb*-titkára, aki 1986 óta élvezi a tagság bizalmát. Az ismert körülmények hatására a

ARANYJELVÉNYESEINK

⇨ készpénzes tagdíjfizetéskor az alapszervezet szervezettsége jelentősen nem csökkent, a tagdíjfizetési morál példamutató volt. *Jegyvizsgálói* beosztása mellett lelkiismeretes, kiemelkedő munkát végez a munkaügyi kapcsolatok terén.

2. Péter József, *MÁV Rt. Kisújszállási Pályagazdálkodási Főnökségének szb* gazdasági felelőse, aki 1988-tól választott szakszervezeti tisztségviselő. Az első időszakban, mint társadalmi munkavédelmi ellenőr, majd az alapszervezeti könyvtár könyvtárosaként tevékenykedett. Az 1994. évi választások óta az alapszervezet gazdasági felelősi tevékenységét végzi. Munkáját példamutatóan, nagy szakértelemmel látja el. Aktívan kiveszi részét a tagszervezésben, a szakszervezeti taglétszám megtartásában.

3. Simkó István, a *MÁV Rt. Sajószentpéteri Állomásfőnökségének szb* titkár-helyettese, aki 1968-tól szakszervezeti tag, 1984-től tisztségviselő. Agitatív munkájának köszönhetően Sajószentpéter Állomáson sikerült megőrizni és növelni a szervezettséget. A tagdíjfizetési morál az állomáson kiemelkedő, ezen tevékenységet szb-titkár helyettesként más állomásokon is sikeresen végzi. Szakmai munkájával nagyban segíti az szb munkáját.

4. Molnár József, a *MÁV Rt. Pécsi Személyszállítási Üzletág Regionális Osztályának* szakszervezeti főbizalmija, aki 1966-tól szakszervezeti tag, 1985-től tisztségviselő. Harminchét évi szakszervezeti tagság után nyugdíjba vonul. Tíz éven át Dombóvár Állomás szb-elnöke, három éven keresztül Dombóvár Állomás *VSZ*-es *ÜT* elnöke volt. *Igazgatóságba* kerülése után egységbe szervezte a *Személyszállítási Osztály* tagjait. Részt vett a 2000. évi sztrájkban, utána folytatta a tagszervezést. 2003-ban megszervezte a fővizsgálók szb-csoportját.

5. Diénes Károly, a *MÁV Rt. Kiskunfélegyházi Villamos Vonalfőnökségének szb* titkára, aki 1973-tól tagja a szakszervezetnek, 1991-től szakszervezeti tisztségviselő. Harmadik ciklusban látja el az alapszervezeti titkári feladatokat. *Érdekvédelmi,* érdekképviseleti feladatainak elvégzését az igényesség, a helyi kollektíva érdekeinek magas szintű képviselete jellemzi. Ennek eredményeként 2000-ben alapszervezetüket a *VSZ Dicsérő Oklevéllel* tüntette ki. Az elismerés átadása óta is munkáját példamutató szorgalommal, munkatársainak megelégedésére látja el.

6. Jakab Tibor, a *MÁV Rt. Jánosháza Állomásfőnökség* szakszervezeti bizalmija, aki 1962-től tagja a szakszervezetnek, 1988-tól tisztségviselő. Munkáját lelkiismeretesen végzi. Tagtársai mindig számíthatnak rá, véleményét szívesen meghallgatják. Több éven keresztül szb-titkári funkciót is betöltött a Lesencetomaj–Ötves–Jánosháza vonalon.

7. Jászai Béla, a *MÁV Rt. Záhonyi TEB Főnökség szb* titkára, aki 1963-tól szakszervezeti tag, 1978-tól tisztségviselő. Több évtizedes szakszervezeti tevékenysége nagyban hozzájárult szervezettségük 52%-os alakulásában. Aktivitásával, szociális érzékenységével elismerést vívott ki a főnökség dolgozói között. Aktív tagja a területi bizottságnak, pénzügyi munkájuk rendezett, szervezeti életük elismerésre méltó.

8. Boldog István, *MÁV Rt. Győri Gépészeti Főnökség szb* elnöke, aki 1968-tól szakszervezeti tag, 1971-től tisztségviselő. Több évtizede aktív tisztségviselője a *VSZ*-nek. A helyi alapszervezet tisztségviselői tevékenységén túl több évig volt a *VSZ Műszaki Kocsiszolgálati Tagozat* vezetője. Gazdasági tevékenysége *(részlegvezető)* mellett is aktív és segítő tisztségviselője maradt alapszervezetének, ahol a szervezettség eléri a 48%-ot.

Azon tisztségviselők munkáját, akik fáradtságot nem ismerve az átlagosnál többet tesznek aktív és nyugdíjas tagjaink érdekében, szakszervezetünk kitüntetéssel is elismeri

Tirjákné dr. Novák Ilonának Simon Dezső átadja az Aranyjelvényt

9. Aradi László, a *MÁV Rt. Vezérigazgatóság szb* titkára, aki 1970-től tagja a szakszervezetnek, 1990-től szakszervezeti tisztségviselő. A *Vezérigazgatóság Alapszervezetében,* a *KHI IB* szervezeti életében végzett kimagasló szakmai és szervezeti munkája alapján javasolja a testület kitüntetésre. Több évtizedes tapasztalata, embersége, segítőkészsége példaértékű.

10. Kiss József, a *Járműjavítók Intéző Bizottsága* egykori titkára, a *Szombathelyi Vasjármű Kft.* munkatársa, 1967-től szakszervezeti tag, 1993-tól tisztségviselő. Több éven keresztül, 1993. januárjától volt a *MÁV Vasjármű Kft. szb*-titkára 2000. decemberig. 1998-tól a *VSZ Járműjavító IB.* ügyvivő titkárhelyettesi funkciót látta el 2000-ig. A *Szombathelyi Vasjármű Kft.* alapszervezete jelenlegi, illetve eddigi sikeres működéséhez nagyon sok segítséget adott, illetve ad a mai napig.

11. Németh Ilona, a *VSZ Országos Nyugdíjas Szervezet* elnökségének tagja, aki 1955-től tagja a szakszervezetnek, 1971-től tisztségviselő. *A VSZ ONYSZ Szombathely* területi képviselet vezetője. Több, mint 10 éve nagy szorgalommal és felelősséggel dolgozik a vasutas nyugdíjasok ügyében. 2002-tól a *Vasutas Nyugdíjasokat Támogató Alapítvány* elnöke.

12. Tirjákné dr. Novák Ilona, a *VSZ Pénzügyi Ellenőrző Bizottságának* volt elnöke, aki 1978-tól tagja a szakszervezetnek, 1994-től tisztségviselő. 1994-ben a XIII. Kongresszuson választották meg a *Vasutasok Szakszervezete PEB* elnökévé, mely tisztséget két cikluson keresztül lelkiismeretesen, nagy szakértelemmel látta el. Munkája során a pénzügyi szabályok betartásának ellenőrzésén túl, nagy figyelmet fordított a *VSZ* költségvetés szerinti gazdálkodására. Csaknem egy évtizedes, a *VSZ*-iránti elkötelezettségét bizonyító munkájával érdemelte ki az elismerést.

13. Marosiné Kőhalmi Ágnes, a *VSZ Pénzügyi és Ellátási Osztályának* vezetője, a központi alapszervezet gazdasági felelőse, aki 1973-tól tagja a szakszervezetnek, 1975-től tisztségviselő. 1973-tól dolgozik a *VSZ* munkaszervezetében. 2000 márciusától a *Pénzügyi és Ellátási Osztály* vezetőjeként végez elismerésre méltó munkát. A helyi alapszervezetben folyamatosan vállalt tisztséget. Jelenleg az szb gazdasági felelőse. Példamutató, három évtizeden át végzett lelkiismeretes munkája elismeréséül kapja a *VSZ Arany Jelvény kitüntetést.*

14. Papp Józsefné, a *VSZ Miskolc Területi Képviselet TK* titkára, szb-titkár. 1979-től szakszervezeti tag, 1990-től tisztségviselő. Alkotó, tevékeny résztvevője a vasutas nőmozgalom újkori történetének. Kezdetben a *Női Választmány* tagja, később a miskolci terület nőfelelőse, 1998-tól a *Nőbizottság* tagja. A *VSZ miskolcsi TK* titkáraként példamutató és egyedülálló a *Vasutasok Szakszervezetében* az a természetes eszközteremtő gondolkodás és szervezetépítés, amit az elmúlt időszakban elvégzett.

Valamennyi kitüntetettnek ezúton is megköszönjük tagjaink érdekében végzett önzetlen munkáját, jó egészséget és további munkájukban sok sikert kívánunk.

Gratulálunk

A PÉLDAMUTATÓ EMBEREKET KITÜNTETÉSBEN RÉSZESÍTETTÉK

A VSZ ONYSZ RÉSZT KÍVÁN VENNI A DÖNTÉSEKBEN

Méltón ünnepeltek a vasutas nyugdíjasok

2003. július 8-án a *Magyar Vasúttörténeti Park* körcsarnokában gyűlt össze – az ország minden részéből érkezett – több száz vasutas nyugdíjas, hogy méltóképpen ünnepeljék meg az 53. Vasutasnapot. A *MÁV Rt. Vezérigazgatóság*, a *VSZ Országos Nyugdíjas Szervezete* és a *Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége* közös rendezésű ünnepségén beszédet mondott *Benczédi Mihályné, a MÁV Rt.* pénzügyi vezérigazgató helyettese, *Pallos György, a VSZ ONYSZ* elnöke és *Horváth László, a VNYKOSZ* elnöke.

Benczédi Mihályné beszédében köszöntötte a harmincöt, negyven, negyvenöt évet a *MÁV* szolgálatában töltött vasutas nyugdíjasokat. Méltatta azt a speciális szakismeretet, amelyet a társadalom mindig elismert. Kitért arra, hogy a vasutasnap hagyományai a második világháború megelőző időszakra nyúlnak vissza, amikor a vasutasok az ünnepnapokon a gyermekintézményeknek adakoztak. Amint azt a vezérigazgató-helyettes asszony elmondta, a vasutas nyugdíjasokat a vasúttársaság nagyköveteinek tekinti, akik hozzájárulnak a vasút népszerűsítéséhez. Ezt követően a *MÁV Rt.* aktuális szervezeti változásairól szólva, kiemelte az Európai Unió elvárásainak való megfelelés és a versenyképesség megteremtésének fontosságát. Mint mondta, a pályaváltás csak a vasutasok bevonásával történhet.

Pallos György az utasok életéért, a feladott áruért érzett felelősség és hivatástudat több évtizedes hagyományainak fontosságát hangsúlyozta ünnepi beszéde elején. Mint elmondta, a vasutasok szolgálati helyhez ragaszkodása is kiemelkedő, amit a mai nap is bizonyít. *Pallos György* utalt arra a jóléti és szociális rendszerre, amelynek megalkotásában a nyugdíjasok pénzzel és munkával is részt vállaltak, ezért olyan erős a kötődésük az üdülők és egészségügyi intézményekhez. Éppen ezért érdekvédelmi szervezetként igénylik és jogot formálnak arra, hogy bevonják őket a döntésekbe. Amint azt a *VSZ ONYSZ* elnöke kihangsúlyozta, olyan vasúti reformban érdekeltek, amely elősegíti a magasabb szintű vasúti szolgáltatások megteremtését, az ökológiai, energiatakarékos közlekedéspolitika részeként kellően rugalmas a fuvarpiac és személyszállítás részesedésének növelésében. A kormánytól, mint tulajdonostól pedig elvárják, hogy az konkrétan határozza meg a nyugdíjasok megbecsülésének formáit.

Horváth László, a *Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége* májusi kongresszusán újonnan megválasztott vezetőség nevében tájékoztatta a megjelenteket a klubokban folyó kulturális és egyéb szabadidős tevékenységről.

A beszédek után kitüntetések átadására került sor.

A vasútüzem és a nyugdíjasok érdekében kifejtett példamutató, eredményes munkája elismeréseként a MÁV Rt. vezérigazgatója ***„Vezérigazgatói Dicséret"*** elismerésben részesítette: *Bíró Lajos* nyugdíjas képviseletvezetőt, *Vezérigazgatóság* nyugdíjas szervezete; *Bánszegi József* nyugdíjas képviseletvezetőt, Debrecen nyugdíjas szervezet; *Ferenc Sándor* elnököt, Balassagyarmat nyugdíjas szervezet; *Lipkovics Ernő* elnököt, Sátoraljaújhely nyugdíjas szervezet; *Udvardy Lászlóné* elnököt, Veszprém nyugdíjas szervezet; *Udvari Sándor* elnököt, Békéscsaba nyugdíjas szervezet; *Viola István* elnököt, Pécs nyugdíjas szervezet; *Horváth László* elnököt, Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége; *Csatáry J. Gyuláné* központi szervezőt, Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége; *Sívók Gyuláné* klubvezetőt, Cegléd nyugdíjas klub.

A vasutas nyugdíjasok érdekében végzett áldozatos, példamutató munkája elismeréseként a Vasutasok Szakszervezete ***„Vasutasok Szakszervezete Oklevél"*** kitüntetésben részesítette: *Őry Sándor* főbizalmit, Szombathely nyugdíjas szervezet; *Dr. Nóbik István* alelnököt, Szentes nyugdíjas szervezet; *Vass Károly* elnököt, Bp. Északi Járműjavító nyugdíjas szervezet; *Szelik Mihály* elnököt, Cegléd nyugdíjas szervezet; *Tóth Miklósné* elnököt, Salgótarján nyugdíjas szervezet; *Homolya Istvánné* gazdasági felelőst, Miskolc nyugdíjas szervezet; *Csonka István* főbizalmit, Záhony nyugdíjas szervezet; *Óvári Józsefné* gazdasági felelőst, Dunaújváros; *Martiny Józsefné* gazdasági felelőst, Debrecen nyugdíjas szervezet; *Sebestyén József* elnököt, ONYSZ Budapest; *Varga Ferenc* nyugdíjas kultúrmunkást, Bp. Nyugati nyugdíjas szervezet.

A Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége ***„Országos Klubszövetségi Oklevél"*** elismerésben részesítette: *Pap Zoltán* főmunkatársat, MÁV Rt. Vezérigazgatóság; *Bánsági Ferenc* klubvezetőt, Központi Klub; *Marosi Miklósné* klubvezetőt, MÁV Rt. Vezérigazgatóság klubja; *Varga Andrásné* klubvezető-helyettest, Békéscsaba Nosztalgia Nyugdíjas Klub; *Herczku Andrásné* klubvezetőt, Tornyospálca Egyetértés Nyugdíjas Klub; *Szkibák Istvánné* klubvezetőt, Záhony Életet az Éveknek Nyugdíjas Klub; *Márton László* klubvezetőt, Miskolc *Baross Gábor* Vasutas Nyugdíjas Klub; *Borsi Sándorné* klubvezetőt, Székesfehérvár Vasutas Nyugdíjas Klub; *Tóth Istvánné* klubvezetőt, Szolnok II. Rákóczi Ferenc Vasutas Nyugdíjas Klub; *Schermanné Kósa Erzsébet* klubvezetőt, Karcag Vasutas Nyugdíjas Klub.

Az ünnepség befejezéseként a Vasutas Nyugdíjas Klubok szolnoki országos vetélkedőjén helyezést elért művészeti csoportok adtak színvonalas műsort a megjelenteknek.

Mi! támogatjuk...

Kósáné dr. Kovács Magda MSZP, és Béki Gabriella SZDP képviselők – a Házszabály adta lehetőségek felhasználásával – március végén országgyűlési határozati javaslatot nyújtottak be az országgyűlés elnökének.

A címe már önmagában sokatmondó: *„Nyugdíjasok helyzetének és életminőségének javításáról, az uniós csatlakozás folyamatában."* A vasutas nyugdíjasok örömmel üdvözlik ezt a kezdeményezést, amely felhívja a kormány figyelmét arra a felelősségre, amelyet az idős emberek méltóságának biztosításáért, anyagi és lelki jólétükért tenni kell, különösen most, az európai uniós csatlakozásunk kapujában.

Szociális ajánlások

Nem véletlen, hogy a bevezetésben az EU szociális ajánlásait idézik, ami felhívja a tagországok figyelmét a megfelelő anyagi források és a tisztes életszínvonal biztosítására; az időskori aktivitás megőrzésére, a kiegészítő vagy főfoglalkozási lehetőségek bővítésére; az idős személyeknek nyújtott szolgáltatások és a társadalmi szolidaritás jegyében nyújtott kedvezményekre azért, hogy az idősek a társadalom teljes értékű tagjai maradhassanak; a szabadon választott, életmódjukhoz szükséges egészségügyi gondozásra; az intézetben élő idős személyek számára a magánélet tiszteletben tartása melletti segítségnyújtásra és az intézeti életfeltételek meghatározásában való részvételre.

Vizsgálják felül

Feltételezhető, hogy az általános elveket nem kérdőjelezik meg a T. Ház egyik oldalán sem. Számunkra azonban azok a konkrét javaslatok meghatározóak, miszerint az Országgyűlés hívja fel a kormányt, hogy vizsgálják felül a nyugdíjemelés rendszerét, javítsák a jelenlegi vegyes indexálás belső arányait úgy, hogy a keresetek és a nyugdíjak reálérték-különbsége csökkenjen. (Ez ugyan nem felel meg a nettó jövedelem-kiáramlással arányos és általunk igazságosnak tartott módszernek, de ha a jelenlegi 50-50%-os arány helyett a 70-30%-os arányt vezetnék be a keresetnövekedés javára és az infláció figyelembevételének rovására, már ez is növelné az éves nyugdíjemelések mértékét néhány százalékkal.) – Mikor és hogyan lehet áttérni a tervezett bér- és árnövekedési mutatók helyett az előző évi tényleges mutatók alkalmazására. (Ez is régi követelésünk, ami sajnos ebben az évben sem valósult meg, holott az MSZP választási ígéretei között kiemelt helyen szerepelt.)

RAJTUNK nem múlik!

Az Idősügyi Tanács bevonásával vizsgálja meg, hogy a nyugdíjaknak a korábbi időszakban történt értékvesztése milyen korrekciós intézkedés keretében pótolható vissza a korábban nyugdíjazottak esetében. (Utoljára az 1991. évi 81. sz. országgyűlési határozat foglalkozott ezzel a kérdéssel. Ez öt éven át írta elő a régi nyugdíjak teljeskörű és fokozatos korrekcióját az életkor és a szolgálati idő alapján. 1992. július 1-jén erre a célra 10,7 milliárd forintot fordítottak, de a folytatásról a későbbi kormányok *„megfeledkeztek"*. Érthető talán, hogy éppen ezért a cikk címében a *„Mi"* szót még egy felkiáltójellel is nyomatékosítottuk.)

A továbbiakban a képviselői indítvány kitér a legalacsonyabb ellátások fokozatos emelése érdekében az állampolgári jogon járó időskori ellátás kibővítési lehetőségeire; az egyedülálló nyugdíjasok nyugdíj-kiegészítésére és arra, hogy a biztosítási feltételeket teljesítők esetében a minimálbérhez viszonyítva ne keletkezzenek túlzottan alacsony nyugdíjak.

Választási ígéret

(Ezek részben szociálpolitikai kérdések, amit nem a nyugdíjalapból, hanem a költségvetésből lehet, és szükséges finanszírozni. Másrészt csak a *„fekete"* és *„szürke"* gazdaság erőteljesebb visszaszorításával lehet a biztosítási elvek alapján folyósított túlzottan alacsony ellátásokat felszámolni.

Ebben a kérdéskörben figyelemreméltó a minimálbérre való hivatkozás. Választási ígéret: a minimál-nyugdíjak érjék el a minimálbérek 60%-át! Ez jelenleg 21.800 Ft, a célkitűzésként ígért 30 ezer forint helyett. A jövő feladatait illetően tehát nem mellékes kérdés a képviselői indítványnak ezirányú közvetett utalása.)

Foglalkozik még az előterjesztés a rugalmas nyugdíjbavonulás lehetőségeinek bővítésével (a vasútnál most inkább a nagyarányú létszámcsökkentés, alias *„humán-erőforrás mérséklés"* a mindennapok gondja!), valamint a nyugdíjasok kiegészítő kereseti lehetőségeit bővítő ápolási díj átalakításával. (Ha a beteg házastárs otthoni ápolásáért fizetnének nyugdíjkiegészítő ápolási díjat, ez feltételezhetően kevesebb kiadást jelentene a költségvetésnek, mint a kórházi ápolás napi költsége.)

Folytatni kell...

A képviselői indítvány nem öleli fel a nyugdíjkérdés összes megoldandó feladatát, de megvalósítása előrelépést jelentene a jóléti rendszerváltás elég rögösnek tűnő útján. Előbb-utóbb folytatni kell az 1997-ben elkezdett nyugdíjreformot. Nem került még sor a rokkantsági nyugdíjrendszer átalakítására, a korkedvezményes nyugdíjbavonulás lehetőségeinek felülvizsgálatára, az özvegyi nyugdíjak választási ígéretnek megfelelő mértékű emelésére, a társadalombiztosítási alapok járulékbefizetők bevonásával történő ellenőrzésére, és így tovább.

Emelt fővel

Mindezek meghatározó feladatai lehetnek mind az országgyűlésnek, mind a kormánynak, hogy idős állampolgárai is emelt fővel tudjanak belépni az Európai Unióba. Rajtunk nem múlik! A vasutas nyugdíjasok a képviselői indítványt szakszervezeti hovatartozás és pártelkötelezettség nélkül támogatják. Reméljük, hogy az országgyűlés képviselői is így gondolják, és sem a javaslatok megalapozottságának kétségbevonásával, sem ráígérgetéssel nem akadályozzák meg a téma napirendre tűzését, illetve érdemi megvalósulását.

Dr. Kun Dezső

...A MINIMÁLBÉRHEZ VISZONYÍTVA NE KELETKEZZENEK TÚLZOTTAN ALACSONY NYUGDÍJAK

IDŐS EMBEREK MÉLTÓSÁGÁNAK BIZTOSÍTÁSÁÉRT, ANYAGI ÉS LELKI JÓLÉTÜKÉRT TENNI KELL...

Jővőre, veletek Ugyanitt!

A *Vasutasok Szakszervezete Budapesti Területi képviselete* 2003. május 28-án, immár ötödik alkalommal rendezte meg hagyományos sportnapját, a már jól ismert helyszínen, a *Ferencvárosi Vasutas Sportkörben.*

Azon a szombati napon az égiek is kegyeikbe fogadták a mintegy kétszáztíz sportolót és családtagjaikat, mind a negyvenfokos kánikula, mind a nyári záporok elkerültek bennünket, ideális körülményeket biztosítva az egésznapos sporthoz és szórakozáshoz.

Az előzetesen jelentkezett tizenhat labdarúgó csapatból tizenhárom jelent meg reggel kilenc órára Ferencvárosban, továbbá kilenc asztaliteniszező és négy sakkozó.

A rövid megnyitót *Király Károlyné TK* titkár tartotta, köszöntötte a résztvevőket, akik közül sokan már évek óta kipróbálják itt ügyességüket és tudásukat. Ezt követően *Nagy Imre, Bp. Ferencváros Csomóponti* főnöke és *Horváth István KÜT* elnök kívánt a résztvevőknek jó, és balesetmentes sportolást.

A rövid adminisztrációs feladatok után gyorsan benépesült a salak- és beton focipálya, hangos szurkolások közepette kezdetét vette a tizenöt óráig tartó versengés. Közben az asztaliteniszezők is *„harcba"* keveredtek egymással és a rendületlenül pattogó kis fehér labdával. A sakkozók pedig a *Művelődési Ház* legcsendesebb termében mérték össze tudásukat.

A jó hangulatú rendezvény után a jelszó a régi maradt: „Jővőre veletek ugyanitt...

A rendezvény egész ideje alatt nagyüzem volt a büfében. A lelkes közreműködők – az *Utasellátó Rt.* tisztségviselői valamint a *TK Ifjúsági Tagozatának* fiataljai – szinte már ipari mennyiségben készítették a hagymás-paprikás zsíros kenyeret, üdítőt, kávét, főzték a debrecenit, valamint osztották a verejtékes *„munka"* után járó dobozos sört.

A jó hangulatú rendezvény után a jelszó a régi maradt: *„Jővőre veletek ugyanitt..."*

Eredmények:

Labdarúgás:

1. Rákosrendező állomás I.,
2. Budapesti Villamos Fenntartási Főnökség
3. Terézvárosi Pályagazdálkodási Főnökség

Férfi asztalitenisz:

1. *Varga Attila,* Budapest-Ferencváros
2. *Nagy Imre,* Budapest-Ferencváros
3. *Horváth Csaba,* Budapesti TK

Női asztalitenisz:

1. *Ajtai Gizella,* Budapest-Ferencváros
2. *Nagy Melinda*
3. *Nagyné Sztolár Margit,* Budapest-Ferencváros

Sakk:

1. *Dudás Kálmán,* Budapest-Keleti
2. *Kormány János,* Budapest-Keleti
3. *Meleg János,* VSZ GIB

Záhonyi vasutasnap *sportolták a vasutasok*

Az idei vasutasnap Záhonyban sportnappal kezdődött július 5-én, amelyet 9-én a hivatalos vasutasnapi ünnepség követett.

A sportrendezvényen 9 férfi kispályás labdarúgó csapat, 2 kispályás női és 2 kispályás serdülő csapat indult. A *Nyíregyháza Kertváros és a Záhonyi VSC* csapatai barátságos futballmérkőzést játszottak.

A sportnapon volt tenisz, asztalitenisz és lengőteke is.

A sportolók, résztvevők, és érdeklődők étvágyát a főzőversenyen indult 7 csapat 350 főre elkészített bográcsos remekműve bőségesen kielégítette. Az ötfős zsűrinek a *Távközlő, Erősáramú és Biztosítóberendezési Főnökség (TEBF),* a *Közúti Szállítási Főnökség (KSZF)* és a *Gépesített Rakodási Főnökség (GRF)* csapatainak főztje ízlett a legjobban.

A **kispályás labdarúgásban** ez első helyet az *Eperjeske Üzemelők GRF* csapata szerezte meg, a második a *Galéria SC,* míg a harmadik helyezést a *Gépesített Rakodási Főnökség Komoró-Olajtelep* csapata érte el. A **legjobb kapusnak** *Kiss Zoltán* bizonyult, míg a **gólkirály** *Erdős Imre* lett. A **lábteniszt** *Gyüre Zoltán* és *Sümegi Tibor* nyerte, a második *Kovács János* és *Kovács Attila* lett, a harmadik helyen a *Polyák Béla-Pelröczi József* páros végzett.

Asztaliteniszben *Csépke Ferenc* bizonyult a legjobbnak, *Berczik Attila* a második, *Hegyaljai László* pedig a harmadik lett. A **lengőteke** bajnokságban *Kovács Eszter* vitte a pálmát, majd őt követte *Kovács Renáta* a második, *Tóth Sándor* a harmadik helyen.

A **férfi teniszben** *Orosi József* a *TEB* főnökségről és *Orosz Tibor,* a *Csomóponti Állomásfőnökség* dolgozója jeleskedett.

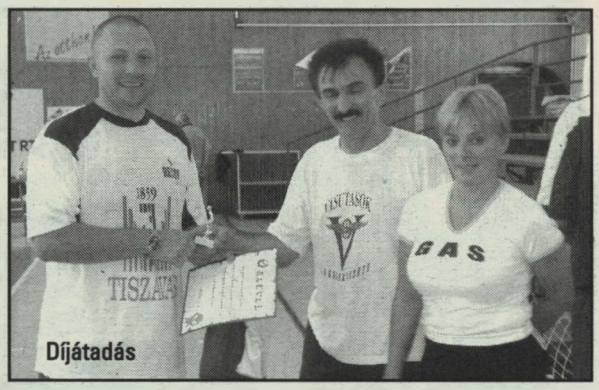
A *Vasutasok Szakszervezete* és a *Záhony-Port Igazgatóság* közös rendezvényén mintegy 200-250-en vettek részt vasutasok és családtagjaik. Este zenés kultúrműsor és koncert, valamint tűzijáték szórakoztatta a lakosságot.

Bertalan János

GRATULÁLUNK

A hagyományok ápolása a miskolci vasutasnapi sportnapon

Úgy gondolom, a reform és a radikális változások közepette is fontos a vasutas munkavállalók egészségügyi állapotának karbantartása, a vasutas családok összetartó erejének megtartása, a szabadidő hasznos eltöltése. A közelgő 53. vasutasnap területi elődöntőit rendeztük meg június 28-án Miskolcon, az *MVSC* sporttelepén. Időben mozgósítottuk tagjainkat, így sokan – többen családtagokkal, szurkolótáborral – jöttek el. Az elmúlt napok munkahelyi változásai, az új helyi vezetők kinevezése, valamint a jövőt illető bizonytalanság lekötötték minden energiánkat. Jól esett ez a hétvégi nap, amikor lazítva a szorításon, ideális körülmények között kikapcsolódhattunk. Köszönjük a *MÁV Rt.* anyagi támogatását, valamint az *MVSC* segítő közreműködését a rendezvény sikeres lebonyolításában.


Díjátadás

Hat csapat nevezett a kispályás férfi focira, míg a sakkra, ultira és asztaliteniszre is jöttek vidékről kollégák. Két hármas csoportban körmérkőzést játszva, majd a két csoportgyőztes vívott nagy csatát a díszes kupáért, melyből a végén a *Tiszavas Kft.* munkavállalói ihatták a pezsgőt. Díjaztuk minden versenyszám első helyezettjét, illetve a gólkirályt is.

Közben a családtagok is megmozgatták magukat asztalitenisz és tenisz kategóriában. Délután a finom rántottszelet elfogyasztása közben értékeltük ki a mérkőzések történéseit. Köszönet mindenkinek, aki a sportnap szervezésében segítséget nyújtott. Most is bebizonyosodott, hogy továbbra is igény van a testet-lelket *„megmozgató"* rendezvényekre.

A *Vasutasok Szakszervezete* miskolci területi képviselete továbbra is érdekelt az összefogásban, a baráti kapcsolatok alakításában, azért is, mert ez hatással van a jobb munkahelyi légkörre. Sok sikert az országos döntőbe jutott kollégáinknak.

Helyezések:

Kispályás labdarúgás: *1. Tiszavas Kft.; 2. gépészet; 3. TBF; 4. távközlési vezetőállomás; 5. utazók; 6. forgalom.*
Gólkirály: *Sidlovics Sándor, Tiszavas Kft.*
Sakk: *1. Zádori János; 2. Vasvári Béla; 3. Skreuch Ottó;*
Ulti: *1. Onodkeszi Ottó, TBF; 2. Sipkovits Sándor, TBF; 3. Bódi Endre, TBF;*
Asztalitenisz: *1. Kárpáti István, Vamav; 2. Barna József, Vamav.*

Bodnár József

Válaszd az egészséget!

Tovább bővítette szolgáltatásait a Vasutas Egészségpénztár

Szolgáltatások bővülése:

A **Vasutas Egészségpénztár Igazgatótanácsa** 2003. május 12-én kibővítette a szolgáltatási szabályzatát. A sportszerek, sporteszközök közül az alábbi termékeket téríti szerződésben álló partnereken keresztül: ***bordásfal, kerékpár, szobakerékpár, kondicionáló gépek, fitnesslabda, focilabda, kézilabda, kosárlabda, medicinlabda, röplabda, vízilabda, pingpong labda, squash labda, teniszlabda, tollaslabda, pingpongütő, pingpongasztal, pingponghálló, squash ütő, teniszütő, tollasütő, vívótőr, kard, párbajtőr, vívósisak, görkorcsolya, műkorcsolya, gyorskorcsolya, síbot, síléc, síbakancs, sífutó léc, síkötés, snowboard, szánkó.***

A pénztár naptári évenként 100 ezer forint értékben támogatja a fenti sporteszközök térítését.

A további egészségvédő termékeket téríti a pénztár szerződött partnerein keresztül: ***bioptron lámpa, testmasszírozó gép, lábmasszírozó készülék, légtisztító készülék, légpárásító készülék, inhalátor, szájzuhany, elektromos fogkefe, TENS készülék, hegyikristály készülék, infralámpa, bölcsőhalélt jelző készülék, sópipa, kompressziós harisnya.***

A pénztár fejlődése töretlen, taglétszáma meghaladta a 24 ezer főt, vagyona pedig elérte az 1,5 milliárd forintot. Országos összesítésben az egészségpénztárak között a taglétszám alapján a második legnagyobb pénztár vagyunk.

A *Vasutas Egészségpénztár* már *Interneten* is elérhető a *www.vasutasepenztar.hu* vagy a *www.epenztar.hu* oldalakon. A honlapon a pénztár alapszabályát, szolgáltatási szabályzatát, aktuális információkat olvashatnak az érdeklődők. Lehetőség van szerződések, különböző bizonylatok letöltésére, valamint megtalálható a pénztárral szerződött szolgáltatók névjegyzéke.

Fontos, hogy a pénztárral szerződéses kapcsolatban nem álló szolgáltatótól vásárolt sporteszköz, vagy egészségvédő termék számláját a pénztár nem fogadja el, még abban az esetben sem, ha a termék a szolgáltatási szabályzatban nevesítésre került. Kérjük tagjainkat, hogy az adott termék megvásárlása előtt győződjön meg arról, hogy a terméket értékesítő szolgáltató és a pénztár között a szerződéses kapcsolat fennáll-e.

A fenti készülékekre is folyamatosan szerződünk a forgalmazókkal, köztük a legnagyobb gyógyászati segédeszköz kereskedelmi vállalattal, az *Omker Rt*-vel. Az *Omker* 3% kedvezményt ad tagjainknak a gyógyászati segédeszközök, valamint az általunk támogatott gyógyhatású termékek árából. A termékek kifizetése történhet helyben készpénzzel, valamint a pénztár útján készpénzkímélő módon.

A *Vasutas Egészségpénztár* szintén szerződött gyógyászati segédeszközök forgalmazására a *Fotex Ofotért* üzleteivel. A partner a szemüvegkeret és a lencse árából 25% kedvezményt biztosít tagjaink részére.

A pénztár továbbra is támogatja tagjai belföldi üdülését, gyógyüdülését szerződött partnerein keresztül. Fontosabb partnereink: *MÁV Rt. Vasútegészségügyi Kht.*, a vasutas egyesületek, *Hunguest Hotels.* Az elmúlt hónapban szerződést kötöttünk két országos irodahálózattal rendelkező belföldi utazásszervezővel, az *IBUSZ Rt*-vel és a *Quaestor Travellel*, amelyek listaáraikból 5-5% kedvezményt nyújtanak tagjaink részére. A két új partner az ország ötven *IBUSZ*, illetve tizenhét *Quaestor* utazási irodájában várja tagjaink jelentkezését.

A szolgáltatóknál fedezetigazolással vehetik igénybe tagjaink a szolgáltatást, de természetesen a partner által kiállított készpénzes számla visszatérítésére is lehetőség van.

Vasutas Egészségpénztár

VSZ Sportnap 2003

A *VSZ* hagyományos Sportnapját *Simon Dezső*, a *VSZ* elnöke nyitotta meg. A rendezvényt megtisztelte jelenlétével *Dr. Markus Imre* miniszteri biztos, *Gaskó István*, a *VDSZSZ* elnöke, *Horváth István*, a *MÁV Rt. Központi Üzemi Tanács* elnöke, *Hiszki Mihály*, a *BVSC* elnöke és *Kiss László*, a létesítmény igazgatója.

A reggel kilenc órától délután háromig tartó sportversenyeket kispályás női és férfi labdarúgásban, férfi és női sakkban, ultiban és asztaliteniszben rendezték meg. A csapatversenybe beszámító horgászversenyt két héttel korábban Szolnokon tartották.

A mintegy ötszáz főt vonzó sportnapon a versenyzőket kísérő családtagok a strandon tölthették a délutánt, a kisgyermekeket pedig külön rajzzal, papírhajtogatással és más játékokkal várták a szervezők.

A résztvevőket *Nagy Sándor* főszakács irányításával készült babgulyással és péksüteményekkel kényeztették. A jó hangulatról az egész nap nyitva tartó Büfé is gondoskodott.

A délutáni eredményhirdetésen *Simon Dezső* adta át az okleveleket és a kupákat a legjobban teljesítő vasutas sportolóknak.

Ezúton mondunk köszönetet a *VSZ Sportbizottsága* tagjainak, minden szervezőnek és közreműködőnek, a játékvezetőknek és természetesen a *BVSC* munkatársainak a magas színvonalú sportnap emlékezetessé tételéért.

Simon Dezső, a VSZ elnöke megnyitja a Sportnapot

Immár hatodik alkalommal mérték össze ügyességüket, erejüket és tudásukat a *VSZ* területi sportnapjainak selejtezőin a *VSZ Sportnapjára* eljutott csapatok és egyéni versenyzők 2003. július 5-én a *BVSC Budapest*, Szőnyi úti Sporttelepén.

A babgulyás főzés bajnokai. Balról a negyedik Nagy Sándor főszakács

Szellemi erőpróba

A VSZ 2003. évi Sportnapjának eredményei

HORGÁSZAT

(2003. június 21. Szolnok)

Egyéni verseny:

I. Borsodi Ferenc, Járműjavító IB;
II. Korcsok Csaba, Szeged Területi Képviselet;
III. Bakos Marcell, Debrecen Területi Képviselet;
IV. Katkó Csaba, Záhony Területi Képviselet;
V. Kovács Mihály, Járműjavító IB;
VI. Kóti László, Budapest Területi Képviselet II. Csapata

Csapatverseny:

I. Járműjavító Üzemek IB;
II. Központi Hivatalok és Intézmények IB;
III. Debrecen Területi Képviselet;
IV. Budapest Területi Képviselet II. Csapata;
V. Záhony Területi Képviselet;
VI. Szeged Területi Képviselet;
VII. Budapest Területi Képviselet I. Csapata;
VIII. Miskolc Területi Képviselet

Különdíj: (a legnagyobb halat fogta)
I. Kóti László, Budapest Területi Képviselet II. Csapata, 3550 gramm

SAKK

Férfiak csapatversenye:

I. Szeged Területi Képviselet
II. Pécs Területi Képviselet
III. Miskolc Területi Képviselet
IV. Budapest Területi Képviselet II. Csapata
V. Debrecen Területi Képviselet
VI. Gazdasági Társaságok csapata

Férfiak egyéni versenye:

I. Nagydani Károly, Szeged Területi Képviselet
II. Sáfrán István, Szeged Területi Képviselet
III. Dudás Kálmán, Budapest Területi Képviselet
IV. Vasvári Béla, Miskolc Területi Képviselet
V. Zádori János, Miskolc Területi Képviselet
VI. Száz Ferenc, Pécs Területi Képviselet

Nők csapatversenye:

I. Debrecen Területi Képviselet

Nők egyéni versenye:

I. Pereszlényi Gabriella, Pécs Területi Képviselet;
II. Nagyné Gurbai Róza, Debrecen Területi Képviselet;
III. Szécsényi Mihályné, Szeged Területi Képviselet;

IV. Bessenyei Jánosné, Központi Hivatalok és Intézmények IB;
V. Fodor Andrásné, Debrecen Területi Képviselet.

ULTI

Csapatverseny:

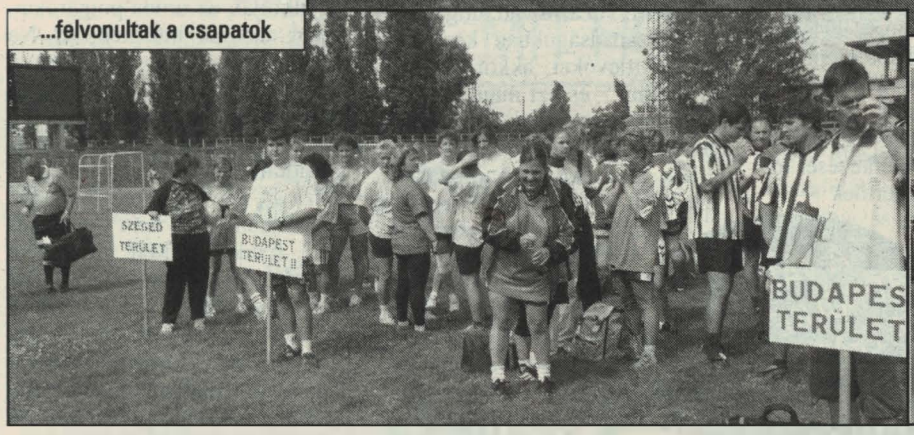
I. Debrecen Területi Képviselet;
II. Budapest Területi Képviselet II. Csapata
III. Budapest Területi Képviselet I. Csapata
IV. Pécs Területi Képviselet;
V. Szeged Területi Képviselet.

Egyéni verseny:

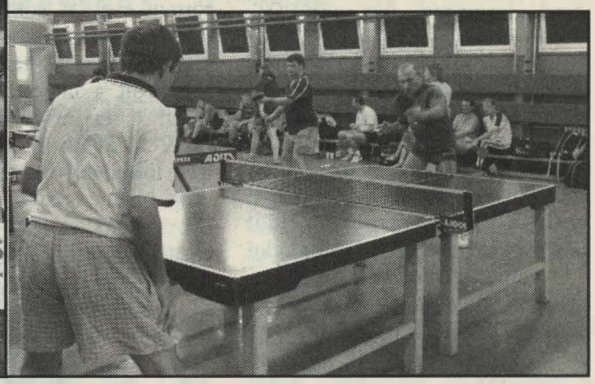
I. Berki János, Debrecen Területi Képviselet;
II. Gergely Istvánné, Budapest Területi Képviselet II. Csapata;
III. Szálkai István, Debrecen Területi Képviselet;
IV. Meszjár Mihály, Budapest Területi Képviselet II. Csapata;
V. Molnár József, Pécs Területi Képviselet;
VI. Rákosi Jenő, Debrecen Területi Képviselet.

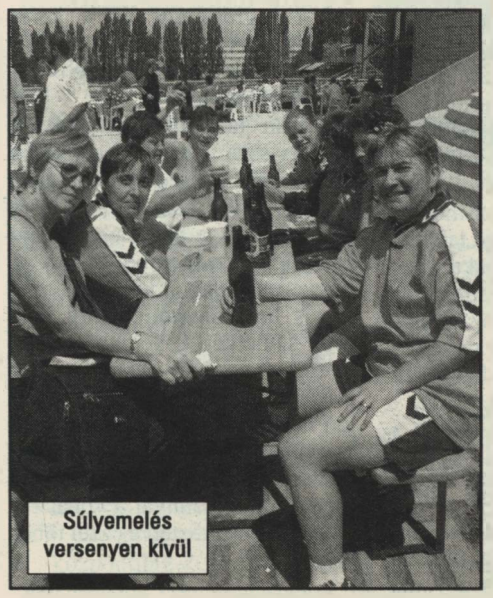
Az ulti a vasutasok körében sportnak számít

Kezdésre várva...



...felvonultak a csapatok




Súlyemelés versenyen kívül

KISPÁLYÁS LABDARÚGÁS

Nők:

I. Budapest Területi Képviselet II. Csapata;
II. Pécs Területi Képviselet;
III. Debrecen Területi Képviselet;
IV. Budapest Területi Képviselet I. Csapata
V. Szeged Területi Képviselet; Szombathely Területi Képviselet.
Gólkirály: *Karacs Zoltánné, Debrecen Területi Képviselet*
Legjobb kapus: *Gecse Mária, Budapest Területi Képviselet II. csapata*

Férfiak:

I. Szeged Területi Képviselet;
II. Budapest Területi Képviselet II. Csapata;
III. Miskolc Területi Képviselet;
IV. Budapest Területi Képviselet I. Csapata;
V. Központi Hivatalok és Intézmények IB;
VI. Szolnok Járműjavító
Legjobb kapus: *Marafka Gyula, Szeged Területi Képviselet*
Gólkirály: *Varga Péter, Szeged Területi Képviselet*

ASZTALITENISZ

Női egyéni:

I. Rada Lászlóné, Szeged Területi képviselet
II. Lengyel Istvánné, Járműjavító IB
III. Bitó Julianna, Szeged Területi Képviselet
IV. Bolyán Krisztina, Járműjavító IB
V. Federics Lászlóné, Debrecen Területi Képviselet
VI. Ajtói Gizella, Budapest Területi Képviselet II.

Férfi egyéni:

I. Ágoston István, Szeged Területi Képviselet
II. Papp Endre, Pécs Területi Képviselet
III. Misák Károly, Debrecen Területi Képviselet
IV. Nagy Zsolt, Debrecen Területi Képviselet
V. Kecskés Róbert, Szeged Területi Képviselet
VI. Mester Attila, Debrecen Területi Képviselet

Az idei összetett versenyt a Szegedi Területi Képviselet csapata nyerte, így egy évig ők őrzik a VSZ Vándorkupát.

Gratulálunk minden nyertesnek!

A gyermekeket rajzzal, papírhajtogatással és egyéb programokkal várták a szervezők

HOGY IS VAN EZ?

KISZOLGÁLTATOTT vasutasok

Sazzával sorolhatnánk azokat a megtörtént eseteket, amelyek a vasutasok kiszolgáltatottságáról, a törvények antidemokratikus alkalmazásáról, semmibevételéről szólnak. A most közölt példák bárhol, bármikor megtörténhettek, ezért a helyszíneknek nincs jelentősége.

Pályarongálás szórakozásból

Dobálják a vonatot! Különböző tárgyakat tesznek a sínre. Magasépítményről elektromosságot vezető anyagokat dobálnak a felsővezetékre. Ez utóbbi nagyon látványos! Ez mind ismerős. De évtizedek óta!? Egy hídról!? Gyerekek!? Az okozott káron kívül többszáz perces vonatkésések fémjelzik működésüket. Időpont: 17.30. Nagy volumenű támadást jeleznek a hídról. A helyzet egyre fokozódik. 17.50: A kétvágányú pálya egyik vágányát ki kell zárni a forgalomból. Mindezt az utasok, vasutasok, a vasúti tulajdon védelme érdekében. Mellesleg a rendőrség 17.40-kor már értesítve, helyszín, minden szükséges adat közölve. 18.36: Minkét vágányon leáll a forgalom. 18.52: Feszmentesítés. Megkezdődik a különböző méretű, típusú kábeldarabok eltávolítása. Közben megy az üvöltés, átkozódás. Az utas nem érti! 19.02: Visszakapcsolás! Húú! Gyorsak voltatok fiúk! Megindul a forgalom. A vonatok 5-35 perces késésekkel közlekednek, fölborult a szerelvényforduló. Az utas továbbra sem érti! Továbbra is szitkozódás, átkozódás. Aztán lassan lecsillapodik mindenki, vagy csak a mérgesebbeknek sikerült hazaindulni. Kezd helyreállni a menetrendszerű forgalom. 20.10: Megjön a rendőrség!!! Hol, és mi a probléma? Szóvá tesszük az idétlen késést. A probléma az, hogy ez egy határeset, mondják az évtizedes szlogent. Határeset, mivel a híd, ami átmegy a vasút fölött, két kerület határán fekszik. Mellesleg vasúti híd, azaz másik vasútvonal halad rajta. Megoldhatatlan kérdés. Ki lehet a hibás a tehetetlenkedésért? Hát a híd! Mivel egyik lába itt, a másik meg ott. Jobb lenne, ha egy lábon állna, akkor tudnánk hova tartozik. Így viszont? Talán tartozhatna a légvédelemhez. Végül is a híd a levegőben van. Megoldás nincs! Megint jót játszottunk! Következik a megszokott sablonmunka. Eseménykönyv. Hány oldal kell? Profik vagyunk benne, lassan novellányit írt már mindegyikünk. Papírpocsékolás! Úgysem történik semmi!

Égő vagonok

Az évtizedes helyzet komikusságát jellemzi egy még 1994-ben történt eset. A sokadik személykocsi borult lángba a gyermeki játszadozás jóvoltából. De most más volt a helyzet! Megcsíptük Oszi! A rendőrség kiérkezését az öt 12-13 év körüli gyermek az irodában várta meg. Nem engedtük elmenni őket! Semmi dádá, meg ilyesmi. Közben szép csendesen duruzsolt a tűz. Aztán nagy csend. Évekig. Leszámítva azt az egy-két kihallgatást a rendőrségen. Ne mondjátok el senkinek! Ha szabadidődre esett az idézés, a vasút nem fizette. Azt mondta magánügy. Aztán négy év múlva megtört a jég. Bírósági tárgyalás. Bírónő: Fölismeri-e a tett elkövetőit? Hunyorgok, hunyorgok. Hát hadd ne mondjam, jó kiscsajok lettetek, meg vagány ficsúrok – mondom magamban. – No most akkor fölismeri, vagy nem? – Hát nem! Márpedig Ön a vallomásában az itt levő fiatalokat vádolta a tett elkövetésével! Tehát hamisan tanúskodott. – Hogy miii? Mindezeken túl az alperesek eljárást kezdeményeznek, mert annak idején korlátoztam személyi szabadságukban az itt jelenlévőket. Rövid döbbenet után leesik a tantusz. No kérem! Ha az a vád, hogy személyi szabadságukban korlátoztam az ittlévőket, akkor teljesen egyértelmű – és ezt majd jegyzőkönyvileg is igazolják, hogy az itt jelenlévők követték el a több százmilliós kárt okozó gyújtogatást. Most ott a döbbenet. Elmehet! Majd értesítjük! Azóta sem szólt hozzám a kutya se. Felelős se lett, mert kiskorú nem vonható felelősségre, a szülő meg a demokratikus jogrendszer szerint szintén nem felel gyermeke tetteiért. Még mielőtt viszszasírnám, emlékezzünk. Az átkosban, ha valaki ilyesmit csinált, a rendőr bácsi hazavitte a gyereket és megkérdezte az apukát, tudja-e mit művel gyermeke? No, ha nem, akkor mondja szépen az adatait, és majd találkozunk a bíróságon. Apuka meg nagy örömében, hogy esetleg több százezres kártérítésre számíthat, gyorsan vett egy Mercit a gyereknek. Csak így tovább fiacskám! Vagy nem? Nyje elég furcsa?

A VASÚT NEM TÖRÖLGETI NAPONTA FÉNYESRE A PORTÓL A FÉNYSOROMPÓ LENCSÉJÉT

Már-már ott tartunk, hogy itt legyilkolják az uniós polgárokat

A fénysorompó működött

De nálunk mindig, minden furcsa. Mert mi történik akkor, ha egy felelőtlen buszsofőr a vonat elé megy? Azonnal a vasút hibája! Nem a buszsofőr hagyta figyelmen kívül a piros jelzést! Nem, nem! A vasút nem törölgeti naponta fényesre a portól a fénysorompó lencséjét, merthogy ezért nem lehetett tisztán látni a villogó pirosat. És mi van akkor, ha ráadásul a sofőr uniós állampolgár? Hát bizony akkor az már politikai, diplomáciai ügy. Azonnal nyilatkozgatunk hülyeségeket, már-már ott tartunk, hogy itt legyilkolják az uniós polgárokat. Aztán azonnal intézkedünk! Ne csak szeme, karja is legyen a fénysorompónak! Két fél karja! Mert ugye akkor nem kerüli ki, nem töri le! Ráadásul nem azonnal adunk rá pénzt, a MÁV dolgozza át, stb. Vegye el! Honnan? Na honnan? Hát nem a menedzseri fizukból! Már megint a szakma! Mert ugye, ha szakember volna, akkor tudná, ettől a problémától csak a pályaszintű keresztezések fölszámolásával lehetne megszabadulni. Meg aztán fokozzuk még! Német rendőrt a magyar utakra! Mert ugye a német sofőr ha magyar rendőrt lát, olyan röhögőgörcsöt kap, hogy egyből nekimegy a vonatnak. De ha meglát egy német rendőrt, akkor rögtön egy WC-t keres ijedtében. Addigra meg elmegy a vonat és mindenki él, amíg békésen meg nem hal.

Ugyan kérem! Beszélünk itt össze-vissza. Mellé, meg fölé. A probléma nem ott kezdődik, amikor egy szülő nem tudja hol, és mivel játszik a gyermeke? Majd benyúlok a zsebembe, és egy jó ügyvédet fogadva, jópénzért még azt is bebizonyítom, hogy meg sem születtem? Nemhogy még gyerekem volna! És ott, hogy mögöttem 40 emberrel nyugodtan belehajtok a pirosba, mert én vagyok a vagány egy csóró országban? Aztán ott, amikor 100 tonna farakománnyal a vonat elé hajtok, veszélyeztetve ezzel többszáz életet?

–méreg–

...HA MEGLÁT EGY NÉMET RENDŐRT, AKKOR RÖGTÖN EGY WC-T KERES IJEDTÉBEN...

A NÉMET SOFŐR HA MAGYAR RENDŐRT LÁT, OLYAN RÖHÖGŐGÖRCSÖT KAP, HOGY EGYBŐL NEKIMEGY A VONATNAK...

Tájékoztató a Központi Üzemi Tanácsról

SOROS KÜT ÜLÉS, 2003. JÚNIUS 12.

A *KÜT* meghallgatta *Benczédi Mihályné*, vezérigazgató-helyettes tájékoztatóját a *MÁV Rt.* 2002. évi pénzügyi gazdálkodásáról és a 2003. évi üzleti tervéről. A hitelből való gazdálkodás, illetve a kormány szanálási csomagja 120 MdFt értékben meghatározó volt az elmúlt években. A személyszállítási teljesítmények a tervnek megfelelő szinten alakultak, míg az áruszállítási teljesítmények nem érték el a kívánt mértéket. Az elmaradást költségvisszafogással, valamint a beruházások elhalasztásával mérsékelték. Az alapító elfogadta a mérleget. 2003. évre a cél a teljesítmények stabilizálása, illetve emelkedése volt. A környezetvédelmi károk helyreállítására céltartalék képzése indokolt. A karbantartási tevékenység helyett felújítást kell végezni. Költségtartalékolás szükséges 2 MdFt értékben.

Dr. Vincze Teodóra osztályvezető tájékoztatót adott a választható béren kívüli juttatások koncepciójáról. Kiindulópont a 2002. decemberi megállapodás a reprezentatív szakszervezetekkel. Cél olyan juttatási rendszer kialakítása, amely legjobban közelíti a munkavállalói elvárásokat, ezáltal alkalmas a *MÁV Rt.* átalakításának humán oldalról történő támogatására. Az egy főre jutó összeg várhatóan 120.000 Ft/fő/év. Az éven belül mindent el kell költeni, kivéve a lakásvásárlásra fordítandó keretet. A rendszerbe várhatóan 10-12 juttatás kerül be első lépcsőben. Nagyon fontos a nem pénztártagok belépése két önkéntes pénztárba önmaguk és társaik érdekében. Ezzel emelkedhet a keretösszeg.

Egyebek: A június 17-18-i *KÜT* ülés programja, valamint a központilag meghirdetett nagycsaládos vonyarcvashegyi 9 turnus elbírálása 17 jelentkezőből.

2003. JÚNIUS 17.

Kugler Flórián vezérigazgató-helyettes tájékoztatást adott a humán irányítás és szolgáltatás kialakításának időszerű kérdéseiről, valamint a *MÁV Rt.* középtávú programja humán-erőforrás gazdálkodás várható feladatairól.

Az igazgatósági ülés megállapította, hogy az új struktúra kialakítása tisztességesen el van végezve. Pályáztatás azért nem volt mindenhol, mert két évre húzódik el a folyamat. A munkaanyagról vélemény, eszmecsere van, a kormány dönt.

Vizsgálat kezdődik a diák- és nevelőotthonokkal kapcsolatban

Egy szó sincs a mellékvonalak bezárásáról. Mit hoz a reform? Három dolgot: megteremti a szervezet intézményes feltételét az EU csatlakozásra, rendeződik a *MÁV*-állam kapcsolat és elkezdődik egy piaci üzleti működés. Az *ÁFU* üzletág 1-3 havi lemaradását behozta az elmúlt öt hónapban. A pályaudvarokon jól kell kihasználni lehetőségeinket *(pl. plazma TV)*. A reform személyi része humánterületen 35% a létszámfelesleg, előtérbe kerül a nyugdíjazás ösztönzése. Ma 3800 féle szabályozás van a *MÁV*-nál, ezek felülvizsgálata megkezdődött. Kihelyezés csak a karbantartás, a kiszolgálás, humánterületen a bérszámfejtésnél éri meg *(400 fő)*. Az *ÁFU*-nál kb. 400-500 fő létszámtöbblet van, átképzésre 4 MdFt-ot, kompetenciára 5 MdFt-ot kérnek az államtól *(625 fő)*. Három év alatt 38%-kal emelik a béreket. További terv egy MÁV Hotels 100 % tulajdonú társaság létrehozása.

A KÖRNYEZETVÉDELMI KÁROK HELYREÁLLÍTÁSÁRA CÉLTARTALÉK KÉPZÉSE INDOKOLT

BÉRPOLITIKA ÉS PIACI BÉREK SÁVOS HATÁRRAL

MIT HOZ A REFORM?

2003. JÚNIUS 18.

Apavári József kompenzációs főosztályvezető „Vasút a gyermekekért" alapítvány, ezen belül az óvodák és a nevelőotthonok jövőjét meghatározó elképzelésekről a VOKE kezelésében lévő művelődési házak további működéséről adott tájékoztatót.

A *MÁV Rt.* fontosnak tartja a *VOKE* működése mellett a művelődési házak költségeinek fokozatos csökkentését, a regionális művelődési intézményekhez való kapcsolódást. *„A vasút a gyermekekért"* alapítvánnyal kapcsolatban: semmiféle munkáltatói cél nem fűződik hozzá, ezért megszünteti az óvodákat, 12-ből 4-et az önkormányzat tovább üzemeltet. Vizsgálat kezdődik a diák- és nevelőotthonokkal kapcsolatban is.

A munkakör elemzési, értékelési, alapbérezési, premizálási és ösztönzési rendszerek kialakításának időszerű kérdéseiről *Varga Judit* osztályvezető adott tájékoztatást. A projekt célja kialakítani és megvalósítani az egységes munkaköri értékelési rendszert. A munkakörökhöz meghatározott tudás, problémamegoldás, felelősség kötődik. A módszer alapja a munkaköri leírás. Bérpolitika és piaci bérek sávos határral. Munkakör családok megteremtése I-V szint. Szolgálati idő nem számít a bérmeghatározásnál.

Bodnár József

Nyári Vihar

„LÁSS, NE CSAK NÉZZ!"

Nyári vihar vagy viharos nyár – mindkét változatban helytálló lenne a cím. De egy viharos nap története talán az egészről is szól.

Interjúkészítés után hévvel, majd gyalog akartam felmenni az egyik lap szerkesztőségébe. Mikor leszálltam, már szakadt az eső, s orkánszerűen fújt a szél. Akinek volt esernyője, az sem tudta kinyitni. Lámpánál kellett a megállóból átmenni az úttest másik oldalára. Itt nem védett semmi, s míg a lámpa irdatlanul hosszúnak tűnő idő után zöldre váltott, bőrig áztam. Rövidnadrágban, pólóban vacogtam a hirtelen lehűlt levegőben. A házak homlokzatán erkélyek voltak, s ezek legalább az esőtől óvtak. Kapualjtól kapualjig, száraz erkélyfolttól a következőig araszoltam előre. Mire a sarokhoz értem, tapasztalhattam, mindez csak bemutatkozás volt. Egyszercsak úgy megnyíltak az ég csatornái, hogy pillanatok alatt a járdán, az úttesten bokáig ért a víz. Nyomban bementem az első üzletbe, egy elegáns látszerészhez. Előadtam, hogy valami gond van a szemüvegemmel, de éppen most nem akarom megcsináltatni, csak érdeklődöm. A fiatal lányok átlátták a helyzetet, kedvesek voltak, egyikőjük nyomban meg akart téríteni a Hit gyülekezetébe, s ebben nem akadályozta, hogy elmondtam, én egy másik keresztény vallás tanítása szerint gyakorlom a hitemet. Kis karizmatikus sikkantásokkal közölte, hogy Isten szeret. Kényszeredetten bólogattam. Az is idegesített, hogy elkések a megbeszélésről.

Mobilon felhívtam a szerkesztőséget. Autót küldenek értem, ígérték, de a látszerész előtt nem lehet parkolni, menjek át a tér másik oldalára. Ez az akció végképp betett *„Gagyidas márkájú"* szandálomnak, ami mint vizes felmosórongy csúszkált a lábamon. Az elegáns kocsiban az értem küldött decens hölgy mellett ültem, és buzgón hálálkodtam a megmentésemért, közben éreztem a szandálból párolgó furcsa illatot, amit csak tovább „árnyalt" az előzőleg átizzadt ruházatom ázott kutya szaga.

A sajátos aura, ami körülvett, akkor vált igazán kínossá, mikor a mélygarázsból a csupa márvány és rozsdamentes acél liften felérkeztünk az első emeletre, s körülvett a drága irodaházak légkondicionált lidércnyomása. Persze mindenki öltönyben, nyakkendőben. A főszerkesztőasszony azonban nem lepődött meg, neki a barátomtól, aki beajánlott, már voltak előzetes elképzelései arról, miként nézhet ki egy olyan ember, aki nemcsak komoly cikkeket, hanem novellákat, sőt verseket is ír. Végül jól sikerült a bemutatkozó látogatás. De az eső nem állt el. Kiderítettem, hogy cigarettázni az egész épületben csak a mélygarázs előterében lehet. Alapos barátságot kötöttem a négyszintes épületet kiszolgáló két luxuslifttel. Hívás, lágy zene, lámpa villog a márvány homlokzaton, beszállás a krómozott acél kaszniba. Cigi az alagsorban. Aztán ugyanez vissza, hogy az elsőn az ablaknál megállapítsam, még mindig esik. Négy emeletet akár gyalog is megtehetne az ember, berzenkedett bennem az öreg szoci, de azért nem annyira, hogy két emeletnyit a lépcsőt használjam. Végül csak elállt. Rövid gyaloglás után felszálltam egy buszra, amin mindenki ugyanolyan büdös volt, mint én, s ami centinként araszolt a reménytelen dugóban, miközben újra úszni kezdett a kánikulai nap. Harminc perc alatt kis híján megfulladtam, de megtettük a három megállót.

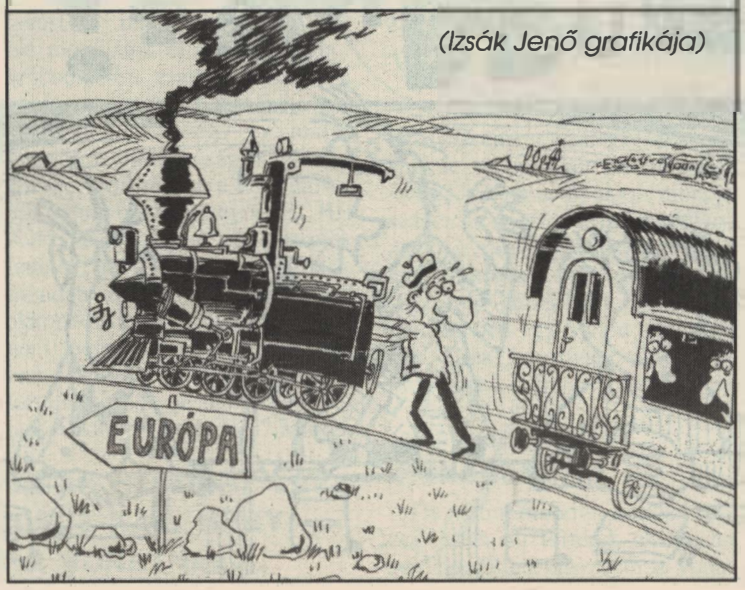
EZ AZ AKCIÓ VÉGKÉPP BETETT „GAGYIDAS MÁRKÁJÚ" SZANDÁLOMNAK, AMI MINT VIZES FELMOSÓRONGY CSÚSZKÁLT...

Ott a buszon kezdtem el gondolkodni, hogy ez az egész nyár valahogy nem normálisan viharos. Mintha a rendkívüli időjárás valaminek a végét jelezné. No persze nem a politikai életben az uborkaszezonra időzített álbalhékra gondolok. Azok kellő színvonaltalansággal vajlanak az idén is. De szó se essék róluk! Ami szöget ütött a fejemben, hogy a felmelegedés, a lassan de biztosan közelítő környezeti katasztrófa előbb-utóbb az olajkorszak végét jelentheti. Hogy talán az iraki volt az utolsó dicstelen háború, amit az olajért vívtak, vívnak. Hogy az eldugult utak, a csúcsforgalomban dögletesen büdös levegő, a normális évszakok megszűnése majdcsak kikényszeríti a változást.

A jómódúak most luxuslifttekkel felszerelt munkahelyekre, légkondicionált autókba, zöldövezeti villákba húzódnak a viharos mindennapokból, de ez az irigyelt létforma sem védhet meg senkit a globális változásoktól. S hogy a reménytelenül stagnáló világgazdaságnak egy nagy energetikai átállás, illetve visszaállás például a vasúti közlekedésre, az első megrázkódtatások után meghozhatná a várva várt felemelkedést. Mert persze lehet szidni a kormányt, s a szakszervezet dolga a mindenkori munkavállalói érdekek képviselete, de az is igaz, hogy Magyarország egyedül nem képes gazdasági csodát tenni. Mint ahogy az meg bűn lenne, ha a luxuslifteken és légkondicionált autókon közlekedők a mostani változatlanság vagy a bekövetkező változások terheit egyszerűen áthárítanák a büdös buszokon buszozókra. Mert abból nem meteorológiai, hanem társadalmi vihar támad.

Mező Ferenc

MAGYARORSZÁG EGYEDÜL NEM KÉPES GAZDASÁGI CSODÁT TENNI



(Izsák Jenő grafikája)

Járműjavítók *jelene és jövője*

TERVEK ÉS FELADATOK

A *VSZ Járműjavító Kft.-k Intéző Bizottsága* 2003. június 4–5-én Zamárdiban, az *Északi Járműjavító Kft.* üdülőjében fórumot tartott.

Az első napon az IB-hez tartozó titkárok és a SZESZA üzletág részéről Tóth Bertalan vett részt a fórumon. Ismertette az üzletág terveit és a jövőbeni feladatok megoszlását. Beszélt az átszervezésekről, valamint azok hatásairól az üzletághoz tartozó gazdasági társaságnál. Felvázolta a 2006-ig terjedő időszakban esedékes fővizsgák évenkénti megoszlását, illetve a felújítások mértékét. Tájékoztatta a jelenlévőket az üzletág jövőbeni vásárlási terveiről, melyben szerepel az elővárosi szerelvények beszerzése is. A felújítás és a fővizsga mennyisége érdekelte legjobban a hallgatóságot, hiszen ez jövőjük záloga. A feltett kérdések is ehhez a tárgykörhöz kapcsolódtak.

A fórum után az szb-titkárok számoltak be a választások óta eltelt időszak eseményeiről, Alapszervezetüknél történt változásokról, a szakszervezet és a munkáltató közötti viszony alakulásáról, a tagvesztés okairól, valamint a szervezeti élet eseményeiről.

A második napon megtisztelte jelenlétével az intéző bizottságot *Simon Dezső, a VSZ* elnöke, illetve *Kis Tamás* alelnök is. Folytatódott az érdemi munka és a reggeli kezdés kibővített körben folytatódott, ugyanis a jelenlévőkhöz csatlakoztak a járműjavító kft.-k ügyvezetői és igazgatói is.

Elsőként a befektetési osztály vezetője, *Honosné Hodossy Klára* asszony ismertette a főosztály, illetve a gazdasági társaságok viszonyát. Tájékoztatott az átszervezésről, a jövőbeni privatizációról, mely a járműjavítókat érinti. Ismertette, melyek azok a járműjavítók, amelyek privatizálásra kerülnek, és milyen mértékben. Ismertetőjében azt is elmondta, hogy a *MÁV* csoportot erősíteni kell, nyereségessé kell tenni működését, közös, egységes beszerzési szolgáltatást kell kialakítani. Elmondta, hogy a *MÁV*-nak nyolcvankilenc gazdasági társasága van, ezeket is a fent elmondottak alapján kívánják működtetni.

A tárgykörhöz hozzászólók közül többen az iránt érdeklődtek, hogy mennyiben érinti a menetkedvezményt a privatizáció. A kérdésre válaszolva az osztályvezető asszony elmondta, hogy három járműjavító *(a debreceni, a miskolci Tiszavas és a székesfehérvári)* mellett a pácsonyi *Eiffel Kft.* is eladásra kerül. Ezek a gazdasági egységek a tervek szerint 100%-ban kerülnek értékesítésre, de lehetőség lesz *MÁV* tulajdon megtartására is valamilyen százalékban, a menetkedvezmény megőrzése érdekében. Ehhez azonban még további tárgyalások szükségesek.

A következő előadó *Dr. Csiba József, a Gépészeti Üzletág* főigazgatója volt, aki bevezetőjében ismertette az üzletágra vonatkozó átszervezési elképzeléseket és a már megtörtént átszervezések folyamatát. Hangsúlyozta, hogy az üzlet átszervezésének úgy kell megtörténnie, hogy az szolgáltató üzletággá váljon. Ezen belül jönnek létre azok az egységek, amelyek ezt lehetővé teszik. Nevezetesen: a mérnöki szolgáltatás, a vontatási szolgáltatás, a fenntartási szolgáltatás. Ezeknek alárendelve kerülnek felállításra a területi gépészeti központok *(6 db)*, valamint a gépészeti főnökségek *(20 db)*, a mozdony, illetve menetirányítási telephelyek, fenntartási műhelyek, kocsivizsgálati telephelyek. Ezután érintette a mozdonybeszerzéseket, illetve javításokat, diesel járműjavításokat, remotorizációk témakörét, valamint a járműépítés lehetőségeit.

A tájékoztatót követően több hozzászóló is a járműjavítók jövőbeni munkaellátottságáról kérdezte a főigazgatót, illetve arról érdeklődtek, hogy melyek azok a gazdasági egységek, melyeket munkával kíván ellátni a gépészeti üzletág.

Válaszában a főigazgató elmondta, hogy elsősorban az *Északi Járműjavító Kft.*, a szolnoki *Járműjavító Kft.* munkájára számítanak, mint 100%-os *MÁV* tulajdonú *kft*-re, valamint a szombathelyi *Vasjármű Kft*-re. A járműépítés lehetőségei valamennyi fent említett *kft*-nél fennállnak. A munkák összehangolása a járműjavítók technológiai osztályaival létesítendő szoros kapcsolat alapján lesz lehetséges. A társüzletágak kiszolgálása mellett a bevételnövelés a cél.

Ezután került sor az intéző bizottságot érintő további kérdésekre, valamint a gazdasági társaság érdekegyeztető bizottságába történő delegálásra és a határozat meghozatalára.

Fogl Zoltán
IB titkár

Érdekes hírek a világ vasútjairól

700 alkalmazott van fenyegetett helyzetben a vasútnál Svédországban

Május 14-én az *SJ Ab (Svéd Vasút Rt.)* igazgatósága gazdasági terv beindítását hirdette meg, amely előirányozza a termelési költségek 15%-os csökkentését abból a célból, hogy a Svéd Államvasutak által üzemeltetett személyszállító vonatok közlekedése versenyképes legyen a magántársaságokkal szemben és kielégítse az állami részvényesek igényét. A kormány új tőkeinjekciót nyújtott, hogy megmentse az *SJ*-t a csődtől *(1,8 milliárd svéd koronát, vagyis 200 millió eurot)*, amely művelet 13% hozamot jelent számára. A gazdasági egyensúly megőrzése érdekében 2007-ig az *SJ Rt.* kénytelen 200 millió svéd koronával *(22 millió euroval)* csökkenteni költségeit évente.

A cél érdekében 20%-kal kell csökkenteni alkalmazotti létszámát, melynek következtében 700 munkahely került veszélybe mind adminisztratív, mind üzemeltetési területen. Az *SJ Rt.* vezérigazgatója ezt sajnálatosnak, de elkerülhetetlennek tartja. *(Rail et Transports, 2003. május 28.)*

Az SNCF vezérigazgatójának levele a vasutasokhoz

Louis Gallois vezérigazgató május 23-án nyílt levelet intézett az igazgatóság információs kiadványában az *SNCF* alkalmazottaihoz. Ebben egy olyan vitáról nyilatkozik, amelybe eddig nem akart belemenni, éspedig a nyugdíjasok helyzetéről. Levelében meg kívánja nyugtatni a vasutasokat: *„A miniszterelnök már több alkalommal megmondta, hogy a vasutasok nyugdíjazási rendszere nem képezi tárgyát a reformnak, és a jövőben sem fogja annak tárgyát képezni."* Hozzátette még: *„A kormány megígérte, hogy a múltból örökölt demográfiai egyensúlyzavar ellenére a nemzeti szolidaritás alkalmazása tovább folytatódik."* A vezérigazgató megemlítette még egy új sztrájk *„perspektíváit"*: A sztrájk minden napja 20 millió euroba kerül az *SNCF*-nek. A vasutasok vegyes érzelmekkel fogadták a nyilatkozatot, és további magatartásukat az ígéretek beváltásától teszik függővé. *(Rail et Transports, 2003. május 28.)*

Az Eschede-i per: csupán pénzbírság

A német igazságszolgáltatás meghozta végleges ítéletét az *Eschede* állomásnál történt súlyos vasúti katasztrófa ügyében, amikor 101 személy halt meg 1998. június 3-án. Három mérnök ült a vádlottak padján: a vasúti közlekedés szövetségi hivatalának tudományos tanácsadója, a *DB* illetékes ügyosztályának volt főnöke és az *ICE* vonatok kerekeit szállító *Bochum-i Közlekedéstechnikai Egyesület* egyik munkatársa. A bíróság úgy vélte, hogy ez a három ember nem járt el kellő gondossággal feladatuk teljesítésénél és ezért súlyos felelősség terheli őket a baleset bekövetkezéséért. A vizsgálat kimutatta ugyanis, hogy a katasztrófát az egyik kerékabroncson keletkezett hajszálrepedés okozta.

A bíróság 10-10 ezer euro pénzbüntetéssel sújtotta a felelősöket, amely most már jogerős. A civil szervezetek azonban úgy gondolják, hogy ők csak bűnbakok, az igazi felelősök a *DB* vezetői. *(Rail et Transports, 2003. május 21.)*

Hajós Béla

Pályázati eredmények

Az *„Élményeim a vasúton”* című országos gyermekrajz pályázat munkáinak kiállítása 2003. július 10-től július 30-ig tekinthető meg, hétköznap 14.00-18.00 óráig, a pécsi főpályaudvar kultúr-várótermében. A felhívásra 541 pályázati munkából az alábbi értékelés született:

I. Korcsoport (4-6 éves korig):

1. helyezett: Bársony Réka, Zsámbék. A rajz címe: *„Gőzösön indultam – kormosan érkeztem.”*

2. helyezett: Révész Dóra, Budapest.

3. helyezett: Horváth Dóra, Ostffyasszonyfa. A rajz címe: *Utazás a Sághegyre.*

Különdíjat kapott Bársony Árpád, Zsámbék. A rajz címe: *Irányítóterem – „amit csak kevesen látnak a vasútból”.*

II. Korcsoport (7-9 éves korig):

1. helyezett: Jenei Dóra, Földes. A rajz címe: *Mindenki vonaton utazik.*

2. helyezett: Kádár Zsolt, Budapest.

3. helyezett: Vaszlai Emese, Budapest.

Különdíjat kapott: Pap-Szigeti Eszter, Kiskunfélegyháza. A rajz címe: *Hegyi vonatjárat.*

III. Korcsoport (10-12 éves korig):

1. helyezett: Adorján Dávid Attila, Eger. A rajz címe: *Vonatra várva.*

2. helyezett: Farkas Evelin, Szombathely. A rajz címe: *Kirándulás.*

3. helyezett: Füleki Krisztina, Hajdúszoboszló. A rajz címe: *Hurrá utazunk.*

Különdíjat kapott: Németh Róbert, Szombathely. A rajz címe: *Ábrándok.*

A pécsi Vasutas Művelődési Ház és a MÁV Rt. Területi Igazgatóság Pécs országos novellaíró pályázatot hirdetett vasúti témában. A pályázatot márciusban országos pályázati lapokban és a vasutas újságokban hirdettük meg, melyre 59 pályamunka érkezett. A novellákat társadalmi zsűri bírálta el, melyben *Gárdonyi Tamás* újságíró, szépíró, *Rónaky Edit* irodalomtanár, szépíró vettek részt. A legjobbnak ítélt pályázatok alkotói pénz-, illetve tárgyjutalomban részesültek.

ÖTVENKILENC PÁLYAMUNKA ÉRKEZETT

1. helyezett: *„Alkony”* jeligével érkezett, címe *Az utolsó vonat,* szerzője **Simon András** Budapestről.

2. helyezett: *„couchette”* jeligével érkezett, címe *„Velencei fejezet”*, szerzője **Dunajcsik Mátyás** Budapestről.

3. helyezett: *„Száll a 424-es”* jeligével *„Egy mozdonyvezető balladája”* című novella, melynek szerzője **László Gábor,** Budapest.

Különdíjat kaptak: *„Nosztalgia”* jeligéjű *„Diákkocsi”* című novella, szerzője Lupsa Józsefné, Kótaj, valamint *„Vasutas küzdelmek”* jeligével a *„Vidám vásár”* című novella, szerzője **Borsi István,** Szeged.

A X. Jubileumi Vasutasnap július 12-én kerül megrendezésre, előreláthatóan kb. 1500 fő érdeklődő aktív részvételével. A nap során zajló versenyek (kispályás foci, tizenegyes rúgó verseny, teniszverseny, főzőverseny és egyéb ügyességi és sportversenyek) eredményeit a Magyar Vasutas következő számában közöljük.

Vasutas lövészverseny eredményei

Az idei lövészverseny nemzetközi méretűvé szélesedett

A miskolci *Sportlövő Egylet* az 53. *Vasutasnap* alkalmából július 4-én rendezte meg a már hagyományos *„Vasutas Kupa”* kispuskás és sportpisztolyos lövészversenyt. A verseny támogatói: *Miskolc Megyei Jogú Város Önkormányzata (Sport Mecénás Alap), Mozdonyvezetők Szakszervezete* miskolci területi tagcsoport, valamint a *Vasutasok Szakszervezete MÁV Rt. TBF Miskolc* területi szervezete.

A *„Vasutas Kupa”* lövészverseny nemcsak a megyében dolgozó vasutas munkavállalók körében népszerű. Egyre nagyobb számban vesz részt a versenyben a szűkebb pátria lakossága is. Az idei lövészverseny nemzetközi méretűvé szélesedett azáltal, hogy a *Mozdonyvezetők Szakszervezete* miskolci területi tagcsoportjának vendégeként a *Német Szövetségi Köztársaság* hazánkban tartózkodó vasutas delegációjának hat tagja is részt vett a rendezvényen. A lövészversenyen 182-en indultak.

A VERSENYEN AZ ALÁBBI EREDMÉNYEK SZÜLETTEK:

EGYÉNI KATEGÓRIA:

Női kispuska:

I. Soós Józsefné, *MÁV Rt. Tiszai-pu.*
II. Tóth Zoltánné
III. Szilágyi Istvánné, *MÁV Rt. TBF*

FÉRFI KISPUSKA:

I. Szobota Tivadar, *MÁV Rt. GF*
II. Tarpai Tamás, *MÁV Rt. TBF*
III. Boncsér Sándor, *MÁV Rt. GF*

KIEMELT KATEGÓRIA:

Női kispuska:

I. Tóth Boglárka
II. Gál Nikoletta
III. Román Vanda

Férfi kispuska:

I. Bényei Ferenc, *MÁV Rt. GF*
II. Illés Tibor, *MÁV Rt. GF*
III. Rózsás János, *MÁV Rt. GF*

Női sportpisztoly:

I. Tóth Boglárka
II. Tóth Zoltánné
III. Gál Nikoletta

Férfi sportpisztoly:

I. Mátyus Attila, *MÁV Rt. TBF*
II. Bencze János
III. Illés Tibor, *MÁV Rt. GF*

A LÖVÉSZVERSENY NEMCSAK A MEGYÉBEN DOLGOZÓ VASUTAS MUNKAVÁLLALÓK KÖRÉBEN NÉPSZERŰ

VASUTAS KUPA:

I. egyben egy évig birtokosa a vándorserlegnek a *Mozdonyvezetők Szakszervezete* miskolci területi tagcsoportjának csapata **(Bényei Ferenc, Szobota Tivadar, Majorcsik József);**

II. *Vasutasok Szakszervezete Miskolc Területi Intéző Bizottságának* csapata **(Mezei István, Rózsás János, Boncsér Sándor);**

III. *VDSZSZ Területi Szakszervezetének* csapata **(Soós Józsefné, Kovács József, Czingler László).**

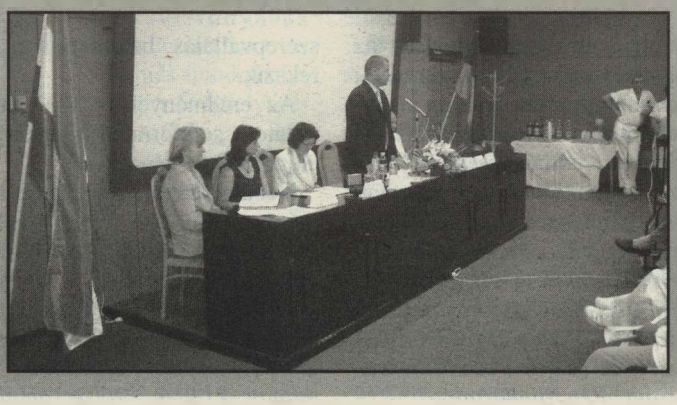
A helyezetteknek és a különdíjban részesülőknek az érmeket, okleveleket és tárgyjutalmakat **Pál István,** az *MVSE* elnöke adta át.

Trencsánszky Géza

Egészségügyi fórum

a MÁV-kórházban

A Kórháztörvény elfogadását követően annak hatásairól, a vasútegészségügy jövőjéről és a Munka törvénykönyve változásairól tartottak tájékoztató fórumot a *MÁV Kórházban* működő reprezentatív szakszervezetek – *Vasutasok Szakszervezete Vasútegészségügyi Intéző Bizottsága, Vasútegészségügyi Dolgozók Szakszervezete és a MÁV Kórház Önálló Szakszervezete* – neves előadók részvételével. A meghirdetett témák fontosságát a zsúfolásig megtelt előadóterem is jelezte.



Elsőként *Magyari László, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium* címzetes államtitkára a vasútegészségügyi intézmények fenntartója nevében kapott szót. Mint elmondta, az egészségügy forrásigényes *„iparág"*. Ezt az elmaradt beruházások hiánya is bizonyítja, éppen ezért csak azok pótlásával lehet helyreállítani a szolgáltatások színvonalát. *Magyari László* szerint a magyar egészségügyben meglévő szakértelem még most is világhírű, de semmilyen más feltétel nem adott. Éppen azért, hogy a szakmai és a pénzügyi feltételeket egy szintre lehessen hozni, az intézmények működését összemérhetővé kell tenni a reálszférával. Ehhez áttekinthetővé kell tenni a működést, ami alapja lehet a szükséges források megállapításának.

Mindez közép- és hosszútávú tervezést igényel a fenntartó részéről. A *MÁV Kórház* ügyében is hosszútávú megoldásban gondolkodik a minisztérium. A privatizációról *Magyari László* elmondta, hogy az csak ellenőrzötten és nem leamortizált állapotban történhet. Ennek érdekében a gazdasági társasággá alakítást és a kiegészítő források bevonását az első körben egyszerre kell elindítani. Ez utóbbi még nem érintheti az egészségügyi szolgáltatásokat, mindössze az energetikai, vagyonvédelmi, mosodai, élelmezési és például a vagyongazdálkodási tevékenységre terjedhet ki. Minderre a következő két-három évben kerül majd sor. A gyógyító munka továbbra is állami feladat marad, de az ellátás már vegyes rendszerű lesz.

Az államtitkár szerint a gazdasági társaságba vitel semmiképpen nem kerülhető el. Az átalakítástól áttekinthetőbb gazdálkodást, az állami vagyon növekedését várják. Mindkét tényező megvalósulása a privatizáció előfeltétele.

Az államtitkár szólt az egészségügyi dolgozók tulajdonszerzéséről is. Mint elmondta, ma az egyik legnagyobb érték az egészségügyben dolgozók szakértelme. *Magyari László* úgy gondolja, hogy nem érdemes előre osztozkodni, mert a korábbi munkavállalói résztulajdonosi programok sem hozták meg a kívánt eredményeket, mert például számos esetben gyorsan és áron alul adtak túl a dolgozók a tulajdonrészükön.

Másodikként *Rácz Jenő, az Egészségügyi, Szociális és Családügyi Minisztérium* helyettes államtitkára a Kórháztörvényről tájékoztatta a megjelenteket. Mint elmondta, az intézményi törvényről a sajtóban közöltekhez a valóságnak szinte semmi köze. A helyettes államtitkár tájékoztatása szerint az Európai Unióban nincs jogszabály a humán szolgáltatásokra, majd számos példát mondott arra, hogy az uniós országokban körülbelül ötven-ötven százalékban vannak jelen profitérdekelt vállalkozások az egészségügyben. 2002-es statisztikai adatok szerint ez az arány hazánkban is elérte a tizenhat százalékot, ezen belül a fogászat hatvannégy, az otthoni szakápolás nyolcvanhárom százalékát végzik nyereségérdekelt vállalkozási formában. Amint azt a helyettes államtitkár hangsúlyozta, a magyar egészségügy célja az európai szint elérése. Ennek érdekében született a törvényi szabályozás, amely az EU-konformitáson túl a munkavállalás feltételeinek javulását is figyelembe veszi.

A törvény alapelvei közt az EU-normák alkalmazása, a jelenlegi tulajdonosok terheinek csökkentése és külső források bevonásának megteremtése szerepelt első helyen. A hazai egészségügy színvonalának emeléséhez mintegy ezerötszáz milliárd forintra van szükség, amelyet azért kívánnak külső forrásból előteremteni, mert az új rendszer nem jelenthet többletterhet a lakosság számára.

Amint azt *Rácz Jenő* kihangsúlyozta, a jelenleg érvényben lévő közszolgálati törvény is kimondja, hogy a rájuk bízott közszolgáltatást azzal végeztetik, akivel akarják. Erre alapul a praxis törvény is. Emellett a szakmai befektetők diszkriminációja tilos az EU-ban, ezért is szükség volt az intézményi törvény megalkotására.

A helyettes államtitkár szerint a törvény tulajdonképpen egy automatikusan beindult folyamatot tesz szabályozottá. Az semmilyen privatizációt nem tesz kötelezővé, mindössze az átalakulási folyamatot teszi követhetővé. Ennek értelmében az egészségügyi intézmények a jövőben háromféle módon is működhetnek. Egyrészt változatlanul, másrészt közhasznú társaságként, vagy állami tulajdonú gazdasági társaságként, harmadrészt privatizált formában.

A működtetés jövőbeni garanciáit sorolva első helyen a pályáztatási rendszert, a vagyonbiztosítékok meglétét, a szakmai egyetértési jogot, az ellenőrzési jogot, valamint a szolgáltatás színvonalának visszaesése esetén a visszavételi kötelezettség jogát sorolta fel a helyettes államtitkár.

A két előadó által elmondottakhoz véleményt fűzhettek a jelenlévők, és kérdéseket is feltehettek. *Dr. Tandori Magdolna, a VSZ Vasútegészségügyi Intéző Bizottságának* tisztségviselője szerint sorsdöntő időszakot él a magyar egészségügy, amelyen belül az érintetteket az érdekli, hogy mi lesz a sorsuk, amire az előadásokból nem kapott választ. Egy másik hozzászóló szerint sziszifuszi munkával feltalálták a vasútegészségügyben évtizedekig jól működő irányított betegáramlást és a vasutas egészségbiztosítót. Mások azt tették szóvá, hogy a jelenlegi pontozási rendszer csalásra kényszeríti az orvosokat. Ezen a profitorientált tulajdonosi rendszer tovább ronthat.

Az előadók válaszukban kitértek arra, hogy az átalakulás érdeksérelmekkel fog járni, de az elindult folyamatokat szabályozottá kell tenni. Megerősítést nyert, hogy az állam a jövőben sem vonulhat ki teljes egészében az egészségügyi ellátórendszerből. Az előadók egyértelművé tették, hogy a jelenlegi finanszírozási rendszert meg kell reformálni. A dolgozói félelmekre utaló kérdésekről elhangzott, hogy a már beterjesztett, de még nem tárgyalt jogállási törvény a munkavállalás feltételeit is rögzíteni fogja.

A MAGYAR EGÉSZSÉGÜGYBEN MEGLÉVŐ SZAKÉRTELEM MÉG MOST IS VILÁGHÍRŰ

KSZ

HISZÜNK!?

Hiszünk Istenben! Hiszünk a demokráciában! Hiszünk a pártok ígéreteiben! Hiszünk a munkáltatók kinyilatkoztatásaiban!

Miért nem hiszünk a szakszervezetben, önmagunkban és választott vezetőinkben? Mindenki más a vezetésre, irányításra, uralkodásra vállalkozott, és hiszünk nekik.

Mi a szakszervezetben az érdekeink védelmére vállalkoztunk, és önmagunkban kellene hinnünk a siker érdekében. Arra szövetkeztünk, hogy érdekeink védelme a közösségen alapuljon, és választott tisztségviselőink képviselete mellett a lehető legjobb színvonalon és mértékben valósuljon meg. A közösség ereje, mérete és szervezettsége adja a hátteret a képviselet színvonalához.

A szervezettség mellett a tudatosságnak, a közös céloknak kell motiválniuk tagjainkat és a szervezeten kívülieket is.

Az erődemonstráció és a munkaharc terén van mit tanulnunk az Európai munkavállalóktól, – akikhez csatlakozni akarunk – mert ők már nem napi, hanem távlati munkaharcokat folytatnak. Aki figyelemmel kísérte az elmúlt évek megmozdulásait az láthatta, hogy a szakszervezeti kezdeményezések mindig nagyszabású megmozdulások és sztrájkot eredményeztek *(a francia vasutasok a privatizáció ellen, a németek a nyugdíjrendszer megváltoztatása ellen, a cseh vasutasok a cégvezetés leváltásáért, az olasz vasutasok a privatizáció ellen, a francia vasutasok az árufuvarozás liberalizációja ellen tiltakoztak).*

Ezek a sorsfordító folyamatok nálunk, a mi kis hazánkban is lejátszódnak, a mozgósítások rendre be is indulnak, de mi lett a következményük? Az emberek – köztük tagjaink is – nem hittek, és nem hallgattak a szakszervezeti vezetőkre. Pedig a szakszervezet a tények feltárásával nem riogatni akar, hanem az eredeti elképzelések és a megvalósult realitás közötti szakszervezeti szerepvállalás bemutatására törekszik.

Az eredmények – támogatás, tudatos sorsformálás nélkül – eléggé vérszegények.

Néhány eredmény a teljesség igénye nélkül:

– Az éves bérfejlesztések mértéke

1999: ajánlott 12,8% átlagos 16%; 2000: ajánlott 8,5% átlagos 12,9%; 2001: ajánlott 8,75% átlagos 11,25%; 2002: ajánlott 9,25% átlagos 9,25%.

– Megőriztük a mellékvonalak és az ott dolgozó kollégáink munkahelyét *(2358/1998 Kormányhatározat);*

– Visszavertük a vasutasok menetkedvezményének megszüntetésére, illetve korlátozására szinte évente indított támadásokat;

– Megtartattuk a kft.-kbe kényszerített munkavállalók vasúti juttatásainak *(menetkedvezmény, üdültetés)* jelentős részét;

– Az 1993 és 2003 közötti létszámleépítések során a szakszervezeti fellépésnek köszönhetően nem került sor tömeges elbocsátásokra. Sikerült az érintettek számára a körülményekhez képest a legelőnyösebb megoldásokat alkalmaztatni *(korengedményes nyugdíjazás, stb.).*

Mi kell ahhoz, hogy a magyar munkavállaló – ezen belül a vasutasság – ráébredjen arra, hogy ha nem vesz részt a folyamatok alakításában *„elmegy a hajó"*.

Higgyünk a szakszervezetekben valamint önmagunkban, és tevőlegesen alakítsuk sorsunkat a szakszervezeti tagsággal, tanulással, odafigyeléssel, és ha kell, a megmozdulásokban való részvétellel.

A továbbiakban már nem lehet élni bele a világba. Sorsunk tudatos alakítása alapfeltétel az Európai Unióban.

P.

Megnyugvás *a munkavállalóknak*

Már két éve, hogy az előző kormány Munka törvénykönyve módosítása *(cselédtörvény)* következtében veszítettek a munkavállalók, hol lehetőségeket, hol pénzeket. Az egyik ilyen változás az elmúlt időkben oly sok vihart megélt készenléti rendszert érintette. A munkahelyeken már szinte követhetetlen volt a bizonytalanság, az érzés, hogy egy lehetőségtől fosztanak meg kiskeresetű dolgozókat. Természetesen én is, és a *Vasutasok Szakszervezete* is azt szeretné, ha havi 168 órával keresné meg mindenki a családja megélhetéséhez szükséges jövedelmet. Sajnos a mai viszonyok, a *MÁV Rt.* átalakítása következtében a létszám nem nő, így valamilyen készenléti ügyeleti megoldás biztosítja a munkáltató és a munkavállaló számára azt a lehetőséget, hogy munkaidőn túl a folyamatos hibaelhárítás, ezáltal a vasútüzem biztonságosan elérhetővé válik. Ennek törvényi visszaállítása érdekében nagyon sok lépést tettem én, és tett a *Vasutasok Szakszervezete* is az *MSZOSZ*-en keresztül. A törvényalkotás időszakában a javaslatok benyújtása, szakmai érvek és indokok felsorakoztatása segítette a törvényalkotót.

Ezt követően kellett a *MÁV Rt. KSZ* módosítását elérnünk, ami nehezebb feladat elé állított, mint az előző, nagyobb-horderejű döntés. Az ugyanis, hogy a szakszervezeti oldalon egyes kollégák sajátos szűk érdekeket képviselve próbáltak gátat szabni az Mt. átemelésének a *KSZ*-be – elgondolkodtatott. Most azonban, hogy sikerült, úgy gondolom, ez már megnyugvás a munkavállalóknak és a vezénylést készítő helyi munkáltatóknak is.

...anyagilag is el kell ismerni a pluszt...

Az Mt. definiálta a készenlét és ügyelet fogalmát, ez nagy segítség a jövőben a *KSZ* üzletági illetve helyi függelék megkötése kapcsán. Nyilatkozik a munkavállaló a készenlét helyének meghatározásáról, a munkáltató hozzájárulásával ez lehet a telephely is. Lényeges, hogy a munkavállaló számára a pihenés feltételei biztosítva legyenek. Amennyiben ez megoldott, a *KSZ* helyi függelékben rögzítésre kerül, ezáltal egy másik lényeges változás is kezelhető. Ez pedig a készenlétet követő pihenőidőre vonatkozik, vagyis amennyiben a készenlét alatt munkát nem végzett, illetve a két munkakezdés *(pl. másnapi)* között a törvényben előírt idő megvan, a munkavállaló munkába állítható. Úgy gondolom, tiszta jogszabályi viszonyok között hosszútávon biztosítható a munkaidőn kívüli foglalkoztatás. Most már a jó gyakorlati alkalmazásokat kell megtalálni.

Az üzletági szerződésekben pedig az éves keretszámok megemelésével kell biztosítani a lehetőségeket azok számára, akik szakmai tudásukat a napi kötelező órán túl – szükség esetén – a vállalat hasznára, a biztonságos vonatközlekedés érdekében hasznosítják. Természetesen anyagilag is el kell ismerni mindazt a pluszt, amit a családtól veszünk el. Kérem ezért ezen a területen dolgozó munkavállalókat, hogy belépésükkel is támogassák a Vasutasok Szakszervezetét.

Bodnár József
szb. titkár

ÁTSZERVEZÉS IDEJÉN

Élj a jogaiddal!

Számos kollégánkat, tagunkat, választott tisztségviselőnket közvetlenül érint a *MÁV Rt.* belső szervezeti változása. Az őket megillető munkajogi védelemről összeállított tájékoztatót adunk közre annak érdekében, hogy az átszervezések során mindenki élni tudjon törvényadta lehetőségeivel.

A munkajogi védelemről a Munka törvénykönyve (Mt.) 28.§. 62.§. (3), Mvt. 76.§. (3) pontjai rendelkeznek.

A munka törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény 28.§-a határozza meg a választott szakszervezeti tisztségviselők munkajogi védelmének szabályait, valamint erre a szabályra utal a törvény 62.§. (3) bekezdése az üzemi tanácstagok, a munkavédelemről szóló 1993.évi XCII. törvény 76.§. (3) bekezdése a munkavédelmi képviselők vonatkozásában. Itt kerültek rögzítésre, hogy ezeket a szabályokat megfelelően kell alkalmazni az üzemi tanácstagok és a munkavédelmi képviselők esetében is.

...A MUNKÁLTATÓ TERVEZETT INTÉZKEDÉSÉT MÁR NEM LEHET FOGANATOSÍTANI

A munkajogi védelem érvényesülésének legfőbb szabályai a következők:

■ Szakszervezeti tisztségviselő, üzemi tanácstag és a munkavédelmi képviselő rendes felmondással történő munkaviszonyának megszüntetésére,

■ más munkahelyre történő áthelyezésére kizárólag az Mt. által védelemként meghatározott szabályok megtartása mellett kerülhet sor. E védelem a munkáltató szempontjából azt a tilalmat jelenti, hogy az érintett tisztségviselő munkaviszonyának megszüntetése, más munkahelyre helyezése *(munkáltatóhoz) MÁV*-on belül is, a jogszabály által előírt előzetes egyetértés nélkül nem lehetséges.

■ Ha a munkavállaló több – munkajogi védelemmel járó – tisztséget tölt be, a védelem körébe eső intézkedéshez valamennyi érintett illetékes szerv előzetes egyetértése szükséges.

VALAMENNYI ÉRINTETT ILLETÉKES ELŐZETES EGYETÉRTÉSE SZÜKSÉGES...

■ Az érintett illetékes testület egyetértési jogának gyakorlása csak a munkáltató konkrét intézkedéséhez kapcsolódhat. Az általános állásfoglalás nem felel meg a tisztségviselőt megillető, a törvényben meghatározott védelem céljainak.

■ A munkáltató tervezett intézkedése csak akkor válik jogérvényessé, ha valamennyi érintett szervezet megadta előzetes egyetértését, véleményét, ennek határideje az értesítés átvételétől számított 8 nap, rendkívüli felmondás esetén 3 nap.

■ Szakszervezeti tisztségviselő esetében a közvetlen felsőbb illetékes testület, üzemi tanácstag esetében az üzemi tanács, munkavédelmi képviselő esetében – ha van – a munkavédelmi bizottság testületként hozhat jogszabályszerű döntést *(egyetértést)*, ha nem az illetékes szakszervezeti testület, nem az üzemi tanács illetve nem a munkavédelmi bizottság hozta meg a döntését, akkor a döntések jogellenesek.

MEGILLET A VÉDELEM

Szakszervezeti tisztségviselők esetében közvetlen felsőbb szakszervezeti szervtől kell az egyetértést, véleményt előzetesen megkérni, ha nem így történik, akkor a munkáltató tervezett intézkedése jogellenes.

■ A bírói gyakorlat szerint többszörös védelem illeti meg a tisztségviselőt akkor, ha több szakszervezeti szervezetnél tölt be tisztséget, valamint üzemi tanácstag, illetve munkavédelmi képviselő is egyben, a munkáltató tervezett intézkedése csak akkor érvényes, ha valamennyi érintett szervezet egyetértését adja hozzá, ha csak egy nem járul hozzá, a munkáltató tervezett intézkedését már nem lehet foganatosítani.

■ Felsőbb szakszervezeti szerv – testület – előzetes egyetértése mindenkor szükséges, de a munkavállaló akarata ellenére nem gyakorolható.

Palotai Árpád

Átszerveznek az idegenek!

HA A PÉNZ BESZÉL, A JÓÉRZÉS MEGHAL!

Lassan befejezéséhez közeledik a *MÁV* átszervezése. A jelenleg felállított rendszer a klasszikus vállalatvezetési módszer átültetése egy koordinációjában szerteágazó vállalat üzemeltetésére.

A jelenlegi vezetők egy dolgot nem látnak, és nem is akarnak tudomásul venni: a *MÁV* a maga 150 egynéhány évével mindig önálló életet élt, ezt a szellemiséget örökítették át nemzedékről nemzedékre a magyar vasutasok. Mindig voltak és lesznek is belső szakszolgálati ellenkezések, ellenérdekeltségek, rivalizálások, de hogy a vasútnak mennie kell, azt minden vasutas elsődlegesen tartotta szem előtt.

Most a szakágak pénzügyi szétválasztásával felerősödnek ezek a rivalizálások, ami kiöli a vasutasból azt a gondolkodásmódot, miszerint a vasút elsődleges, és minden más csak ezután következik. A pénz motivál, a megrendelés csak másodlagos és legutolsó a vasút, mint vállalat.

Régebben a nehéz időkben a munkavállalók saját zsebből segítették ki a vasutat, hogy egy mozdony vagy kocsi *„talpra álljon"*, és közlekedésre alkalmas legyen. Most, ha nincs megrendelő, akkor nem dolgozunk, ha nincs alkatrész, akkor valaki szerezze be, és így tovább. Ez a pénzügyi szemlélet a vasutast bérmunkássá alakítja. Ebbe a *„nem törődöm mással, csak a saját munkámmal"* gondolkodásmódba fog a vasút és a vasutas belerokkanni, mert ebbe az irányba tereli a juttatásokat, munkahelyeket megvonó jelenlegi vállalatvezetés. Íme néhány példa: Az önkéntes egészség és nyugdíjpénztári tagdíjak szétterítési szándéka 52 ezer vasutasra a választható béren kívüli juttatások rendszerében, majd kb. tizenegyezres létszámcsökkentés után vállalati megtakarításként számolják el azt. Kísérlet az arcképes igazolványok érvényesítési díjainak bevezetése mivel a cégnek kell a pénz. A vasutasnapi jutalom alapbéresítésénél nem a pénz dominál, hanem a *Vasutasnap „elkoptatásával"* megszüntetik a vasúthoz kötődés és a megemlékezés jóleső érzését.

Sorolhatnám még az eseteket – kft-sítéseket, stb. – de minek, mikor ez a vezetés nem éli át a vasúthoz kötődés élményét és csak addig lát, amíg az ő irányítási, ellenőrzési fennhatósága tart. A végrehajtó szolgálat – ahol végül is a vasút halad, küszködik, él – már nincs a látókörünkben, arról már nem gondoskodnak. Jól együttműködő, egymásra utalt és egymásból élő kollégákat, szervezeteket állítanak szembe egymással.

– Miért? – kérdezhetjük joggal.

– Mert idegenek, és soha nem élték át a vasutasnak és a vasúthoz kötődésnek azt a tradicionális érzését, amely összetart és önfeláldozóvá tesz.

Ha a pénz beszél, a jóérzés meghal!

Kotona

Érdekes hírek a világ vasútjairól

Brüsszel felhatalmazást ad a Brit Vasút állami támogatására

Az *Európai Bizottság* felhatalmazta a brit kormányt, hogy nyújtson módosított állami támogatást a London és a csatorna alatti alagút között közlekedő nagysebességű vasúti közlekedés számára. A brit kormány nyilatkozata szerint a módosítás állami garanciát irányoz elő a biztosítékra, amelyet London a vasúttársaságnak bocsát rendelkezésre. Ez a mechanizmus arra szolgál, hogy megvédje a társaságot a kamatlábak kedvezőtlen változásai ellen. Brüsszel úgy gondolja, hogy az állami garancia szükséges ahhoz, hogy megőrizze a magánszektor részvételét ebben a fontos európai projektben. *(Rail et Transports, 2003. május 21.)*

Hidrogén szervizállomás nyílt meg Reykjavikban

Világpremiernek nevezhető az, ami Izland fővárosában történt április 24-én. Egy szervizállomást adtak át a forgalomnak hidrogén üzemanyaggal működő járművek számára. Három kísérleti autóbusz közlekedik majd augusztustól az izlandi fővárosban, előreláthatólag két évig.

Izlandot választották ki ennek a kísérletnek a színhelyéül, amelyet részben az Európai Unió finanszíroz. Ennek oka az volt, hogy az ország tekintélyes mértékben rendelkezik új energiaforrásokkal, ugyanis a villamos áram előállítása 90%-ban geotermikus és vízienergia jellegű. *(Rail et Transports, 2003. május 28.)*

A közlekedés okozza a legtöbb széndioxid kibocsátást Amerikában

A közlekedés felelős a széndioxid kibocsátás egyharmad részéért az Egyesült Államokban egy amerikai kutatóintézet felmérése szerint, mely megállapítás főként a közúti közlekedésre vonatkozik. Kiderült, hogy egy gazdasági ágazat sem okoz ilyen mérvű levegőszennyezést a világon, Kína kivételével. A tanulmány szerint lehetővé válik a széndioxid kibocsátás 20-25%-os csökkentése 2015-ig, sőt 2030-ig 45-50%-os mértékben is, új technológiák és üzemanyagok alkalmazásával az Egyesült Államok közlekedésében. *(Rail et Transports, 2003. június 4.)*

Nagyarányú járműbeszerzést hajt végre a DB Rt. (Német Vasút Rt.)

A Német Vasút Rt. 210 millió euro összegű megrendelést tett 60 db villamos mozdony szállítására a francia Alstom és a kanadai Bombardier járműgyártó vállalatokból álló konzorciumnak. A mozdonyokat a városkörnyéki hálózaton kívánják majd felhasználni. A gyártó vállalatok a szállítást 2004 májusára ígérik. *(Rail et Transports, 2003. május 28.)*

Új elképzelések a Lyon-Turin között építendő vasúti alagút építésének tervezésére

A francia nemzetgyűlés május 20-án tárgyalta a Lyon-Turin közötti vasúti alagút megépítésének lehetőségeit. Mintegy húsz megvalósítási terv készült eddig, de még nem történt meg a végleges jóváhagyás egyikre sem. A legjobb megoldásnak most az eredeti terv megvalósítását tartják.

A *Lyon-Turin* vasútvonalat kivitelező társaság március 26-án adta át a kormányközi bizottságnak a 70 kilométeres nemzetközi szakaszra vonatkozó kivonatos előtervet. Ennek megvalósítását 6650 milliárd eurora becsülik *(2003 januári érték)*. Ennek a beruházásnak a fele az Alpok alatt építendő alagútra vonatkozik.

A költségek csökkentésére a két oldalról *(francia-olasz)* végrehajtott alagútfúrást tervezik. Ennek a nagyszabású munkának elvégzéséhez kb. hat év és négy hónapra van szükség. Mivel a projekt költségei jelentősek, úgy vélik, hogy a beruházás egy részét akkor fejezik csak be, ha a forgalom növekedése azt indokolttá teszi. Azt a lehetőséget is tanulmányozzák, hogy az egyik szakaszon a két párhuzamos alagútnak csak az egyikét építik meg. Ezt a lehetőséget azonban biztonsági okokból nem támogatják. Olyan lehetőséget is vizsgálnak, hogy 400 méterenként lenne egy pályával párhuzamos folyosó, amelyet tűzálló ajtókkal lehetne lezárni tűzvész esetén az utasok védelmére.

A különböző megoldások *(A, B, C, D)* vizsgálata még folyamatban van. Figyelembe kell venni mind a tehervonatok forgalmát, mind a személyvonatok közlekedését az utasok biztonsága szempontjából, mivel már történtek tűzesetek hasonló alagútban, ami beláthatatlan következményekkel járhat. *(Rail et Transports, 2003. május 28.)*

Hajós Béla

Mennénk Európába, de mivel?

Talán a vonat jó lenne, ha a MÁV is úgy gondolná. De nem gondolja így. Az túl kényelmes lenne az utasnak és ez mostanság nem lehet elsődleges szempont, sőt egyáltalán nem szempont. Több lenne az utas, és ez valahol valakiknek valami oknál fogva nem jó.

Mi indított ezekre a gondolatokra? Évekkel ezelőtt volt egy vonat Nagyváradtól Kassáig átszállás nélkül az országhatáron belül Biharkeresztestől Debrecenen, Nyíregyházán, Miskolcon át Hidasnémetiig. A diákoknak, kirándulóknak, hobbikert tulajdonosoknak, stb. a legmegfelelőbb időpontban és várakozás nélkül, és ami nem elhanyagolható szempont: teljes kihasználtsággal. Nem tudni miért, de megszűnt a járat.

Jött a következő év és még került jó és kényelmes járat Debrecentől egészen Bécsig. Arrabonának hívták. Egyébként most is jár, azzal a különbséggel, hogy a Keletiből indul szintén Bécsig. Ez is megszűnt.

Két évvel ezelőtt volt egy vonat, amellyel keresztül lehetett utazni az országot Záhonytól Győrön át Sopronig, illetve Szombathelyig átszállás nélkül. Már Debrecenben alig lehetett rajta helyet találni, és nem csak Győrig, de Sopronig illetve Szombathelyig telve volt. Ez is megszűnt.

Egyébként most is ugyanúgy indul tíz óra húszkor a Keleti pályaudvarról ez a vonat Győr felé. Ha mégis veszem a bátorságot a Dunántúlra utazni – vonattal – akkor hajnalok hajnalán Debrecenből még el tudok indulni, de büntetésből keresztülbumlizhatok Budapesten (újabb kiadásokat magamra vállalva), hogy azzal a régi jó vonattal célhoz érjek. A Keletibe most már csak a Tiszával juthatnék el, természetesen úgy, hogy ne érhessem el azt a másik vonatot.

Utolsó mohikánként még megmaradt Debrecenből Nyíregyházán át Münchenig közlekedő vonat – igaz ez helyjegyes és kicsit hosszabb az útvonala –, így mindenképpen drágább, de még mindig a Duna túloldalára lehetett vele kerülni átszállás és bumlizás nélkül. Ez is megszűnt ettől az évtől a keleti régió számára, merthogy a Keleti pályaudvartól Münchenig jár már csak ez a vonat.

Ez eddig csak a jéghegy csúcsa, a menetrenddel és a MÁV-val kapcsolatos megjegyzéseimet még sorolhatnám. Aki keleten lakik még utazni se legyen lehetősége, vonattal meg aztán végképp eszébe ne jusson, nincs szüksége a MÁV-nak bevételre, de amint hallom dolgozóra sem, a magyar államnak pedig vasútra sem. Szerintem nagyon sok embert visszariasztanak a vasúton való utazástól a sok utasellenes intézkedéseikkel. Aki csak teheti más közlekedési eszközt választ.

Cs.R.,
egy, a rendszeresen vasúton utazók közül

MAGYAR VASUTAS

Ezüsthajú nemzedék (8)

AZ IDŐSKOR ÉLETVILÁGA

VALLOMÁSOK

„Alig győzöm kivárni – mondta Susan Saradon –, hogy öregebb legyek, mert akkor végre kevésbé lesz téma a külsőm; az számít majd, hogy én magam milyen vagyok."

* * *

„Azt hiszem, a nők legnagyobb adottsága az érzékenység. Én a női érzékenységet próbáltam egész életemben eltanulni, s azt hiszem, ilyen szempontból elég nőies a személyiségem vagy a habitusom. Férfiak például soha nem tudnak úgy figyelni, mint a nők. Ha egy nő belenéz egy férfiember tekintetébe, az nézés a javából. A női érzékenység eltanulása életfeladat, s e téren még sok a tanulnivalóm." *(Vámos Miklós író, Népszava, 2003. június 7.)*

* * *

A 82 éves *Göncz Árpád* mondja: „Ha programot csinálok, általában koncertre megyek; mondanivalójával a zene áll hozzám a legközelebb. Igaz, fáradékony vagyok, ezért az első szünetben gyakran hazaindulok. Így veszítek ugyan valamit, de magammal viszem a friss élményt. Az ember öregkorában visszafelé tekint – nekem mostanában a gregorián zene tetszik legjobban. Olyan, mint a sirály szárnyának nyoma a víz fölött." *(Népszabadság, 2003. április 25.)*

* * *

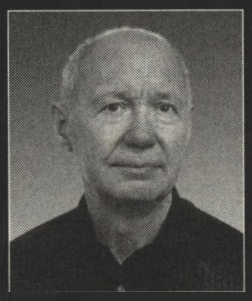
„Reggel. Kicsit korán ébredtem – írja *Bernáth Aurél* az Egy festő feljegyzéseiben – és így korán kezdtem nézeteimet szétteríteni a világon. Mértékletes voltam, nyugodt az élettel. Nyugodt, noha 80 éves elmúltam. Mit jelent még néhány hónap, hét, néhány nap? Érdekes, hogy ilyen számvetést nem csinálunk. Hagyjuk, hogy menjen az élet és a remény még mindig kitart bennünk, noha egy nyolcvanévesnek már igazában semmi reménye se lehet."

* * *

Déry Tibor mondja az Egy öregember arcképe című írásában: „Fiatalabb koromban aránylag könnyen viseltem el vereségeimet, a szerelmi csalódást, a megcsalatást, az árulást, még a börtön sem fogyasztotta el életerőmet, most, öregségemben egy idő előtt lehullott falevél is felhorzsol. Már három éve múlt ki Luca kutyánk, de halálküzdelmének emléke még ma is felriaszt álmomból."

* * *

„Nem szeretünk megöregedni, főleg azért, mert az öregségről nem lehet gondolkodni a közelítő halál nélkül. Bár egyesek szerint, ha tudomásul vennénk, hogy az életben van valami megváltoztathatatlan, úgy az öregség akár céllá is nemesedhetne. Az élet derekára érve legtöbben már kidolgozunk valamiféle személyes kapcsolatot, valamilyen viszonyt az öregséggel. Van, aki bölcsen beletörődik, van, aki sietteti, van, aki harcol ellene és visszakacsintgat az ifjúságra, van, aki fiának ajánlva könyvet ír róla. A módszereknek nincs rangsora. Csak egyetlen igazság van: valamiképpen fogadni kell és meg kell élni az öregséget." *(Miskolczi Miklós: Harangoznak. Röpirat az öregségről, 1988.)*



NEM SZERETÜNK MEGÖREGEDNI, FŐLEG AZÉRT, MERT AZ ÖREGSÉGRŐL NEM LEHET GONDOLKODNI A KÖZELÍTŐ HALÁL NÉLKÜL...

VAN AKI BÖLCSEN BELETÖRŐDIK...

* * *

Törőcsik Mari (2002 karácsonyán) a *Friderikusz Sándorral* folytatott televíziós beszélgetésben egyebek mellett ezt mondta: Így hetven felé haladva az ember a korábbiakhoz viszonyítva sokkal érzékenyebb az élet jelenségeire. Az emberi szenvedésekre például. A legjobban ugyanis az emberi szenvedésektől szenvedek, szinte fizikai fájdalmat érzek, ha szenvedő embereket látok.

– Elmesélek egy kis történetet – mondta. – Egyik alkalommal két színész kollégámmal együtt jöttünk ki a *Katona József Színházból* és valami viccen harsányan nevetgéltünk, kezemben egy nagy csokor virággal, feldobott hangulatban haladtunk a Ferenciek tere felé, amikor a sarokra, a metró aluljárójához érve megpillantottuk az utcán élő, kövön fekvő hajléktalanokat. Hirtelen arcomra fagyott a mosoly, mind a hárman elhallgattunk és a szomorúságtól, a tehetetlenség keserűségétől gyötörten, szótlanul mentünk tovább. Nagyon rosszul éreztem magam.

* * *

– Nyugdíjas fotóriporterként minek tud a legjobban örülni? – kérdezte *Zágoni Erzsébet Kabáczy Szilárdtól.*

– Nem az unokáimat említem, hanem az ingyenes utazást. A nyugdíjból ugyanis nem engedhetném meg magamnak, hogy hódolhassak költséges szenvedélyemnek: múzeumokba járok, felkeresem a tarpai dombokat, meg a gergelyugornyai strandot, ahol igazi málnából készített szörpöt lehet inni – hangzott a neves fényképész válasza. *(Magyar Sajtó, 2003. 1. szám.)*

* * *

G. B. Shaw mondta, hogy „én a folytonos valamivé levés állapotát szeretem; azt, hogy a cél még előttem van, nem pedig mögöttem." A nagy angol író, a sikeres színpadi szerző a továbbiakban így ír: „A mozgás nem rossz dolog: az életet jelenti a tespedéssel, bénasággal, a halállal szemben." *(G. B. Shaw: Vélemények, gondolatok. 1958.)*

* * *

„Az a nagy előnyöm – vallotta Goethe –, hogy olyan időben születtem, amikor a legnagyobb világesemények kerültek napirendre, s folytatódtak hosszú életem alatt úgy, hogy élő tanúja voltam a hétéves háborúnak, Amerika és Anglia különválásának, továbbá a francia forradalomnak, végül az egész napóleoni korszaknak a hős bukásáig... Ezen a néven egészen más eredményekhez jutottam, mint amilyenekhez juthatnak mindazok, akik most születnek..." *(Eckermann: Beszélgetések Goethével, 1956.)*

* * *

„Ilyen a helyzetem: 74 év, amelyet kezdek érezni és annyi munka, amennyi két 40 évesnek is elég volna. Hát igen, ha feloszthatnám magamat egy 40 éves F. E.-re és egy 34 éves F. E.-re, aki összesen pontosan 74 volna, akkor hamarosan rendbe jönnék. De ahogy most áll a helyzet, csak azt tehetem, hogy tovább dolgozom azon, ami előttem van, s annyit és úgy készítek el belőle, amennyit és ahogyan tudok." *(F. Engels levele Laura Lafarque-hoz, London, 1894. november 17. Marx-Engels művei 39. kötet.)*

* * *

„Közel negyven évet szolgáltam a magyar államigazgatásban. Már húsz éve nyugdíjban vagyok és a nyolcvanhoz közeledek. Azt mondhatom, hogy az a harmincöt év, amit a közalkalmazottak szakszervezeti mozgalmában eltöltöttem, kitörölhetetlen az életemből." *(Dr. Rohács Gyula, az MKKSZ Miskolci Nyugdíjas Klubjának képviselője.)*

* * *

Beszéltem kiugrott pappal, magányos pártfunkcionáriusokkal, gyerekét elvesztett anyával, tolókocsis zenésszel, világot járt kalandorral, tanyáját még életében el nem hagyó öregemberrel. Beszéltem börtönlakóval, íróval, haldokló nagybeteggel, prostituálttal, tízgyermekes megözvegyült asszonnyal. És így tovább. Ha egy embernek fél lába van és mégis megmászta a Himaláját, az érdekes témája egy újságírónak. Valahogy én mégis fontosabbnak tartom megtalálni azt, akinek megvan mind a két lába és mégis megmászta a Himaláját. Vagy a pokol bugyrait. *(Lengyel Nagy Anna rádióriporter, Embermesék. RTV Részletes, 2003. 25. szám.)*

* * *

„Ha távozóban egy más bolygón megkérdeznék, mi volt a földi élet legnagyobb öröme: a tanulást mondanám. Nem azt, amelynek a végén egy vizsga áll, hanem amit az ember kíváncsiságból, kirándulásként tett egy új nyelvbe, az azon át megközelíthető világba, egy új tudományágba, munkakörbe." *(Németh László: Ha most lennék fiatal, 1961.)*

* * *

„Majdnem minden áldott nap kisétálok valamelyik temetőbe. És megbékülve, alázatosan arra gondolok ilyenkor – írja *Juhász Gyula* –, hogy egyszer majd nem fogok visszasétálni többé."

Kárpáti Sándor

II. Regionális Közlekedési Szeminárium

A TÁRSADALMI PÁRBESZÉD FEJLŐDÉSE A TOVÁBBI MUNKA ELŐFELTÉTELE

Az Európai Közlekedési Szakszervezet (ETF) 2003. június 23-án és 24-én Szlovénia fővárosában, Ljubljanában rendezte második Regionális Közlekedési Szemináriumát, amelyen Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Magyarország, Ausztria, Olaszország és a vendéglátó Szlovénia közlekedési szakszervezeteinek képviselői cseréltek eszmét együttműködésük lehetőségeiről.

A *Pán-Európai Korridor Projekt* keretében az ETF 2003 során három szemináriumot szervez, amelynek első állomása 2003 áprilisában Bukarestben volt. A ljubljanai második találkozón a pán-európai közlekedéspolitika és a közlekedési folyosók fejlődésének szociális hatásait vizsgálták a résztvevők.

A rendezvényt *Cristina Tilling*, az *ETF* politikai tikára nyitotta meg. Mint elmondta, a *Pán-Európai Korridor Projekt* célja, hogy a csatlakozással kibővülő fő közlekedési folyosók mentén élő és dolgozó munkavállalók kölcsönös tájékozódásának teremtsen fórumot. Emellett a fórumok megrendezésével a regionális és az egyes közlekedési ágak közötti együttműködést kívánják támogatni. Ennek keretében a legfőbb cél a nemzetközi együttműködés erősítése, a szakszervezeti feladatok meghatározása.

A bevezetőt követően a résztvevő szakszervezetek képviselői mutatták be nemzeti sajátosságaikat, illetve egyeztették közös feladataikat. Megállapítást nyert, hogy az egyes közlekedési ágak jelentős versenyben állnak egymással, ami kihat a szociális viszonyokra is. Miközben a vasutaknál magas szintű a munkavállalók ellátottsága, addig a közúti szakmákban sokkal nehezebb szakszervezetet szervezni, és emiatt a munkavállalók helyzete is rosszabb. A szlovén vasutasok felvetették, hogy a probléma kezelése érdekében az együttműködési formákat kell erősíteni egy közös szociális egyezmény érdekében.

Drago Torej, a szlovén vendéglátók képviselője véleménye szerint az európai szociális modell mára érvényét veszítette. Miközben a szállítási költségek csökkentek, újfajta munkanélküliség és új környezeti ártalmak jelentek meg. Miközben nő a munka intenzitása, a leterheltség növekedésével az egészségügyi szolgáltató rendszereket is egyre többen veszik igénybe. A helyzet tehát egyre romlik, miközben a politikusok támogatják a folyamatokat.

A szeminárium két munkacsoportban folytatta munkáját, melynek során prioritásokat dolgoztak ki a résztvevők. A részkövetkeztetések összesítését követően a konferencia az alábbi üzeneteket fogalmazta meg.

1. A társadalmi párbeszéd fejlődése a további munka előfeltétele. *2.* Egyeztetni kell a szakszervezetek követeléseit. *3.* A szakszervezeteknek elő kell segíteniük a közlekedési ágak revitalizációját, és az egyes közlekedési ágak közt meg kell teremteni az azonos műszaki feltételeket. *4.* A versengés helyett kooperációra van szükség.

A szeminárium második napján részt vett *Jakob Presecnik*, a szlovén közlekedési miniszter és *Blaz Miklavcic*, a Szlovén Vasúttársaság Igazgatóságának elnöke. Mindketten a nemzetközi folyosók fontosságát, illetve a piaci viszonyokhoz való alkalmazkodás jelentőségét hangsúlyozták.

k.

Dán TAPASZTALATOK

Dienes Károly, a *Vasutasok Szakszervezete Kiskunfélegyháza Villamos Vonalfőnökség Alapszervezetének* titkára 2003. június 23. és 26-a között tanulmányúton vett részt Dániában. Az *MSZOSZ Bács Megyei Képviseletének* szervezésében harmincnégy szakszervezeti tisztségviselő vett részt a tapasztalatcserén.

Június 23. Lüküping

A magyar delegáció a helyi iparral és mezőgazdasággal ismerkedett. A településnek számos jellegzetessége is van. Jelentős a kagylóhalászata és a virágtermelése, illetve a sertéstenyésztése, ugyanakkor bútorgyártással is foglalkoznak. Az utóbbi ötven főt foglalkoztató üzemben száz százalékos a szakszervezeti szervezettség. A település a szociáldemokrata párt fellegvárának is számít.

Dániában is több szakszervezeti tömörülés létezik. Különleges sajátossága a kis országnak, hogy nincs munka-törvény, ezért mindent kollektív szerződésben rögzítenek a munkáltatók és munkavállalók képviselői.

A nyugdíjkorhatár hatvanöt év, a férfiak átlagéletkora hetvenöt év.

A szakszervezeti költségvetésből tagonként havi öt koronát különítenek el a sztrájkalapba, a maradó tagdíj kétharmadát a központi költségvetés használja fel, az egyharmadot pedig a munkahelyi szervezetek kapják meg.

Június 24. Koppenhága

Az országos konföderáció *(LO)* nemrégiben költözött új székházba. Az *LO*-nak egymillió kétszázezer tagja van, tizenhét ágazati szakszervezet tartozik hozzá. A keresztény elveket valló szakszervezeti szövetség százhatvanezer taggal bír. Az *LO* és a szociáldemokrata párt sokáig együttműködtek, de a februári alapszabálymódosítás óta a szakszervezet nem támogatja anyagilag a pártot.

Az *LO* aktív foglalkoztatási és szociálpolitikai feladatokat tűzött maga elé. Egyrészt nagy hangsúlyt fektetnek az oktatásra és képzésre. Ezt a tevékenységet nem csak a munkanélkülieknél szorgalmazzák. A gazdaság és kereskedelempolitika középpontjában a munkahelyteremtés szerepel.

A szakszervezeti tagdíj adómentes, amelynek megszüntetésére a nemrégiben a kormány kísérletet tett. A megszorító változások Dániát sem kerülik el. Például hatezer szociális bérlakást akar eladni az állam, illetve a közalkalmazottak létszámának csökkentését tervezi a kormány.

A jövőbeni terveikről elmondták, hogy a helyi szervezetek működésének javítására helyezik a hangsúlyt. Októberben újabb kongresszust tartanak, amelyen a megyék helyett regionális szervezeteket hoznak létre.

A sztrájkképesség fenntartása is fontos feladat, mert a kollektív szerződések megkötése idején elég gyakran szerveznek munkabeszüntetéseket. A kormány éppen ezért a sztájkjogot is korlátozni kívánja. Általános tapasztalat, hogy a társadalom a sztrájkokat addig támogatja, amíg annak hatását nem érzi a saját bőrén. Például a legutóbbi 1999-es országos sztrájk idején jelentős felvásárlási hullám indult el.

Az *LO*-nál gyakran megfordul a munkaügyi miniszter, ahol a bevezetett törvények hatásairól tájékoztatják. A tagok nyomására szüntették meg a szociáldemokrata párt évi nyolcmillió koronás támogatását, ami által az LO politikailag szabadabb lett. Ennek köszönhetően más pártok politikusaival is konzultálnak. *(folytatjuk)*

Készült: Dienes Károly jegyzetei alapján

SODEXHO PASS HUNGÁRIA KFT.

Sodexho PASS AZ ADÓMENTES ISKOLAKEZDÉSÉRT...

Ezen a nyáron is több százezer család számára okoz majd jelentős kiadást a tankönyvek, taneszközök és az iskolai ruházat megvásárlása. A *SZJA* törvény azonban lehetőséget nyújt a gyermekes családok adómentes támogatására, a munkáltatók évente egy alkalommal gyermekenként **10 000 Ft adómentes iskolakezdési támogatás**ban részesíthetik munkavállalóikat tanköteles gyermekeik után. Sőt, az új, 2003-as szabályozás már figyelembe veszi a 2002-es évben felhalmozott tapasztalatokat, mind az igényeket, mind a kialakult gyakorlatot illetően.

A legszembetűnőbb változás, hogy az iskolakezdési támogatás már nem csak a tanév első napját megelőző 60 napon belül, hanem az azt követő 30 napon belül is nyújtható, így a támogatás már **szeptemberben is felhasználható.**

NEM SZÜKSÉGES A MUNKÁLTATÓ NEVÉRE SZÓLÓ KÉSZPÉNZFIZETÉSI SZÁMLA KIÁLLÍTÁSA

További változás, hogy a törvény már nevesíti is az **utalványt,** mint a támogatás egyik lehetséges formáját, valamint **nem szükséges** a munkáltató nevére szóló készpénzfizetési **számla** kiállítása, a törvényi adómentességi feltétel teljesítéséhez elegendő a *Sodexho Pass Hungária Kft.számlája.*

Elmarad a tavalyi évben alkalmazott nyilatkoztatás is, így az adatszolgáltatást az adatmegőrzés váltja fel. A munkáltatónak ezentúl nem kell figyelembe vennie azt, hogy a gyermekre tekintettel juttattak-e már ilyen támogatást, avagy sem. Az iskolakezdési támogatás 10 000 forintot meg nem haladó adómentes értéke **akár mindkét szülő** (jogosult) **esetében nyújtható,** akkor is, ha az érintett magánszemélyek **azonos munkáltatónál dolgoznak.**

A *Sodexho Pass Hungária Kft.* által kínált *ISKOLAKEZDÉSI TÁMOGATÁS* utalvány olyan korszerű és testreszabott megoldás, amely széles beválthatóságot biztosít, az utalványok felhasználhatók minden olyan *Sodexho Pass*-szal szerződött üzletben, melyekben taneszközt, tankönyvet, írószert, vagy ruházatot árusít. Így biztosítjuk azt, hogy a dolgozók a törvény rendelkezéseinek megfelelően költhessék el a juttatást.

További információk a megadott címen:

SODEXHO PASS HUNGÁRIA KFT.
1149 BUDAPEST, MOGYORÓDI ÚT 32.
TELEFON:
(1) 468 6868, FAX: (1) 468 6800
E-MAIL: mail@sodexho-pass.hu
INTERNET: www.sodexho-pass.hu

Ötéves a szlovák–magyar vasutas szakszervezeti együttműködés

A rendszeresen megtartott összejöveteleken a két ország vasutasainak közös gondjairól, a határátmenetből adódó problémák zökkenőmentes megoldásáról cserélnek eszmét a szakszervezeti tisztségviselők és a gazdasági vezetők. A hivatalos egyeztetések közt szerepel a kollektív szerződések összehasonlítása is, amelyről megállapítható, hogy a szlovákoké számos kérdésben felülmúlja a hazait.

2003. június 13-án Rév-Komáromba (Komarno) hívták meg a szlovák vasutas szakszervezet és a helyi gazdasági vezetők a győri, hegyeshalmi és komáromi gépészeti telephelyek vasutas szakszervezeti tisztségviselőit, hogy megünnepeljék együttműködésük ötödik évfordulóját.

A szomszédos szolgálati főnökségek munkavállalói közt rendkívül jó munkatársi kapcsolat alakult ki az elmúlt években, ami a rendszeresen megtartott sport és szabadidős programoknak is köszönhető. A többnyire a szakszervezetek által szervezett rendezvényeken kispályás labdarúgásban, tekében, légpuskás lövészetben és horgászatban mérik össze tudásukat a Duna két partján élő és dolgozó vasutasok.

A június 13-i összejövetel – amelyen szlovák részről részt vett *Miklošovič Vladimir,* a pozsonyi igazgatóság műszaki részlegének igazgatója, *Markech Peter,* a kocsiszolgálat igazgatója, *Raučina Martin,* az érsekújvári vontatási részleg igazgatója, *Grieč Ján,* a Vasúti központi szakszervezet szekció vezetője, *Pál Alexander,* a szakszervezet párkányi vezetője, *Krištofčik Ján,* a párkányi kocsivizsgálók vezetője, *Rozsnyo Ladiszlav,* a kocsiszolgálat párkányi vezetője, *Vadkerti Tibor,* az érsekújvári kocsiszolgálat vezetője illetve *Jožef Trstenovič,* érsekújvári szakszervezeti bizalmi – egyben búcsúztató és beiktató ünnepség is volt. A megjelentek együtt köszöntötték *Mulinka Jozefet,* az érsekújvári szakszervezet vezetőjét nyugdíjba vonulása, *Šip Antont,* a tisztségbe történő megválasztása alkalmából.

A szomszédos szolgálati főnökségek munkavállalói közt rendkívül jó munkatársi kapcsolat alakult ki

Magyar részről *Hausel László,* a Vasutasok Szakszervezete komáromi, *Gagna Ferenc* a győri, és *Szelecz József,* a hegyeshalmi alapszervezetének titkárai, illetve *Boldog István,* a győri vontatási főnökség kocsiszolgálati részlegvezetője vett részt a találkozón.

A Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozata és az Alapítvány a Vasutas Fiatalokért bemutatja:

Vasutas Fiatalok Nyári Találkozója

2003. augusztus 14-17.

Dunaszentpál

Mottó: "Jó élet a nomád élet..."

Részvételi díj:

VSZ tagoknak és családtagjaiknak
5500 Ft

Nem VSZ tagoknak
6500 Ft

Szükséges felszerelés:

Sátor, hálózsák, matrac (vagy egy hálótárs, aki mindezeket hozza),
A szúnyog hadsereg elriasztásához elengedhetetlen eszközök,
Tányér, evőeszköz (ha ehető lenne a bográcsos kaja),
A szokásos jókedv (ha nincs, mi biztosítjuk).

Jelentkezési határidő:
2003. augusztus 7.
(a részvételi díj befizetésével)

Jelentkezni lehet:
Horváth Csaba, Tel: 01-10-28, mobil: 30/859-3463

Személyi kölcsön a Vasutasok Szakszervezete tagjainak *

Számíthat ránk, legyen szó otthona felújításáról, egy nyaralásról vagy akár pénzügyi segítségről egy előre nem várt esemény miatt.

Valósítsa meg terveit, 2003. augusztus 31-ig érvényes ajánlatunk igénybevételével!

Szabadon felhasználható személyi hitelek fedezet és kezelési költség nélkül!*

Példa havi törlesztésre

Kölcsön összege	*Havi törlesztő részlet*	*Futamidő*
800.000, - Ft	***22.515, - Ft***	***60 hónap***

Kivételesen kedvező kamatkondíciók a VSZ tagoknak:

200.000 Ft - 999.999 Ft-ig 22,92%
1.000.000 Ft - 2.000.000 Ft-ig 21,96%

Beneficial Rt.

- 12-60 hónapig terjedő futamidővel
- hitelünket nem terheli semmilyen kezelési költség, illetve hitelbírálati díj
- az egyszerűbb, problémamentes visszafizetés érdekében postai befizetés helyett akár banki átutalással is fizethet
- előzetes időpont egyeztetés alapján, szerződéskötést követően 2 munkanapon belül a bankszámlájára utaljuk az összeget*

Igényeljen kölcsönt még ma, **hívja most** munkatársunkat, Baranya Rózsát a **(06-1)411-7618**-as telefonszámon!

*Előfeltételek: Magyar állampolgárság, 18 éves életkor, jelenlegi munkahelyén minimum 12 hónapos folyamatos munkaviszony, minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 45.000 Ft. A hitel odaítélése minden esetben hitelképesség függvénye.
Az igényléshez az alábbi dokumentumokat kell magával hoznia: érvényes személyi igazolványát, adókártyáját, utolsó havi bankszámlakivonatát, 30 napnál nem régebbi munkáltatói igazolását, illetve VSZ tagsági igazolását.
Nyugdíjasok esetében: a hitel igénylésekor maximum 65 éves életkor, nyugdíjas igazolvány, utolsó nyugdíjszelvény, vagy a nevére szóló nyugdíj összegét is tartalmazó bankszámlakivonat, illetve VSZ tagsági igazolás.
További, hiteligényléssel kapcsolatos információért kérjük hívja a fenti telefonszámot. Jelen tájékoztató a figyelemfelkeltés célját szolgálja, a Beneficial Rt. részéről nem minősül nyilvános ajánlattételnek. A hitel nem vehető igénybe üzleti célra. A hitelt a Beneficial Rt., mint pénzügyi szolgáltató nyújtja.
A **THM értéke: 24,31%; 25,49%.** A hitelhez lehetőség van hitelfedezeti biztosítás igénybevételére.

A Beneficial Rt. központi irodájának címe: East-West Business Center 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3., ahol barátságos és segítőkész munkatársak várják jelentkezését, hogy akár már holnaptól változtathasson az életén!

ÜDÜLJÖN
a VSZ-szel!

Korlátozott számban ismét meghirdetjük görögországi apartmanos üdülésünket az alábbi időpontban: 2003. szeptember 6-tól 18-ig 8 éjszaka kinttartózkodás (+ utazás)

Apartmanfoglalás: 2003. szeptember 6-tól 18-ig

Apartman díj helyszíni fizetéssel: 8 éjszakára

háromágyas:	**négyágyas:**	**hatágyas elhelyezéssel**
(1 szoba)	(stúdió)	(2 szoba)
125 Euro	**155 Euro**	**230 Euro**
(cca.11.000 Ft/fő)	**(cca.10.200 Ft/fő)**	**(cca.10.100 Ft/fő)**

Kuset kocsi központi foglalása esetén 4 fős elhelyezés 8.000 Ft/fő oda-vissza.

*Jelentkezni lehet a VSZ központban (Budapest, II., Ürömi u. 8.) **Döme Lászlóné és Détári Attiláné** kolleganőnél a 21-51, 19-77 üzemi, 16-86 és a 326-1594 városi telefonokon.*

Köszönet az 1%-ért!

2002-ben az 1% felajánlásból 8.390 Ft érkezett az *Alapítvány a Vasutas Fiatalokért* javára. Az összeget a Kiskunfélegyházán 2003 májusában megtartott ifjúsági képzésre fordítottuk.
Felajánlásaitokat köszönjük!
Támogatásotokra a jövőben is számítunk.

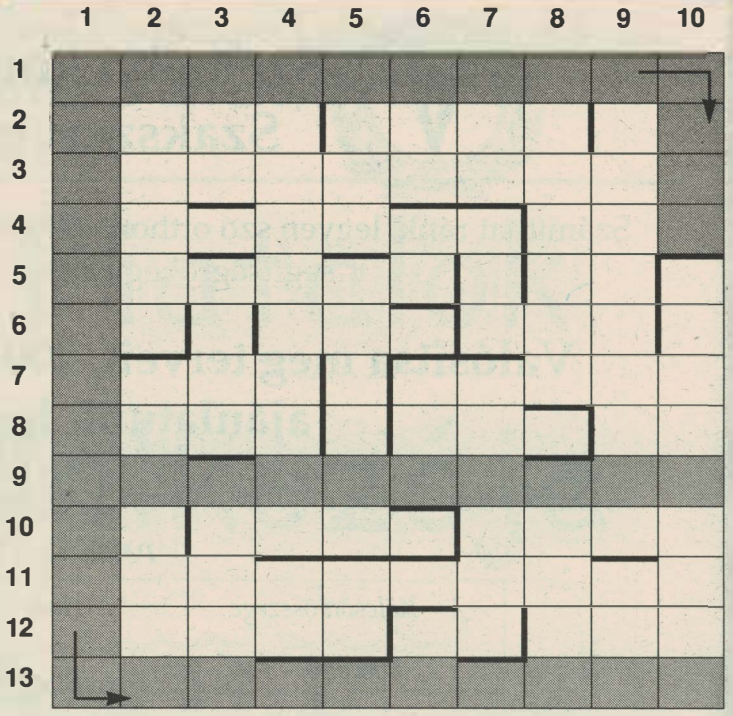
Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint **a MÁV Rt.**
vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mind vasúti, mind közúti célra,
magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



Mintegy nyolcezer szakembert adott a vasútnak... 2003. június 5-én ünnepelte alapításának ötvenedik évfordulóját a függőleges 1. 1966-92 között vízszintes 1. volt az iskola névadója, 1992-től jelenleg is vízszintes 9.

Készítette: Bánszegi József

Vízszintes: ***1) Megfejtendő;*** ***2)*** Szellemi kisugárzás, – édesség volt (vissza), – indulatszó; ***3)*** Kis távolságra osztó; ***4)*** Folyón hordalék, – Néma lakos; ***5)*** Omlást gátló mű, római szám, – tagadószó –, Égtáj; ***6)*** Hangtalan fiúk!, – Vajon, – Fás szakma, – Tisztít, – Radon; ***7)*** Lopva megy, – Európa, – Összead; ***8)*** Néma artista!, – Ferenc, – Szőnyeget készít, – Ám; ***9) Megfejtendő;*** ***10)*** Kacat része, – Történés, – Sakk műszó; ***11)*** Műanyag padlót; ***12)*** Román favágók, – Rom halmaz!, – Férfi név.

Függőleges: ***1) Megfejtendő;*** ***2)*** Somogyi település, – Útszakaszt; ***3)*** Becézett női név –, Zoltán –, Minőségőr –, Férfi név; ***4)*** Körülményes –, Lobog hangzói –, Szén vj.; ***5)*** Megijed –, Pálinka alap (névelővel) –, Páros alak! –, Magyar gk.j.; ***6)*** Motorkerékpár márka –, Létezik –, Sugár –, Esedezik röv., – Személyes névmás –, Helyhatározó rag; ***7)*** Számnév –, Holland légitársaság –, Oltóanyag –, Római szám; ***8)*** Alföldi város –, Személyes névmás –, Élőlény fajták; ***9)*** Feldobott vagyok –, Lak a fában; ***10)*** Közlöm vele.

Előző számunk helyes megfejtése:

Európai Parlament – Európa Tanács – Európai Bizottság

A Magyar Vasutas szeptemberi számának lapzártája 2003. szeptember 4-e. Az újságba szánt írásokat közvetlenül *Détári Attiláné* részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Főszerkesztő: KARÁCSONY SZILÁRD ● Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelős kiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke ● Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomdai előállítás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelős vezető: MATOLCSY MIKLÓS vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu, E-mail: info@szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000

ALAPÍTVA: 1904-BEN

MAGYAR VASUTAS

ÁRA: 55,– FT XLVII/9. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2003. SZEPTEMBER

A TARTALOMBÓL:

- **A kafetériáról** *(2. oldal)*
- **A beiskolázási segélyről** *(3. oldal)*
- **Az MSZOSZ Elnökségének állásfoglalása a 2004. évi bérfejlesztésről** *(3. oldal)*

Kedvezmények VSZ tagoknak

A Vasutasok Szakszervezete tagjai szeptember végétől bankkártyával azonos formájú, értékkel bíró igazolványt vehetnek át az alapszervezeti tisztségviselőktől. A tagsági viszony igazolásán túl a műanyaglappal számos szolgáltatás vehető igénybe. Kedvezményes vásárlás, személyi hitel és az alapszervezetek döntése alapján az egész világon érvényes huszonnégy órás balesetbiztosítás kötődik kezdő csomagként a tagkártyához.

A VSZ XV. Kongresszusa által elfogadott program egyik fontos célkitűzése valósul meg azzal, hogy a *Vasutasok Szakszervezete* minden aktív tagja szeptember végén, és október folyamán átveheti legújabb tagsági igazolványát. A kék alapszínű *Tagsági Igazolvánnyal* nem csak a tagsági viszony igazolható, hanem számos szolgáltatást is igénybe vehetnek a legrégebbi *(első)* vasutas érdekvédelmi szervezet tagjai.

A kártya címlapján az 1896-ban alapított *Vasutasok Szakszervezete* emblémája, és az új székházának ürömi utcai homlokzata mellett helyet kapott az *Euro Discount Club* logója is, amely kedvezményre jogosítja a tagkártya tulajdonosát az *EDC-vel* szerződésben álló üzletekben és szolgáltatóknál. A kedvezményt adó partnerekről háromféleképpen tájékozódhatnak. Az első és legkönnyebben hozzáférhető információs forrás a *Magyar Vasutas* lesz a jövőben. Az októberi számban már a legfontosabb országos üzlethálózatok nevét és címét közöljük. A második az *Internet*. A *www.edc.hu* honlapon keresővel találhatjuk meg a lakóhelyünkhöz legközelebbi elérni kívánt vállalkozást, illetve az *EDC-től* időszakonként megjelenő katalógus vásárolható.

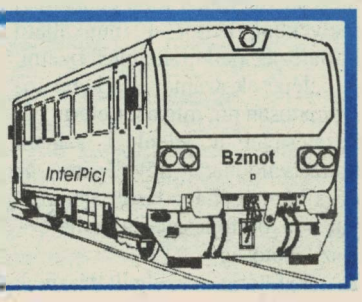
Nagyon fontos, hogy az *EDC* várja a *VSZ* tagjainak ajánlását, miszerint melyik településen, milyen üzletekben vásárolnának kedvezményesen. A tagkártyán feltüntetett elérhetőségeken lehet jelezni az igényt. Az *EDC* vállalta, hogy minden ajánlott üzlettel felveszi a kapcsolatot és igyekszik kedvezményt elérni a tagkártya használóinak.

A másik szolgáltatást a *Beneficial Rt.* nyújtja a *VSZ* tagjainak, személyi kölcsön formájában. A tagkártya felmutatója nem kap automatikusan hitelt, mert a bank fenntartja egyedi hitelbírálati jogát, de a kedvezményt csak a *VSZ* tagjai kapják. A *Beneficial Rt.* ajánlatát a 15. oldalon olvashatják.

A *Signal Biztosító Rt.* 1996 óta ajánl csoportos balesetbiztosítást szakszervezeteknek. A tagkártya tulajdonosok az alapszervezetek döntése alapján havi harminc forintos díj ellenében válnak biztosítottá. A biztosítás részleteiről az alapszervezeteket tájékoztattuk, illetve a *Magyar Vasutas* következő számában olvashatnak.

A *VSZ* a tagkártyához kapcsolódó szolgáltatásokat folyamatosan bővíteni kívánja. Bízunk abban, hogy tagkártya a vasutasok körében mihamarabb népszerűvé válik, és mind többen választják érdekvédelmi szervezetüknek a *Vasutasok Szakszervezetét.*

Karácsony Szilárd

MVJ
ÖNORM M 7812, DIN 6700
ISO 9001 TÜV
DIN-EN 729-2
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés


Röviden a választható béren kívüli juttatásokról

A Vasutasok Szakszervezete kérésére a MÁV Rt. Kompenzációs Főosztályának vezetője és munkatársai augusztus elején tájékoztatót tartottak a VSZ középszervezeteinek vezetői és szakértői részére. Az előadáson elhangzott, hogy a reprezentatív szakszervezetekkel történt megállapodás alapján 2004. január 1-jétől kezdődően át kívánja alakítani a szociális- és jóléti rendszert. Ennek egyik fő eleme a választható béren kívüli juttatások köre, melyet szakmai berekben kafetéria-rendszernek neveznek.

Az utóbbi években egyre inkább előtérbe került egyrészt az egyéni igények és szükségletek kielégítésének figyelembevétele, másrészt a költséghatékonyság gondolata is, amely elvezetett a kafetéria juttatási rendszer bevezetéséhez és elterjedéséhez az ország több gazdálkodó szervezeténél.

A rendszer lényege, hogy választási lehetőséget biztosít a munkavállalóknak a különböző juttatások között. Az elnevezés *(kafetéria: önkiszolgáló étterem)* is azt tükrözi, hogy a *„kínált étlapról mindenki saját magának állíthatja össze ételeit, italait”* vagyis a dolgozók lehetőséget kapnak önálló döntésre, kiválaszthatják a számukra legmegfelelőbb *„terméket, szolgáltatást”*.

A lehetőségeket a rájuk eső költségkeret *(fejkvóta)* és a kínált juttatási formák *„választéka”* határozza meg.

Az elképzelés szerint a *MÁV Rt.* minden alkalmazottja részére biztosítana egy keretösszeget, melynek értékéig szabadon választhat a felkínált lehetőségek közül, például lakhatási támogatás, otthoni internet elérés, életbiztosítás, balesetbiztosítás, képzés, tanfolyam, lakáskölcsön, közlekedési hozzájárulás, üdülési támogatás, gyermek utáni támogatás stb., valamint a munkavállaló azt is választhatja, hogy a különböző önsegélyező pénztárak ill. kiegészítő nyugdíjpénztár tagdíjához nyújtson a munkáltató hozzájárulást.

A munkáltató a tervezett új rendszer bemutatásakor szakszervezetünk kérdésére sem árulta el a fejkvóta várható összegét. A prezentáció során az évi 120.000 Ft-os mértékű fejkvóta többször is elhangzott, de a munkáltató ezzel kapcsolatban csak annyit közölt, hogy ez egy fiktív összeg és legalább ilyen összegben gondolkodik a *MÁV Rt.*

Működhet a kafetéria?

Vagyis a *„fiktív”* összeg közelít a valósághoz. Az évi 120.000 Ft-os fejkvótát a Vasutasok Szakszervezete túl alacsonynak tartja. A *VSZ* számításai szerint 120.000 Ft-os fejkvóta mellett az új rendszer csak azoknak a munkavállalóknak lenne előnyös, akik az étkezési térítésen kívül csak néha-néha vettek igénybe egy-egy juttatást.

A kafetéria-rendszer fő elemei:

– a munkavállalónkénti keretösszeg, a fejkvóta,
– a juttatási kínálat,
– a választási lehetőség módszere,
– a változtatás lehetősége.

A rendszer hatékony működésének az a feltétele, hogy a dolgozók szükség szerint módosíthassák korábbi választásukat. Ezt célszerű időközönként *(évenként)* lehetővé tenni számukra, hogy mindig a szükségleteiknek megfelelő formákat vehessék igénybe. A *VSZ* álláspontja szerint a pénztárakat a jelenlegi formában kellene megtartani, és emellett lehetne működtetni a kafetéria rendszert.

Komiljovics Máté

A kafetériáról – egy kicsit másként

A *MÁV Rt.* képviselői járják az országot és népszerűsítik az új szociális ellátó rendszert, a kafetériát. *„Jó tudni”*, hogy a munkáltató mindenkiről azonos módon kíván gondolkodni, azonos keretösszeggel és azonos rendszerben. Azonban tudni kell azt is, hogy ehhez az azonossághoz egyesektől el kell venni olyasmit, amit mások nem biztos, hogy igénybe vennének.

Tudni kell továbbá azt is, hogy a *MÁV Rt.* által beharangozott létszámcsökkentés vagy létszámcsökkenés minden esetben megtakarítást eredményez a vállalatnak a jelenlegi helyzethez képest, ami elérheti akár a milliárdos nagyságrendet is.

Nézzük meg az egyes juttatási fajtákat

Önkéntes pénztárak

Jelenleg is szabadon dönthet a munkavállaló, hogy belép-e valamelyik, vagy akár több pénztárba, melyekből kettőt a munkáltató korlátozás nélkül köteles fizetni. A belépések számával a keret folyamatosan nő, míg a kafetéria bevezetésével a jelenlegi szinten konzerválódhat, növelésére az éves bérmegállapodások alkalmával – a bérfejlesztések terhére – lesz lehetőség.

A kafetéria szolgáltatásainak igénybevételénél a munkavállaló a pénztárba kényszerül, mert adómentesen más juttatási formával nem tudja kimeríteni a keretét, ezt nem fogja mindenki vállalni. Ha bennmarad a pénz, nem vihető át a következő évre.

Étkezési hozzájárulás

Jelenleg is minden munkavállaló megkapja valamilyen formában, melyből évente 12x2000 Ft az adómentes rész, ugyanezt veheti ki a kafetériából is.

Üdültetés

Eddig a *MÁV Rt.*, mint munkáltató az üdülők üzemeltetését finanszírozta, és a szakszervezetek által biztosított kedvezményes beutaló mellé igénybe lehetett venni az üdülési csekket, valamint az egészségpénztár szolgáltatását. Természetesen csak azoknak, akiknek volt igényük az üdülésre és meg is engedhették maguknak. A kafetéria rendszerben az 50.000 Ft-os üdülési csekk marad meg, melyet kizárólag üdülésre lehet igénybe venni, de már a piaci alapon működő *MÁV* üdülőkben. Az üdültetési piacon jelenlegi állapotukban a *MÁV* üdülői nem versenyképesek, ezért elnéptelenedésük, vagy *Kft*-be vitelük várható. Kikerülnek a Központi *Üzemi Tanács* hatásköréből, és ki tudja, ki mennyiért adja el és veszi meg őket. Mi lesz az üdülőkben dolgozó vasutasokkal? Biztos, hogy munkavállalói érdek a piaci alapú üdültetés és az üdülőhálózat értékesítése?

Lakástakarékosság

A jelenlegi elosztási rendszer biztosan nem tökéletes, de ezt az is befolyásolta, hogy évek óta nem tudták a szakszervezetek elérni, hogy legalább az infláció mértékével karbantartsák a felosztható keretösszeget. Az új rendszerben ez az egyetlen olyan elem, amely a kereten belül göngyölíthető, több év megtakarítását egyszerre, egy összegben veheti fel a munkavállaló.

Tervezhető a lakásvásárlás, korszerűsítés, de mi van akkor, ha nekem most kell és nem három év múlva, vagy mi van akkor, ha összegyűjtöm, de már nem vagyok *MÁV* dolgozó? Sok kérdést vethet fel a göngyölítés lehetősége is. Mi a garancia a felhasználhatóságra?

Iskolakezdési támogatás

2003-ra megköttetett a megállapodás a kifizetésről, ez a jövő évben már a kafetéria részeként nem jelenik meg külön megállapodásként. Csak az tudja ezen a juttatáson keresztül kimenteni a keretének egy részét, aki a feltételekkel rendelkezik.

Körültekintően kell dönteni

A fentieket figyelembe véve minden munkavállalónak meg kell vizsgálnia a *MÁV Rt.* által ajánlott táblázatot, hogy melyik juttatási formának milyen az adó és járulék szorzója. Ezeknek a juttatásoknak egy részét a *MÁV* adózza és fizeti járulékait az állam felé, ezeket a plusz költségeket a munkavállaló keretösszegére kívánja áthárítani.

A kafetéria – hivatalos nevén a választható béren kívüli juttatások rendszere – a munkáltatónak egyértelműen jó, mert megtakarításokat eredményez, valamint a bértárgyalás részeként kezeli a juttatási elemeket. Az a munkavállaló, aki eddig sem jutott hozzá bizonyos szolgáltatásokhoz, juttatásokhoz, ezután sem tudja ezeket igénybe venni, de azt, aki részesülhetett benne, megrövidíti.

Pszota Árpád

AZ ÉRDEKVÉDELEM AKTUÁLIS HÍREI

A vasúti reform és EU-konformitás előterjesztést – a *MÁV* helyzetét – a kormány még nem tárgyalta. A vasút jövője szempontjából meghatározó kérdések ma még nyitottak. A 2003-ban végrehajtott vasútátalakítást a gazdasági átláthatóság szükségessége indokolta. A személy- és árúszállításon túl a *MÁV*-on belül minden tevékenységet mérhetővé kell tenni, mert a versenyképesség csak így biztosítható. A működés alapja a megrendelő-teljesítő viszony, mind a *MÁV Rt*-n belül, mind az állam-*MÁV* kapcsolatában. Utóbbiban a megrendelés állományt – például a személyszállításban – a meghirdetett menetrend jelenti. Vagyis az állami költségvetéssel a *MÁV* a jövőben is közvetlen kapcsolatban marad, egymással elszámol.

Lényegi és kiemelten fontos kérdés, hogy a *MÁV EU*-konform finanszírozása mikortól valósulhat meg, mint tudjuk, ez a vasútnak a jelenleginél lényegesen magasabb költségvetési hozzájárulást jelentene. A *MÁV*-ról születő kormánydöntés ezért nagy jelentőségű. *(A szolgáltatást igénybevevők szempontjából is!)*

BEISKOLÁZÁSI SEGÉLY

A *Vasutasok Szakszervezete* többszöri kezdeményezésére tett a munkáltató javaslatot az adómentes beiskolázás vállalati támogatásra. Tudni kell, hogy ez az éves segélyezési kereten túl kerül folyósításra. Az eredeti elképzelés szerint 11 ezer vasutas gyermek részesült volna a támogatásból, de mivel szakszervezetünk javaslatát a tárgyaló felek elfogadták, további 100 millió forint került átcsoportosításra, így közel 24 ezer gyermek részesül a juttatásból.

Az adótörvényi előírások figyelembevételével az alábbi vállalati szabályozás született. Gyermekenként 10.000 Ft értékű, adómentes, vállalati iskolakezdési támogatásban részesül az a munkavállaló, aki 6-16 év közötti gyermeket nevel, a családi pótlékot a *MÁV Rt.* folyósítja, valamint a 2003. I-VI. havi keresetének átlaga nem éri el a 180.000 Ft-ot. Jogosult továbbá a támogatásra az a munkavállaló is, akinek a családi pótlékot más szervezet folyósítja és a bére nem éri el a bruttó 180.000 Ft-ot, ebben az esetben külön írásbeli kérelem szükséges. A három, vagy annál több gyermeket nevelő munkavállalók jövedelmüktől függetlenül jogosultak a gyermekenkénti támogatásra.

A gyermek, ha 2003-ban már betöltötte a 16. életévét, de a szülő bemutatja az iskolalátogatási igazolást, jogosult a támogatásra. Miután az adótörvény a beiskolázással kapcsolatban biztosítja az adómentességet, a munkáltató jogosan kéri a fenti igazolást. Ha mindkét szülő *MÁV* munkavállaló, a támogatás ebben az esetben is csak egyszeresen adható.

Szakszervezetünk a vállalati jóléti rendszer átalakításával és a bértarifa rendszer kialakításával kapcsolatban sürgette a munkáltatót a tervezetek mielőbbi átadására. A munkáltató a folyamatba nem vonta be az érdekképviseleteket, így nem zárható ki a konfliktus kialakulásának veszélye. A szeptember 12-i *VÉT*-en a *VSZ* felvetésére a munkáltató közölte, hogy a hónap második felében mindkét kötelezettségének eleget tesz.

Varga Gyuláné

TÁMOGATÁSOK

Az MSZOSZ Elnökségének állásfoglalása

A 2004. ÉVI BÉRFEJLESZTÉSRŐL, ADÓ- ÉS JÁRULÉKVÁLTOZÁSOKÓL

Az *MSZOSZ Elnöksége* 2003. szeptember 8-i ülésén meghatározta a jövő évi bértárgyalások irányelveit.

A kormányzati előrejelzés alapján 2004-ben 5%-os inflációra, 3,5%-os *GDP* növekedésre és 0%-os reálbér-növekedésre számíthatunk.

Az *MSZOSZ Elnöksége* szükségesnek és indokoltnak tartja, hogy 2004-ben a keresetek reálértéke legalább a gazdasági növekedéssel azonos mértékben emelkedjen. Az idei tapasztalatokat figyelembe véve az *MSZOSZ* 2004-re **bruttó bérnövelési megállapodást** kíván kötni az *OÉT*-ben. Ennek mértéke a ma még nem végleges adó- és járulékváltozások függvénye.

Az *MSZOSZ Elnöksége* **elfogadhatatlannak** tartja, hogy a már törvénybe iktatott változásokhoz képest visszalépés, **adó- és járulék tehernövekedés** valósuljon meg. Így elutasítja, hogy az adótábla kedvezőtlenül változzon az átlag körüli és az átlag alatti jövedelműek esetében, elutasítja, hogy eltörölje a nyugdíjjárulék adókedvezményét, valamint azt, hogy bevezetésre kerüljön az ápolási járulék.

Ezzel szemben a bértárgyalásokat megkönnyítő adóváltozások szükségesek, melynek lehetséges forrásaira az *Elnökség* javaslatot tesz. Mintegy 220 Mrd Ft-os megtakarítást eredményezhet a költségvetésnek, ha megmarad a 40%-os felső kulcs az SzJA-ban illetve az ÁFA-ban, nem nő a magánnyugdíj-pénztári járulék mértéke 1%-kal, illetve megtakarítást jelent az is, ha a kedvező adóváltozások eredményeként a költségvetési béreket is kisebb bruttó mértékkel kell emelni a megfelelő reálnövekedés eléréséhez.

Az *MSZOSZ* abban érdekelt, hogy a szükséges **3,5%-os reálbér-növekedés** minél alacsonyabb bruttó béremelés és infláció eredményeként alakuljon ki, egyúttal az alacsonyabb bruttó bérnövelési szint az infláció alakulása szempontjából is kedvező lenne.

Az *MSZOSZ Elnöksége* szükségesnek tartja, hogy a minimálbér legalább az átlagos bérnövekedés mértékével emelkedjék. Tekintettel arra, hogy az idén nem történt növelés, az Elnökség kezdeményezi, hogy 2004-ben a **minimálbér 55.000 Ft-ra** emelkedjen.

Az *MSZOSZ Elnöksége* kezdeményezi továbbá, hogy az étkezési hozzájárulás adómentes mértéke 3000, illetve 6000 Ft-ra növekedjen, továbbá szükségesnek tartjuk, hogy egyes évek óta változatlan mértékű kedvezmény értéke valorizálásra kerüljön.

Elfogadhatatlan a természetbeni juttatások adóztatásának tervezett átalakítása, mert az a munkavállalók jelentős tehernövekedését jelentené, és a maihoz képest áttekinthetetlen helyzetet eredményezne e juttatások körében.

Simon Dezső

ÁTTEKINTÉS A 2004. ÉVI BÉRNÖVEKEDÉS ADÓ- ÉS JÁRULÉKFELTÉTELEIRŐL

A 3,5%-os reálbérnövekedés a következő paraméterekkel teljesülhet a jelenleg ismert adó- és járulékváltozási tervek függvényében:

a) Ha a már törvénybe iktatott változások megmaradnak az adótáblára és az adójóváírásra vonatkozóan, megmarad a tb-járulék adókedvezménye és nem vezetik be az ápolási járulékot:

A 3,5%-os reálbér-növekedéshez 6,5%-os bruttó bérnövekedés szükséges.

b) Ha a már törvénybe iktatott változások megmaradnak az adótáblára és az adójóváírásra vonatkozóan, de megszűnik a tb-járulék adókedvezménye és bevezetik az ápolási járulékot:

A 3,5%-os reálbér-növekedéshez 13%-os bruttó bérnövekedés szükséges.

A „0" reálbér 8%-os bruttó bérnövekedés esetén alakul ki.

c) Ha a már törvénybe iktatott változások megmaradnak az adótáblára és az adójóváírásra vonatkozóan és megmarad a tb-járulék adókedvezménye, de bevezetik az ápolási járulékot:

A 3,5%-os reálbérnövekedéshez 8,5%-os bruttó bérnövekedés szükséges.

A „0" reálbérhez ezen belül 3,5%-os bruttó béremelés kell.

d) Ha a már törvénybe iktatott változások megmaradnak az adótáblára és az adójóváírásra vonatkozóan, megszűnik a tb-járulék adókedvezménye, de nem vezetik be az ápolási járulékot:

A 3,5%-os reálbérnövekedéshez 11%-os bruttó bérnövekedés szükséges.

A „0" reálbérhez 6%-os bruttó béremelés kell.

Gazdaságtalan-e a vasút? (18.)

A vasúti fuvarozás számos előnnyel rendelkezik a közúti szállítással szemben: egységnyi teljesítményre vetítve ötöd-, illetve tizedannyi energiafelhasználással és légszennyezéssel jár, tizedannyi területet foglal el, harmincszor kevesebb balesetet okoz, sokkal kisebb zajjal terheli a környezetet, nem okoz elviselhetetlen dugókat településeinken. Ennek ellenére a magyar vasút egyre mélyebb válságba kerül. Ezt társadalmi és gazdasági szempontból egyaránt hibás döntések sorozata idézte elő. Ezek közül néhányat felsorolunk.

SZÉLES KÖRBEN ELTERJEDT MÓDSZER, HOGY A SZEMÉLYGÉPKOCSIK MAGÁNCÉLÚ HASZNÁLATÁT IS HIVATALOS ÚTNAK SZÁMOLJÁK EL

IGAZSÁGOS ÉS HATÉKONY KÖZLEKEDÉST!

A LEVEGŐ MUNKACSOPORT NYILATKOZATA

– A vasúti személyszállítás közszolgáltatás. Az állam rendeli meg, és amennyiben a menetjegyből származó bevételek nem fedezik a költségeit, a különbözetet az államnak kell állnia. Ezt írják elő az Európai Unió törvényei is. Ezzel szemben a magyar állam az elmúlt 20 évben egyetlen alkalommal sem fizette meg azoknak a szolgáltatásoknak a költségét, amelyet megrendelt a vasúttól. Emiatt a MÁV-nál több, mint 1400 milliárd forint úgynevezett belső adósság keletkezett.

– Magyarországon a kamionok évente mintegy 250 milliárd forint olyan kárt okoznak (az utakban, az utak menti épületekben, az utak alatt futó közművezetékekben, a környezetben és az emberi egészségben), amelyet nem a kamionok üzemeltetői fizetnek meg, hanem az egész társadalom. Hasonló nagyságúra tehető az az összeg, amire törvénytelen cselekedetekkel (csempészet, adóelkerülés, munkaügyi előírások kijátszása stb.) tesznek szert. Ilyen módon a kamionos fuvarozás az elmúlt években összesen több ezer milliárd forint versenyelőnyhöz jutott a vasúti szállítással szemben.

– Évente a teljes hazai fogyasztás 30 százalékának megfelelő üzemanyagot hoznak be a gépjárművek gyárilag beépített tartályaiban azokból az országokból, ahol a benzin és a gázolaj olcsóbb, mint nálunk. Így elkerülik a közterhek befizetését, viszont ugyanúgy használják és rongálják a mindannyiunk pénzéből épített utakat és ugyanúgy terhelik a környezetet, mint azok, akik itthon tankolnak, és így megfizetik az adókat. Mindezt az is elősegítette, hogy az elmúlt évek során fokozatosan fellazították azokat a jogszabályokat, amelyek megnehezítették az üzemanyagok behozatalát.

más, mint 1400 milliárd Ft adósság

– A gázolaj adója jóval alacsonyabb, mint a benziné. A vasútnak okozott versenyhátrány mellett ezáltal még egy óriási és rendkívül igazságtalan keresztfinanszírozás történik, hiszen jórészt a benzinüzemű járművek tulajdonosai fizetnek a dízel üzemű járművek tulajdonosai helyett is. (Ezen visszásság megszüntetésére az Európai Unió új közlekedéspolitikájában a benzin és a gázolaj adóinak egységesítését irányozza elő.)

– Az adók és járulékok befizetésének elkerülésére széles körben elterjedt módszer, hogy a személygépkocsik magáncélú használatát is hivatalos útnak számolják el. Ezeknek a törvénytelen és társadalmilag rendkívül igazságtalan manipulációk következtében az államháztartás évente mintegy 200 milliárd forint adóbevételtől esik el. Ugyanakkor ez erőteljesen ösztönzi az autóhasználatot is.

– Az autópályák építésére úgy költenek el százmilliárdokat, hogy nem vizsgálják meg társadalmi, nemzetgazdasági és környezetvédelmi szempontból, vajon ez jelenti ennyi közpénz elköltésének leghatékonyabb módját.

A Kormány által 2004-re tervezett intézkedések tovább rontják a vasút esélyeit.

– A személyszállítás áfa-mértékének 12%-ról 23%-os mértékbe sorolása és ezáltal a menetjegyek megdrágítása számottevő utasvesztéshez vezet. Ez a tervezett intézkedés ellentétes az EU gyakorlatával, ahol a tömegközlekedés szinte minden országban adókedvezményeket élvez.

– A gázolaj adójának csökkentése a közúti teherszállítás versenyelőnyét növeli, hiszen a vasút – ugyanakkora teljesítményre vetítve – tizedannyi energia felhasználásával szállítja el az árut, mintha közúton fuvaroznák azt. Ráadásul a vasúti áruszállítás túlnyomórészben villamos árammal történik.

– A villamos áram árának emelése is a vasút versenyhelyzetét rontja.

– A személyi jövedelemadó és társadalombiztosítási járulék emelése is a vasutat érinti hátrányosan, hiszen a közúti fuvarozásban köztudottan általános az adótörvények kijátszása, ami a MÁV-nál nem lehetséges és nem is kívánatos.

– A vasutat hozza nehezebb helyzetbe az a terv is, hogy állami támogatások esetén a jövőben már nem lehet az áfát visszaigényelni, ami egyebek mellett a jegyek árát is növelni fogja.

– 2004-ben 300 milliárd forintot kívánnak elköltenni autópálya-építésekre, miközben a vasúti beruházások visszafogását tervezik. Ez ellentétes az Európai Unió elvárásaival is.

szigorú szabályok kellenek

A KORMÁNY ÁLTAL 2004-RE TERVEZETT INTÉZKEDÉSEK TOVÁBB RONTJÁK A VASÚT ESÉLYEIT...

– Állítólag számos vasúti mellékvonal felszámolását tervezik anélkül, hogy ennek következményeit megvizsgálnák.

A helyzet megváltoztatása érdekében szükségesnek tartjuk az alábbi intézkedések mielőbbi meghozatalát:

1. Az állam teljes egészében fizesse meg – visszamenőleg is – az általa megrendelt vasúti személyszállítási szolgáltatások azon költségeit, amelyeket nem fedeznek a menetjegyből származó bevételek!

2. A kamionokkal történő szállítás költségeit teljes egészében hárítsák azok üzemeltetőire!

3. Hozzanak szigorú jogszabályokat annak érdekében, hogy számottevően csökkenjen a gépjárművek tankjában külföldről behozott üzemanyagok mennyisége!

4. Szigorúan ellenőrizzék a törvények betartását a közúti fuvarozásnál is!

5. Szüntessék meg a személygépkocsi-használat költségként való elszámolásának lehetőségét!

6. Vizsgálják felül társadalmi, nemzetgazdasági és környezetvédelmi szempontból az autópálya-építések hatékonyságát!

7. A pénzügyi döntéseknél részesítsék előnyben a vasúti beruházásokat!

8. A személyszállítás továbbra is tartozzon a 12%-os áfa-mérték alá!

9. Ne emeljék a személyi jövedelemadót és a társadalombiztosítási járulékot!

10. Ne csökkentsék a gázolaj adóját!

11. Ne szüntessék meg az állami támogatások áfájának visszaigényelhetőségét!

12. A vasúti mellékvonalak sorsáról csak részletes társadalmi, nemzetgazdasági és környezetvédelmi vizsgálatok alapján, az érintett önkormányzatok és lakosság részvételével döntsenek!

Ülésezett a VSZ Elnöksége

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége augusztus 27-i ülésén megvitatta a VSZ Választási Szabályzatára, a VSZ Tagkártya Szabályzatára, a VSZ Szervezeti és Működési Szabályzatára, az Elnökség mellett működő munkabizottságok, a VSZ által alapított alapítványok személyi összetételére beterjesztett javaslatokat, és azokat jóváhagyásra beterjeszti a Választmány szeptember 18-i ülésére.

Döntött az Elnökség a VSZ 2003. II. félévi képzési tervéről is.

Az Elnökség kiemelt fontosságúnak tartja az újonnan választott alapszervezeti titkárok bentlakásos tanfolyam keretében történő felkészítését, ezért a Képzési és Oktatási Csoport javaslatát elfogadva 2003-ban két egyhetes bentlakásos tanfolyam szervezését hagyta jóvá. A bentlakásos tanfolyamon 25-25 fő újonnan választott, illetve képzésben még nem részesült alapszervezeti titkár vesz részt. Időpont: 2003. szeptember 29-től október 3-ig, illetve 2003. október 6–10- ig.

Az Elnökség szükségesnek tartja szeptemberben a – területi szervezésű értekezletek keretében – valamennyi titkár felkészítését a MÁV Rt. átszervezésével és az ÜT választásokkal összefüggő szakszervezeti feladatokra, továbbá a VSZ tagjai részére rendszeresített tagkártya kezelésével összefüggő tennivalókra.

Az Elnökség megbízta a területi képviseletek vezetőit a felkészítők – szervezetpolitikai alelnökkel egyeztetett időpontban – megszervezésére.

Az Elnökség megbízta a Képzési és Oktatási Csoportot, hogy a 2004. évi képzési tervet állítsa össze. A tervezésnél gyűjtse össze a VSZ középszervezetei és rétegszervezetei, valamint az ONYSZ igényeit.

Az ülésen a résztvevők tájékoztatást kaptak aktuális érdekvédelmi kérdésekről is, köztük a VSZ által kezdeményezett adómentes iskolakezdési támogatás bevezetéséről folyó tárgyalásokról.

Pauer Olivérné
szervezési szakértő

Búcsúzunk

Elhunyt Papp Pál, a VSZ volt elnöke

Tragikus hirtelenséggel távozott az élők sorából Papp Pál, aki 1990–94-ig a Vasutasok Szakszervezete elnöke volt.

Papp Pál 1954-ben Budapesten született. Középiskolai tanulmányait 1968-72 között Budapesten, az I. István Gimnáziumban végezte. 1976-ban állami ösztöndíjasként a Drezdai Közlekedési Egyetem közlekedési mérnök-közgazdász szakán szerzett diplomát. 1976-tól a MÁV Budapesti Igazgatóságán, 1978-tól a Vasutasok szakszervezete alkalmazottjaként bérpolitikai, közgazdasági, szervezési kérdésekkel, illetve nyelvtudása révén (német, orosz, angol, olasz) nemzetközi kapcsolatokkal foglalkozott. 1983-tól 1990-ig a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Vállalati Szakszervezeti Bizottságának titkára volt. 1990-ben a Vasutasok Szakszervezete XII. Kongresszusa a szervezet elnökévé választotta.

Ebben az időszakban az MSZOSZ ügyvivő testületének tagja, a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége vasutas ágazati bizottságának vezetője volt. Elnöksége alatt a vasutasság érdekvédelmi harcai jelentős teret kaptak a sajtóban és a médiában.

Az 1993 őszén folytatott tárgyalások eredményeképpen 1994-re a vasutas dolgozók számára – a MÁV gazdálkodási nehézségei ellenére – mintegy 25%-os átlagkereset növekményt sikerült elérni, változatlan tartalommal hosszabbították meg a Munka törvénykönyvében rögzítettnél számos ponton előnyösebb feltételeket rögzítő Kollektív Szerződést és szakszervezeti egyetértési jogot sikerült kivívni a szükséges létszám megállapításáról szóló tárgyalásoknál.

1994-ben országgyűlési képviselővé választották Fejér megye 7. számú választókörzetében. Haláláig aktív politikai és szakértői tevékenységet folytatott.

Papp Páltól családja, kollégái és ismerősei 2003. augusztus 6-án az Óbudai temetőben vettek végső búcsút.

Eltérő szakszervezeti vélemény

A PÁLYÁSOK készenlét díjazásáról

Azt tartja a közmondás, a puding próbája az evés. A PMLI-nél 2003. július 9-én módosított Szakági Függelék, amely az MT. változása miatt a készenlét díjazását változtatta meg, a Vasutasok szakszervezete (VSZ) tárgyaló delegációjának az ülésen elmondott véleményét támasztja alá.

A VSZ azt kérte a munkáltatótól, hogy mutassa be a 2002. évi készenlétre fordított készenléti költséget és a 2003. évi felhasznált összeget. Mindezt azért, hogy megállapíthassuk: a megajánlott készenléti díjazásra tervezett összeg fedezi-e a kiadásokat? A szakszervezeti oldal a kérést nem támogatta, így a munkáltató azt nem teljesítette.

A PVDSZ és VDSZSZ – a mi támogatásunkkal is – a díjazásra vonatkozó munkáltatói ajánlatot tovább emelte, amelyet a munkáltató hosszas gondolkodás után elfogadott. A dokumentumok aláírása után szakszervezetünk oldalágon kinyilvánította, hogy akik a készenlétben ezután részt vehetnek, azokkal jót tettünk, de tekintettel arra, hogy a költségfelhasználást nem kaptuk meg, szerintünk a munkáltató szigorító intézkedéseket fog bevezetni.

A PUDING PRÓBÁJA AZ EVÉS

Az események sajnos bennünket igazoltak. A módosítás kiadása után az Igazgatóság vezetése rendelkezett a Területi Központ vezetői felé a készenléti helyek és a készenlétben résztvevők számának csökkentéséről. A készenlétekből kizárták a vonalkezelőket, szakaszmérnököket. Van olyan terület, ahol a készenléti helyek számát is csökkentették, vagyis a pályamesterek és fizikai munkavállalók részvételi aránya csökkent. Ezt akartuk? Bölcsebb döntést hozhattunk volna, ha a társszakszervezetek is támogatják a VSZ kérését.

A 2003. évre kötött megállapodások lehetővé teszik, hogy azon munkavállalók, akik nem érik el a nettó keresetnövekedést, külön kérvény elbírálás útján igényelhetik a különbözetet. Éljünk vele!

Erről a pudingról pedig annyit, hogy ettem már jobbat is!

Polgár József

A VSZ Járműjavító Kft-k IB üléséről

A *VSZ Járműjavító Kft-k Intéző Bizottsága* 2003. augusztus 7–8-án Szolnokon *IB* ülést tartott. A kitűzött ülésen az *Intéző Bizottság* aktuális helyzetelemzésére került sor. A *MÁV* átalakulása hátrányosan érint néhány járműjavítót, ezért szükségessé vált e téma tárgyalása.

A *Miskolci Tiszavas Kft.*, a *Debreceni Járműjavító Kft.*, a *Székesfehérvári Vagon Kft.* valamint a *Pácsonyi Eiffel Kft.* olyan helyzetben van, hogy bármikor bezárhatják, illetve privatizálhatják őket. Nincs kellő munkaellátottsága ezen gazdasági egységeknek, kapacitástöbblettel küzdenek és reményük sincs a kilábalásra ebből a helyzetből. A *MÁV*-nak, mint felelős tulajdonosnak kellene ezen helyzetet feloldania, intézkedéseivel megszilárdítania a gazdasági társaságok helyzetét, ezzel biztosítva számukra a tartós piaconmaradás lehetőségét. Ha nem ez a cél, akkor is lehetőséget kellene teremteni a meglévő technológiák megőrzésére, illetve továbbfejlesztésére. A későbbiek során, ha a piac megőrzése a cél, ezek a gazdasági egységek lehetnének garanciák a jó minőség és a gazdaságos javítás területén. Az európai uniós elvárások a vasúttal szemben is ezt mutatják. Számunkra érthetetlen, miért kell a gazdaságosabb és környezetbarát vasutat ily módon is hátrányos helyzetbe hozni, amikor a vasút támogatása a fejlettebb országokban mindenütt előtérbe került.

Vagy csak mi nem értjük ezeket a folyamatokat és a körülöttünk zajló eseményeket? A *VSZ* vezetőit kéri a *Járműjavító Kft.-k Intéző Bizottsága*, hogy a *MÁV* vezetőivel folytatandó tárgyalásai során ezekre az aktuális kérdésekre kérjen választ és megnyugtató intézkedést próbáljon elérni érdekükben.

VSZ Járműjavító Kft-k IB szb. titkárai

A Magyar Vasutas olyan információhordozó, amely időben ér a megfelelő helyre. Segítségével azokhoz szólhat, akik pontosan értelmezik az Ön üzeneteit! Hirdessen, informáljon

A MAGYAR VASUTASBAN!

Az együttműködés érdekében keresse a szerkesztőséget: 1023 Budapest, Ürömi u. 8.
Telefon: 326-1616, 326-1622, üzemi: *01/19-77, 01/19-78*

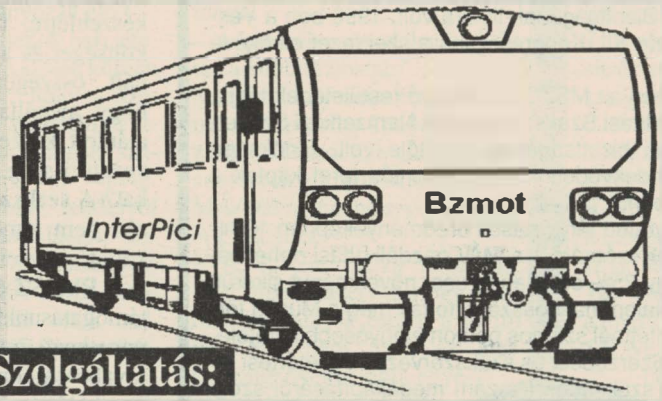
Köszönet az 1%-ért!

A Miskolci Vasutas Sportlövő Egylet köszönetet mond mindazoknak, akik a 2001. évi személyi jövedelemadójuk 1%-át Lövészegyletünk támogatására ajánlották fel. A befolyt 127 087 Ft-ot az Egylet működtetésére és fenntartására (97391), valamint sportolóink versenyeztetésével kapcsolatos kiadásokra (29696) fordítottuk.

MVJ TÜV ISO 9001

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:
- vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
- vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
- 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
- Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése

InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:
- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás
- alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Állásfoglalás és vélemény

a készülő egyenlő bánásmód és az esélyegyenlőség előmozdításáról szóló törvénytervezethez

A hivatalck majdcsak rájönnek, hogy a világ mégiscsak működik nélkülük is

ŐSZINTÉN HITTEM BENNE

Több tárgyalási fordulón van túl az egyenlő bánásmód és az esélyegyenlőség előmozdításáról szóló törvény tervezete.

Tárgyalta az *ÉT* esélyegyenlőségi szakbizottsága. A plenáris ülés tárgyalásra alkalmatlannak ítélte, és újbóli tárgyalást javasolt. Ennek okán a szakbizottság ismételten vitatkozott róla.

Az elszomorító jelzőt tudnám csak mondani, ha egy szóban kellene kifejeznem mindazt az érzést, amit kivált belőlem a tárgyalássorozat. Elszomorító, hogy az *Érdekegyeztető Tanács* munkaadói oldala egyáltalán nem tudott a törvénytervezetről.

Elszomorító, hogy szinte elutasítóan viselkedtek a teljes tervezettel kapcsolatban.

Végül, de nem utolsósorban a munkaadói oldal olyan semmitmondó, nemtörődöm véleményét fogalmazta meg, amely hűen tükrözi a témához való hozzáállásukat.

Értékelhető és szakmai véleményt csak az *MSZOSZ Női Választmánya* adott. Ez képezte az ülések vitaalapját.

Sajnálatos és elkeserítő számomra az, hogy az emberi erőforrás, amely a létszám- és bértárgyalások oly sokat emlegetett kifejezése, és persze mindenki csak a javát akarja, egy ilyen fontos törvénytervezetnél miért kerül ilyen méltatlan helyzetbe. A munkavállalók jelentős hányada nő, és a munkaadók mégsem nem tartják szükségesnek a munkahelyi esélyegyenlőségi bizottságokat.

Az *Igazságügyi Minisztériumnak* megküldött véleményünket fenntartva továbbra is elfogadhatatlannak gondoljuk, hogy a munka világának viszonyai ne az esélyteremtés és az egyenlő bánásmód megvalósulása jegyében legyenek szabályozva.

Nincsenek illúzióim. A törvénytervezet jelen állapotában fog az *Országgyűlés* elé kerülni. Jogharmonizációs kötelezettségeink közzé tartozik az *EU* ide vonatkozó irányelveinek átvétele. Csak rendkívül szomorú vagyok a tudattól, hogy bár a szomszédban képesek voltak olyan törvényt alkotni, amely ténylegesen az egyenlőség előmozdítását hivatott elősegíteni, mi majd ezt is jó magyar szokás szerint néhány bürokrata csűrés-csavarásában sajátosan értelmezve készítjük el.

A baj csak azzal van, hogy egy alkalmazhatatlan vagy nagyon sok kibúvót tartalmazó törvény a hétköznapokban nem teremt esélyt a rászorulóknak.

Mi érdekvédők pedig törhetjük a fejünket, hogy a remélt intézményrendszer helyett miként járjuk be azt az esélytelen utat, ahol az esélyteremtés lehet, hogy cél, de eszközöket most sem kapunk hozzá.

Marad az összefogás, a kitartás és a bürokraták boszszantása. A hivatalok majdcsak rájönnek, hogy a világ mégiscsak működik nélkülük is. Nem akarok pesszimistának látszani. Akik ismernek, nem is gondolnak annak. De őszintén hittem benne, és persze hiszek ma is, hogy az a sok befektetett energia, amit a szakszervezeti nőmozgalom a rendszerváltás óta fektetett az esélyegyenlőségi törvényért folytatott harcba, nem egy ilyen felemás Törvényt eredményez.

Lehet, hogy tévedek. A magyar demokrácia jelen állásában a bürokraták csak ilyen törvényt gondolnak az esélyteremtés előmozdításáért szükségesnek. Én viszont azt gondolom, hogy a társadalom minden érintett rétege jobbat érdemel.

Hercegh Mária
tagozatvezető

Nyílt levél

A MÁV Rt. Személyszállítási Csomópont vezetőjének

BUDAPEST-DÉLI PÁLYAUDVAR

Az Ön által 2003. augusztus végén kiadott parancskönyvi rendelet első részével - *ellenőrzések, értékelések és utas panaszok alapján megállapítást nyert, hogy csomópontunk területén a bevételek erősen csökkentek. Felmerült még az a probléma is, hogy munkatársaink felkészültsége, illetve hozzáállása sok esetben nagyfokú kívánnivalót hagy maga után, nem megfelelően tájékoztatják az utasokat, nem szedik be a MÁV-ot megillető menetdíjakat, fellépésük, kiállásuk rontja a MÁV-ról alkotott képet* - kapcsolatban a következőkre hívom fel tisztelt figyelmét!

Általánosságban egy vezető nem attól lesz hiteles, hogy megtapossa beosztottjait, jelen esetben nagyfokú hitelrontást követ el az általánosítással, persze így senki nem tud védekezni.

Az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 1.149. pontja meghatározza a parancskönyv szerepét. *„A szolgálati főnök a szolgálat ellátásával kapcsolatos fontos és halasztást nem tűrő rendelkezéseket parancskönyvben köteles közölni. A parancskönyvet hozzáférhető helyen kell tartani, s szolgálat megkezdése előtt a dolgozó köteles az abban foglaltakat tudomásul venni, ennek jeléül aláírni."*

Megítélésem szerint az Ön által kiadott parancskönyvi rendelkezés idézett része nincs szinkronban az F.2. utasítás ide- vonatkozó előírásával.

A bevételek csökkenésére vonatkozó megállapítás termelési tanácskozás - szóba kellene állni a dolgozókkal -, vagy oktatás témája lehet. Felmerül azon kérdés, minek alapján nyert megállapítást a csökkenés, a jegykiadó automaták által forgalmazott bevételek szerepelnek-e a kimutatásokban, bruttó vagy nettó összegben? A csökkenés itt utolérhető.

A forgalmi utazók felkészültségével, hozzáállásával, utastájékoztatással, fellépésükkel, menetdíjak beszedésével kapcsolatos megállapítását magam, és mindazok nevében visszautasítom, akik egyetértenek e levél tartalmával.

Figyelmébe ajánlom A Magyar Köztársaság Alkotmánya 57.§. (2) bekezdését.

A MÁV. Rt-ről már rég kialakult egy kép, melynek kialakítását csak pár százalékban befolyásolták a forgalmi utazók. Sokkal inkább tehetnek róla a félreérthető vezetői nyilatkozatok, a kiszámíthatatlan menetrend, a gyakori késések, a koszos szerelvények, a zsúfoltság, fűtési, világítási problémák, ezek a meghatározó tényezői az utasok által kialakított véleménynek.

Mikor a forgalmi utazók munkáját értékeli, elgondolkodhatna azon, miként lehet egy 170-180%-osan kihasznált vonaton a jogos menetdíjat az előírtak szerint beszedni.

A kiállással kapcsolatban sajnos még vannak hiányosságok, de ez nem csak a dolgozó hibája, el kellene már végre fogadnia a vezetőknek, hogy a fehér ing nem minden vonaton célszerű - a ruházati bizottságban többször visszautasították észrevételemet - egy tiszta póló kulturáltabb megjelenést biztosítana.

A parancskönyvi rendelet említett része a dolgozókat kellemetlen és lehetetlen helyzetbe hozta, ha aláírják, elismerik, hogy a nagyrészt koholt vádak igazak, ha nem írják alá, megszegik az F.2. sz. utasítást. Egy hosszútávon gondolkodó vezető nem teremthet ilyen helyzetet.

A leírtakat figyelembe véve bízom benne, hogy a kiadott rendelkezést hatálytalanítja, és a parancskönyv a jövőben ténylegesen a jobb munkavégzést szolgálja, és nem a forgalmi utazók lejáratását.

Tisztelettel:

Fridrich Imre
vezető jegyvizsgáló
Vasutasok Szakszervezete
Bp. Déli SZ.B. elnök

Iskolakezdés a MÁV-nál

Ez év szeptemberében a MÁV Rt. 23 000 gyermek után támogatta dolgozóit Sodexho Pass ISKOLAKEZDÉSI TÁMOGATÁS utalvánnyal. A felhasználók 10 000 Ft adómentes támogatásban részesültek tanköteles gyermekeik után, mely juttatással a MÁV jelentősen enyhíti a tanévkezdéssel járó kiadásokat.

t á m o g a t á s

A **Sodexho Pass ISKOLAKEZDÉSI TÁMOGATÁS** utalvány a vonatkozó törvényi szabályozás értelmében:

2003. szeptember 30-ig használható fel, kizárólag tankönyv, taneszköz és ruházat vásárlására!

Sodexho PASS
Szolgáltatási utalványok és kártyák

AZ UTALVÁNY

beváltóhálózata országos lefedettségű, megtalálható köztük minden nagyobb **lánc,** illetve sok **regionális és helyi üzlet, bolt,** melyről a teljes, részletes lista megtekinthető a **www.sodexho-pass.hu** honlapcímen.

Fontos megemlíteni, hogy **az utalványból készpénz nem adható visszasza,** tehát egy 5 000 forint címletű utalványnyal történő fizetéskor a vásárlás értékének legalább 5 000 Ft-nak kell lennie.

Minden kedves MÁV dolgozó számára kellemes vásárlást, gyermekeiknek pedig eredményes tanévet kívánunk!

Sodexho Pass Hungária Kft.
Tel: (1) 468 6868
Fax: (1) 468 6800
www.sodexho-pass.hu

Vasutasnap Nyíregyházán

Nyíregyháza és körzetének nyugdíjas vasutasai az aktív dolgozókkal együtt ünnepeltek. A nagyállomás előtt gyülekezve, családtagjaik kíséretében újra megfiatalodva örültek a régi kollégáknak. Pillanatok alatt megteltek a kisvonat nyitott kocsijai. Az idén meghitt környezetben, a sóstói Pedagógiai Intézet adott otthon a vasutasnapi rendezvénynek.

Az ünnepélyes megnyitón *Smid János* csomóponti főnök üdvözölte az egybegyűlteket, majd *Tukacs István* alpolgármester köszöntőjében elmondta, hogy szakmájára büszke lehet a vasutas társadalom, hiszen 53 év hosszú idő, ennyi év alatt szakmák tűnhetnek el, de ez a hivatás tovább él és virágzik.

Kun Dezső, az VSZ *Országos Nyugdíjas Szervezete* nevében köszöntött mindenkit. Történelmi áttekintést adott e nap hagyományairól.

Ferenczi György, a TÁK vezetője pár mondatban ismertette a mai vasút terveit és gondjait, beszélt az aktív dolgozókat érintő átszervezésről.

Nem árt egy kicsit leülni, beszélgetni, régi időkre emlékezni

EZ A HIVATÁS TOVÁBB ÉL ÉS VIRÁGZIK

Nagy örömünkre szolgált a rendezők szeretetteljes és szívélyes fogadtatása és az ünnepi küldöttségek. A rendezvényen látványosságban és programokban nem volt hiány.

A kötetlen családi, baráti találkozó jó alkalom a hétköznapi problémák feledésére. Életünk nagy rohanásban telik, nem árt egy kicsit leülni, beszélgetni, emlékezni, a régi időket felelevéníteni.

Voltak olyan nyugdíjasok, akik húsz éve nem találkoztak. Most egy kis időre talán feledni tudták a testi és lelki bajokat.

Az ilyen rendezvényeknek igazi közösségteremtő, erősítő hatása van. Jó lenne ezt többször megismételni, együtt lenni.

A gazdag programból is érdemes párat felsorolni. Nagyon hangulatos és szemet gyönyörködtető volt a majorett és a táncegyüttes bemutatója, szórakoztó a vasutas művelődési ház és könyvtár kézműves udvara, valamint az íjász bemutató, a rajzverseny és a vetélkedők. Nagy sikere volt az együtt elköltött ebédnek is. Igazi, megfoghatatlan varázsa, szépsége volt e napnak.

Ezúton szeretnénk megköszönni a ***MÁV nyíregyházi állomás vezetésének és a társ szakszervezeti bizottságoknak, Tar Huba vállalkozónak, a Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár vezetőjének, munkatársainak*** segítségét és a támogatást, amit nekünk, vasutas nyugdíjasoknak adtak.

Őszinte szívvel kívánunk bölcsességet, tisztességet és sok sikert további munkájukhoz.

Bukovinszky Györgyné

TÁJÉKOZTATÓ

A KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS 2003. SZEPTEMBER 3-I ÜLÉSÉRŐL

Tájékoztató hangzott el a beiskolázási támogatás végrehajtási utasításáról, valamint a II. félévi szociális segélykeret felosztásával kapcsolatos feladatokról. Az előadó *Neuschl Gyula*, humánszolgáltató igazgató volt.

A beiskolázási támogatást a végrehajtási utasítás alapján küldik meg a regionális humánszolgáltató központok a megjelölt elosztó helyekre, 10.000 forint értékű utalvány formájában. Az utalványok kiadása, nyilvántartása, a helyi végrehajtás szabályozása a regionális humánszolgáltató központ által meghatározott módon történik.

A II. félévi szociális segélykeret (33.497 eFt) létszámarányosan felosztásra került az 52 973 fő között. Ebből a keretből beiskolázási segély már nem fizethető. Mivel a 35 MFt célzott segélykeret átcsoportosításra került, így a 2003. január 28-án megállapodásban rögzített készenlét és nettó keresetnövekedés elmaradás miatt ezen megállapodás hatályát vesztette. Azon érintettek esetében, akiknél a szociális helyzet indokolja, a jövőben együttdöntéssel kell a helyzetet megoldani.

Tájékoztató hangzott el a MÁV Rt. szervezeti korszerűsítésének állásáról *dr. Gulyás Tibor*, projektigazgató előadásában, amelynek középpontjában az a kérdés szerepelt, hogy milyen szervezeti korszerűsítés várható még?

Az igazgatóság elfogadta, hogy 2004. március 31-ig javaslatokat és a szükséges módosításokat végezzék el, ha kell ennél korábban is. Az üzletági szervezeti struktúra papíron megvan, gyakorlati megvalósítása pedig folyamatban van. A költségeket centralizálni akarják a gazdálkodás hatékonysága érdekében. Fontos, hogy megfelelő kapcsolat legyen az üzletágak, illetve a kiszolgálók között. A munkáltatói jogok gyakorlásáról szóló utasítást napokon belül kiadják. Az alapegység vezetőjének joggyakorlónak kell lenni. Fontos lesz ennek az elvnek a gyakorlatba illesztése.

Úgy alakult-e a szervezet, ahogy leírták? Egy most induló szervezeti audit korrigálja a hibákat a teljes hálózaton. Az üzletági szakmai feladatokat már nem központilag szabályozzák. A munkatársak szemléletváltozása szükséges.

Egyebek: *Simon Dezső*, a Vasutasok Szakszervezete elnöke fontosnak tartja a munkavállalók képviseletének biztosítását az átmeneti időszak alatt is. A VSZ álláspontja szerint az új összetételű KÜT választásáig a jelenlegi gyakorolja a munkavállalói képviseletet. A Vasutasok Szakszervezete folyamatosan figyelemmel kíséri és segíti az új üzemi tanácsi választásokat mind szakmai, mind területi szinten.

Bodnár József

A MUNKATÁRSAK SZEMLÉLETVÁLTOZÁSA SZÜKSÉGES

Tájékozatlan *információs?*

Egyhetes belföldi nyaralásunk végén Győrből vonattal érkeztünk Kecskemétre, hogy részt vegyünk a MÁV 75 éves keskeny nyomközű vasútjának kétnapos rendezvényén. Augusztus 8-án 14 óra előtt pár perccel a vonatról leszállva, *„belföldi idegenként"* az információhoz ballagtam terjedelmes hátizsákommal. Türelmesen megvártam, míg a telefonálás befejeződött. Az információs hölgy arra a kérdésemre, hogy miként lehet eljutni a kisvasútra *(amely szintén MÁV vonal)*, nem tudott választ adni. Bár magyarul mondta, nem értettem, illetve nem akartam elhinni. Az nem lehet, hogy nem tudja, hol a másik kecskeméti MÁV állomás!

– Arra van a *„buszpu"*, kérdezze meg ott!

És mint aki jól végezte dolgát, befejezettnek ítélte a kettőnk közötti kommunikációt.

Újabb kérdésem és hátizsákom súlya sem váltott ki semmilyen érdemleges cselekedetet, vagy a segítségnyújtás legcsekélyebb szándékát sem. Bár egy nyelvet beszéltünk, nem értettük egymást. Mindez az idegenforgalmi szezon kellős közepén, egy héttel az európai rangú repülős nap előtt.

Tájékoztatom az olvasókat, illetve akiket érdekel, hogy Kecskeméten legalább két buszpályaudvar van. És az a busz *(mint megtudtuk, a kettes)* nem onnan indul, ahogy azt az információs gondolta, hanem a belvárosból, az Aranyhomok szálló közeléből. Egy kellemes séta az egész, és Kecskemét szép város, de nem súlyos hátizsákkal és csomagokkal, messze a szálláshelytől.

Azt már csak halkan teszem hozzá, hogy Kecskemét-Alsó, melyet a 142-es lajosmizsei, vagy a 152-es fülöpszállási vonal is érint, szintén a kecskeméti kisvasút közelében van.

Seress István

Nemzetközi vasutas **labdarúgó kupa**

2003. augusztus 16-án, immár hatodik alkalommal rendezték meg Győrben a hegyeshalmi, komáromi és győri gépészeti telephelyek szakszervezeti bizottságai hagyományos nemzetközi labdarúgó kupájukat. A rendezvényen a szlovákiai Érsekújvárról és Párkányból érkezett kollégák is részt vettek. A vasutasnaphoz kötődő rendezvényen Érsekújvár csapata lett az első Hegyeshalom és Komárom csapatai előtt. A párkányiak negyedik, míg a hézigazda győriek az ötödik helyet szerezték meg. A gólkirály *Halász Péter* (Érsekújvár), a legjobb játékos *Hájas Csaba* (Komárom), a legjobb kapus *Demendi László* (Párkány) lett.

A barátságos és sportszerű délelőttöt *Hanák Ferencné Marika* – aki évek óta főzi a finomságokat a résztvevőknek – marhapörköltje tette teljessé.

Képünkön: A szervezők Bálint Sándor, Gagna Ferenc és Boldog István – körében Meleg János, a VSZ Gépészeti Intézőbizottságának titkára látható.

Fizessenek A Gazdagok

Gondok vannak a gazdaságban. Nemcsak nálunk, világszerte is. Az ígért, a várt nagy fellendülés tovább késik. Ilyenkor rendszerint elhangzik bizonyos közgazdászok szájából az az okfejtés, hogy túl gyorsan nőnek a reálbérek, túl nagy a fogyasztás, s a gazdaság egyensúlyát a bérek visszafogásával kell helyreállítani. Ezek a derék közgazdászok persze a világ legtermészetesebb dolgának tartják, hogy ők tízszer, hússzor annyit keresnek, mint a szerintük túl magas átlagkeresetű dolgozók. Érveik a rendszerváltás óta csábító szirénhangoknak tűnnek a kormányok számára, s máris következnek a szigorú béralkuk. S ha ezek nem vezetnének kellő eredményre, a jövedelemelvonás más eszközei is bevethetők.

Csakhogy ez most mégsem történhet így. Nem történhet, mert a szegényeket és a középréteget nem lehet tovább sarcolni. Ez a rendszerváltás gazdaságtörténetének ismeretében elfogadhatatlanul igazságtalan és erkölcstelen volna. Mert míg a rendszerváltást követő technológiai átállás és piacvesztés közben az ország nemzetjövedelme egynegyedével csökkent, addig a legszegényebbek és leggazdagabbak közötti különbség rohamosan nőtt. A szegények még szegényebbek, a gazdagok még gazdagabbak lettek. Ez így természetes a kapitalizmusban – mondják. De nem feledkezhetünk meg arról, hogy a gazdagodás forrása a közvagyon privatizációja volt, s ez, ahogy neves kollégám írta, bizony nem a hittanórákon tanítható módszerek szerint zajlott. Megfelelő időben a megfelelő helyen lévő emberek jutottak információhoz, alkalomhoz. Lehetőségük adódott úgy intézni és intéztetni az ügyeket, hogy az üzletbe eleve bekalkulált nyereségen felül is jól járjanak. A hajdani stiklik a mai kölcsönös politikai sárdobálás ürügyei.

A privatizációt természetesen nem lehetett elkerülni, tulajdonosok nélkül nem működik a kapitalizmus, és feleslegesen azon tűnődni, hogy végre lehetett volna hajtani másképpen. Az eredeti tőkefelhalmozódás sehol sem volt babazsúr. Egy bankalapítás felér egy bankrablással, írta *Brecht*. Minden attól függ, hogy a kaotikus viszonyokat mennyire sikerül tisztázni. Mert nálunk például sokáig úgy tűnt, hogy egy bank működtetése a folyamatos bankrablással azonos, s az elsíbolt pénzt az adófizetőkkel fizettetik vissza. Ezt nevezték bankkonszolidációnak. A most folyó zavaros brókerbotrányban az a jó, hogy a K&H magántulajdonban van, s vagy a belgák fizetnek, vagy senki.

„LÁSS, NE CSAK NÉZZ!”

Még 1996-ban, a Bokros csomag bevezetése után, szakszervezeti felvetéseket továbbgondolva *Sárközy Tamás* jogászprofesszor állt elő azzal az elképzeléssel, hogy a gazdagok önkéntes alapon készítsenek vagyonbevallást, majd a teljes összeg egy-két százalékának befizetése után közkegyelemmel legalizáltassék a vagyonuk, s a *(akkor általa 200 milliárdra becsült)* bevételt munkahelyteremtésre, az egészségügy, a szociális intézmények és a leszakadt térségek támogatására fordítsa az ország. Az adócsökkentéssel és a közterhek következetes behajtásával tündérszépre alakított javaslatból persze nem lett semmi. Pedig ha akkor megvalósítják, ma már nagyjából rend lehetne. Azért ennek a politikai kalandorságtól távol álló, higgadt tudósnak a rokonszenves gondolatai két dolgot bizonyítanak. Nevezetesen azt, hogy nem szakszervezeti munkásdemagógia felvetni a nagy vagyonok legitimitásának kérdését, és a *„fizessenek a gazdagok”* követelést.

MA MÁR NEM ÉRDEMES ELŐÁLLNI A JÖVŐRE JOBB LESZ MESÉVEL...

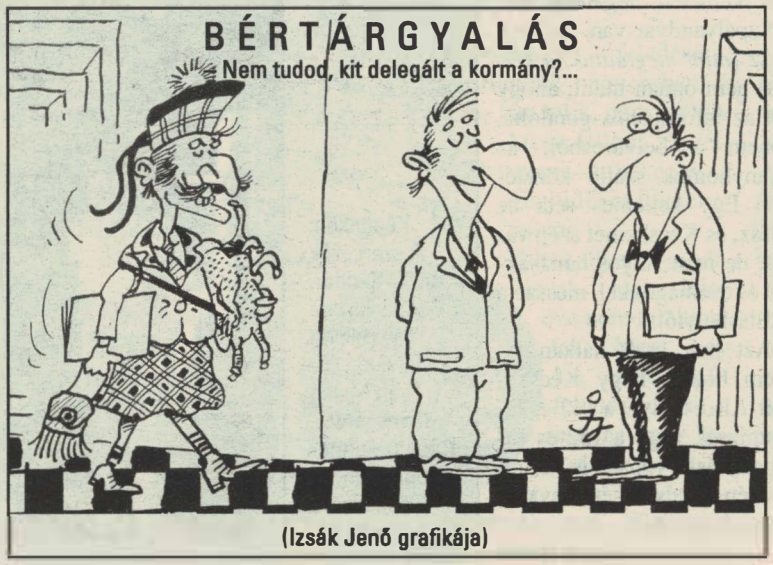
Se jogász, se közgazdász nem vagyok, nem tudom, hogy hét év után egyáltalán érdemes-e az eredeti elképzelést elővenni, vagy az azóta csak tovább kuszálódott helyzetre új megoldást kellene kidolgozni, de arról meg vagyok győződve, hogy az ígért jóléti rendszerváltás finanszírozásának költségeit – az egyéb források kiapadása miatt – igenis a gazdagokkal kellene megfizettetni. Mert tarthatatlan állapot, hogy ugyanolyan adókulcs szerint adózik az az állampolgár, aki évi kétmilliót, és az is, aki évi 1800 milliót keres.

...Egy bank működtetése a folyamatos bankrablással azonos...

Tarthatatlan, hogy az *Audik* és *Volvók* vásárlását, mint vállalkozói beruházást, az állam adókedvezménnyel támogatja. Egy ország hördült fel az ingatlanadó emlegetésétől. Mintha ez valami csúnya szó lenne. Persze ha a szoba-konyhákat, a panellakásokat is meg akarják adóztatni, az tényleg tűrhetetlen. De miért ne lehetne az ötven- vagy akár csak a százmillió forint feletti értékű ingatlanokra adót kivetni?!

Mindez csak néhány példa. A hogyan, a miként persze szakmai ügy. De az elv, miszerint a jelenlegi gazdasági helyzet terheit ne a szegényekre és a leszakadó középosztályra próbálja újra csak ráterhelni egy ráadásul baloldali kormány, az társadalmi és politikai kérdés. Ma már nem érdemes előállni a jövőre jobb lesz mesével. Sarcolni persze lehet, de erre a sarcra már megint egyének és családok élete fog rámenni, s bár ne legyen igazam, mégis úgy látom, rámegy a demokrácia is. A tönkrement emberek a történelem folyamán mindig erős, hatalmas vezérre vágytak. S erre a szerepre is akad jelentkező. A jóléti rendszerváltás folytatása a gazdagoktól elvont jövedelmekkel, bár aligha fogják felfogni, elfogadni, az ő érdekük is. Hosszútávon nem az értelmesebb elosztás fenyegeti a vagyonbiztonságukat, hanem a politikai hisztéria, a szélsőséges elszegényedés, bűnözés, az ország délamerikanizálódása. A szakszervezet jó szívvel hirdetheti, képviselheti, minden eszközzel harcolhat érte, s talán, amíg nem késő, el is fogadtathatja, hogy most a gazdagok fizessenek.

Mező Ferenc



(Izsák Jenő grafikája)

Érdekes hírek a világ vasútjairól

Az Egyesült Királyság értékesíti a legdrágább vasúti menetjegyeket Európában: A vasúti infrastruktúra tulajdonosa, a *Railtrack* nagántársaság 2001-ben bekövetkezett – kvázi – csődhelyzete után a kormány elhatározta egy állami vállalat, a *Network Rail* megalapítását a vasút üzemeltetésének irányítására. Ez az intézkedés lehetővé tette 295 millió font (421 millió euró) adózás előtti nyereség elérését az első költségvetési év folyamán. Megjelent azonban a rossz szellem, és a második évben 290 millió font deficit keletkezett. A *Network Rail* ugyanis 33%-kal növelte kiadásait a hálózat fenntartására. A pálya felújításának költsége is 32%-kal növekedett, és a vállalatnak nem sikerült egyensúlyba hozni számláit az üzemeltetők által a közös használatú vonalakért fizetett díjakkal. A vállalat ezért ismét a kormányhoz fordult, hogy találjanak számára új forrásokat. A közlekedési miniszter június 4-én hozzájárult a 4%-os tarifaemeléshez, ami azonban nagy felháborodást váltott ki a parlamentben.

A liberális demokrata párt volt az első, amely megkongatta a vészharangot: *„Nekünk van a legmagasabb vasúti tarifánk Európában. 1979 óta a vasúti menetdíjak egyharmaddal emelkedtek, míg a gépkocsifuvarozás költségei 5%-kal csökkentek"* – jelentette ki a párt vezérszónoka. Hozzátette még: *„Egy új menetdíjemelés nem fogja meggyőzni a gépkocsi tulajdonosokat, hogy az utak túlzsúfoltsága ellenére ne a saját járművüket használják a vasút helyett. Az utas meg tudja állapítani, hogy a díjszabásemeléshez nem társul a szolgáltatás javulása."* A liberális demokraták inkább csökkenő tendenciájú tarifát javasolnak a vasút használatának vonzóbbá tételére.

A 17 ország 100 km-re szóló menetdíjait tartalmazó táblázaton az Egyesült Királyság áll 21,27 euróval (kb. 5.530 Ft) az első helyen, míg Magyarország az utolsó helyen 2,90 euróval (824 Ft). Ezzel egyenlő nagyságú tarifa csak a 16. helyen álló Szlovákiában van.

(Rail et Transports, 2003. július 2.)

A Cseh Köztársaság megkapta első Pendolino vonatát: Június 24-én a *Cseh Vasút* bemutatta Prágában az olaszországi Alstom gyártól megrendelt hét Pendolino (nagysebességű) vonat első példányát. Ezeket a vonatokat a Prága-Wien és a Prága-Berlin vonalon fogják ingajáratban közlekedtetni. Ehhez azonban még szükség van arra, hogy a két szomszédos ország is kiépítse saját területén a nagy sebességre alkalmas csatlakozó pályát.

(Rail et Transports, 2003. július 23.)

A díjszabás-emelés-hez nem társul a szolgáltatás javulása...

Az SNCF vezérigazgatója szerint a kevesebb sztrájk hasznos Európának: A *Le Monde* c. országos napilap július 18-i számában a vezérigazgató kijelenti, hogy a Francia Vasút nem élhet az ismétlődő sztrájkok fenyegetése alatt. Biztosítja a vasutasokat, hogy mindent meg fog tenni a konfliktusok megelőzésére az érdekképviseletekkel kölcsönösen elfogadott egyezmény megkötésével.

A nehezen kezelhető szociális problémák által kirobbant sztrájk megszüntetésével összefüggésben (szigorú utasítás a sztrájk időtartama alatt járó bérek ki nem fizetésére, ami nyugtalanságot és feszültséget keltett több szolgálati helyen) a vezérigazgató nyilatkozata hozzájárult az igazgatóság állásfoglalásának módosításához és a sürgős reformokhoz.

(Rail et Transports, 2003. július 23.)

A Spanyol Vasút (Renfe) csökkenti személyi állományát: A Renfe 1500 fővel csökkenti személyi állományát a következő két évben, vagyis a 31109 alkalmazott 4,8%-ával. A csökkentést a 2003–2004-es időszaktól kezdve az idő előtti nyugdíjaztatással kívánják végrehajtani, amelyre mindazon személyek tarthatnak igényt, akik betöltötték 58. életévüket és legalább 35 év szolgálati idővel rendelkeznek. A munkaügyi egyezmény 1992-ben történt aláírása óta az állami tulajdonban lévő vállalat mintegy 17000 fővel csökkentette személyzetét.

(Rail et Transports, 2003. július 9.)

Nagy-Britanniában az autóvezetés közben végzett telefonálás rövidesen vétség tárgyát fogja képezni. December 1-jétől a gépkocsivezetőket 1000 fontig (1440 euró) terjedő pénzbírsággal sújthatják, amennyiben vezetés közben fülnél tartott mobiltelefon használatának vétségéért kerülnek bíróság elé. Első alkalommal 30 fontban állapították meg a büntetés mértékét. A közlekedési államtitkár a következőkkel indokolta a büntetés bevezetését: „Az új bírság bevezetését azért határoztuk el, hogy az utakat biztonságosabbá tegyük mindenki számára. Egy telefonhívás elmulasztása még nem öl meg senkit, de egy balesetnél ez megtörténhet." Az államtitkár hozzátette még: „Több tanulmány kimutatta, hogy a gépjárművezetők négyszer több baleset kockázatát vállalják, ha vezetés közben telefonálnak." A kormány előirányozza még három büntetőpont bejegyzését a vezetői engedélyre ilyen esetben, amely csökkenti az ott feltüntetett tizenkettőt.

A közúti biztonsági egyesületek üdvözölték a tervet, de sajnálják, hogy a törvény nem terjed ki a nem kézben tartott telefon használóira is.

(Rail et Transports, 2003. július 2.)

Első lépések a Német Vasút (DB) privatizálása felé: A német kormány kapcsolatba lépett beruházási bankokkal abból a célból, hogy ajánlatot tegyen számukra a DB privatizálására.

A pályázat nyertesének neve csak ősszel válik ismertté. A DB tőzsdei megjelenését 2005-re irányozták elő, „de ez nem szentírás" – jelentette ki a német közlekedési miniszter. A vasútnak mint állami vállalatnak rossz eredményei valószínűleg nem jósolják ennek a határidőnek betartását. A DB-nek vissza kell szereznie jó hírnevét, amelyet az új díjtáblázat bevezetése erősen kikezdett.

Berlinnek azonban jó oka van arra, hogy tartsa magát az eredeti időponthoz. Schröder kancellár ígéretet tett arra, hogy finanszírozza a privatizációnak köszönhető adócsökkenést, hiszen a DB az utolsó 100%-ig állami tulajdonban lévő vállalat Németországban.

Rail et Transports, 2003. július 30.)

A Francia Vasút nem élhet az ismétlődő sztrájkok fenyegetése alatt

„Indító"-nak nevezett gazdasági terv az SNCF-nél: Ezt a nevet adta a Francia Vasút annak a tervezetnek, amely a számlák helyrehozását szolgálja. Ez egy igen szigorú terv, amely „legalább" 100 millió euró megtakarítását irányozza elő az év végéig.

A tervet *Louis Gallois* vezérigazgató mutatta be július 9-én az igazgató tanácsnak. A terv különleges súlyt helyez a folyó kiadások 30 millióval történő csökkentésére, valamint az ún. Talent program gyorsítására, 15 millió pótlólagos nyereséggel a beszerzéseknél (35 helyett 50 millió). Ez már 45 millió euró, de hol van a többi? A beruházások alig szerepelnek a tervben, viszont azt a szándékot fejezik ki, hogy „meg kell őrizni a jövőt".

A bértömeget hangsúlyozottan említik a javaslatokban. A belső dokumentum „igen korlátozott" munkaerőfelvételt tervez, és hiányzik belőle a bértárgyalások megkezdésének határozott időpontja. A helyzet mérlegelésére az év végét irányozzák elő.

(Rail et Transports, 2003. július 16.)

A gépkocsivezetőket 1000 fontig terjedő bírsággal sújthatják

Hajós Béla

75 éves kisvasút Kecskeméten

Füstölt és sípolt a feldíszített gőzmozdony

Augusztus 8–9. a vasútbarátok jeles találkozója volt Kecskeméten. A szombati programon több, mint négyszázan vettek részt az ország távoli településeiről és külföldről, pl. Németországból. A keskeny nyomközű vasút indulásának 75 éves évfordulója alkalmából a szokásosnál is színesebbé tették a szervezők az évente megtartott kisvasúti napot. Péntek délelőtt a járműskanzent és a fűtőházat látogatták meg az érdeklődők. Az állomás várótermében vasúttörténeti kiállítás nyílt az elmúlt 75 év dokumentumaiból, fotóiból, vasúti relikviáiból.

Az évforduló és az emlékülés alkalmából jelent meg a *„Kecskeméti Füzetek"* sorozatban *Dr. Horváth Ferenc* tartalmas könyve a kisvasútról. Délután a drezinák *(hajtányok)* bemutatójára került sor, majd nyolc kilométert tettek meg az érdeklődők Törökfái állomásig. A tizenkettő motoros és két kézi hajtású járműnél több esetben *„utascserére"* került sor, hogy minél többet kipróbálhassanak a résztvevők, és a fotósok is gyarapíthassák gyűjteményüket.

A szlovákiai Feketebalogról és a szerbiai Kikindáról is hoztak járművet magukkal a vasútbarátok. A szlovák jármű akkumulátoros meghajtása és ponyvával fedett ülései nagy sikert arattak, melyet teherautóval hoztak Kecskemétre, ahol kilenc utassal rótta a kilométereket.

Szombat reggel a növekvő tömeg előtt az állomás falán elhelyezett emléktábla avatására került sor, melyen részt vett többek között *Dr. Sárközy István,* Kecskemét alpolgármestere, *Kaposvári Péter* területi vasútigazgató és *Szabó Gyula,* a *Vasúttörténeti Alapítvány kuratóriumának* elnöke. A feldíszített gőzmozdony hét személyszállító kocsival indult Bugac felé, a jeles alkalmat nagy fekete füsttel és sípszóval is emlékezetessé téve a résztvevők, a vasút mellett lakók és arra közlekedők számára. Látványos volt a gőzmozdony itatása, hangulatos a tangóharmonikás zenei kíséret és a vegyeskórus műsora, és a nyertesek számára különösen izgalmasan zajlott a tombolasorsolás. A tikkasztó hőségben, hosszas várakozás után Bugacra érkezve, ki-ki lovas fogatokkal vagy gyalog vágott neki a pusztának, hogy éhségét a *Karikás Csárdában* csillapíthassa.

Elismerés és köszönet mindazoknak, akik fáradtságot és időt nem kímélve dolgoztak, szerveztek, segítettek annak érdekében, hogy a résztvevőknek maradandó és kellemes emléke legyen a 75. évforduló alkalmából megrendezett program.

Cikk és fotó: Seress István

Francia-magyar gyermek csereüdülés

2003. augusztus 1-22-e között ismét megszervezésre került a már hagyományosnak mondható francia-magyar gyermek csereüdülés. A csereüdülésben 16 fő francia és 19 fő magyar gyermek vett részt, 3 fő francia kísérő, 2 fő magyar kísérő és 1 fő tolmács kíséretében.

Az üdülés a magyarországi programokkal kezdődött, hét napot töltöttünk a Balatonkenesei Gyermeküdülőben. Itt bekapcsolódtunk a tábor életébe, strandoltunk, sportrendezvényeken, szépségversenyen vettünk részt. Kirándulásokkal színesítettük a helyi programokat, meglátogattuk a Sümegi várat, ahol megnéztük a várjátékokat. A korabeli ruhákban előadott műsor nagyon tetszett a gyerekeknek. Sümegről hazafelé tartva rövid időre megálltunk Tihanyban, ahol megnéztük az Apátságot, majd az elénk tárúló gyönyörű balatoni panorámát, továbbindulva pedig Balatonfüreden, a hajóállomás környékén sétáltunk.

Egynapos kirándulást szerveztünk Siófokra, ahová hajóval érkeztünk, majd a város nevezetességeinek megtekintése után a COCA COLA Beachre mentünk strandolni, és megnéztük az ott zajló programokat. A Gyermeküdülőben a hét nap alatt kifogástalan elhelyezésünk és ellátásunk volt, melyért ezúton is köszönetünket fejezzük ki a Gyermeküdülő vezetőjének és munkatársainak.

A balatoni programok után Budapestre utaztunk, ahol két napon keresztül a város nevezetességeivel ismerkedtünk. Főbb programok voltak az új Nemzeti Színház, Citadella, Halászbástya, Mátyás templom, Bazilika, Opera, Parlament, Közlekedési Múzeum megtekintése. Kellemes sétát tettünk a Városligetben, a Vajda-Hunyad Vár, Hősök tere, Műcsarnok és Szépművészeti Múzeum körül.

Ellátogattunk a festői Dunakanyarba, ahol Esztergomban megnéztük a Bazilikát, Visegrádon a Fellegvárat és Szentendrén a Főtér és a Duna-part környékét.

A tíznapos magyarországi program után indultunk Franciaországba, ahol az Atlanti Óceán partján lévő Soulaci Gyermektáborban kaptunk helyet. Itt szintén kirándulásokkal, fürdéssel, sportolással és játékokkal töltöttük tábori napjainkat. Autóbuszos kirándulást szerveztek Bordeauxba, ahol megnéztük a Katedrálist, a Városházát és a belváros sétálóutcáját.

A Gyermektáborban megismerkedtünk a francia konyha szokásaival és specialitásaival. A gyerekek többsége elfogadta és megszerette az új ízekkel készült ételeket.

Hatnapos ittartózkodásunk igen hamar eltelt, búcsút kellett vennünk a gyönyörű Óceántól és Bordeauxon keresztül TGV-el utaztunk Párizsba. Itt nagyon sok programunk volt, ezért reggeli után indultunk a szállodából, és szinte csak aludni jártunk vissza.

A főbb programok a következők voltak: Első nap Louvre Múzeum, a Notre-Dame, a Diadalív megtekintése, esti séta a Champs-Elysén, az Eiffel torony körül és a Trocadérón. Második nap délelőtt a Városháza vendégei voltunk, ahol idegenvezető mutatta be az épület nevezetes termeit. Délután a Katakombákat néztük meg, ezután a Luxemburg parkban pihentük ki a látottakat. Este a La Geode gömbmoziban egy háromdimenziós filmet néztünk meg. A harmadik napon az Orsay Múzeum kiállításain vettünk részt, majd délután a Socre-Coeurt és a Montmarte festőit nézhettük meg munka közben. Negyedik nap délelőtt a La-Fayette áruházban vásárolhattunk, majd délután elérkezett a pillanat, hogy Párizstól is búcsút vegyünk.

Összességében a francia-magyar gyermekcsoport nagyon jól érezte magát, sok baráti kapcsolat született, nagyon tartalmas és színvonalas programokkal és felejthetetlen élményekkel térhettünk haza.

Flamich Margit

MAGYAR VASUTAS

Ezüsthajú nemzedék (9)

AZ IDŐSKOR ÉLETVILÁGA

VÉLEMÉNYBÖRZE

G. B. Shaw, a *Szent Johanna* írója úgy véli, hogy „az életben minden dolognak a szükség az alapja."

***

„...Felmérések szerint a legtöbb idős ember – írja *Miskolczi Miklós* – elsősorban a betegségtől és a haláltól fél. Második helyen a magány, harmadik helyen az anyagi nélkülözés szerepel. Félelmeket ébreszt a munka elvesztése, a kapcsolatok redukálódása, a közelítő kiszolgáltatottság és végül az öregkort végigkísérő rangfosztás." *(Harangoznak. Röpirat az öregségről. 1988.)*

***

„Nem tudom elfogadni a szenvedést, mint a tisztítótűz principiumát – írja *Déry Tibor*, az *Egy öregember önarcképé*-ben. Büntetésnek sem, mert a bűnhődéstől nem nemesedik, megromlik a lélek. Bár nem sokra megyek vele, minden erőmmel tiltakozom az ellen a közkeletű felfogás ellen, hogy a szenvedés minden élőlény természetes közege, s hogy földünk a siralom völgyének neveztessék... Tiltakozom, mert hosszú életem során úgy láttam, hogy a szenvedés nem tisztít, hanem szennyez."

***

Önnek mi a véleménye arról, hogy mindennapos esemény lett nálunk a kilakoltatás az elmúlt években? – tette fel a kérdést a Metro újság három olvasójának. *Kelemen Sándor*, 68 éves nyugdíjas, Budapest: „Helytelennek tartom a kilakoltatásokat. A rendszerváltás előtt legalább biztosítottak szükséglakást a bajba jutottaknak." *Tolnai Sándorné* 60 éves nyugdíjas, Budapest: „Nagyon szomorúnak tartom, hogy úgy lakoltatnak ki családokat, hogy nem biztosítanak helyet nekik." *Babics György*, 48 éves építész, Budapest: „Az önkényes lakásfoglalók esetében elkerülhetetlen a kilakoltatás, de sokgyermekes családoknak kéne szükséglakás." *(Metro, Mit szól hozzá?, 2003. március 18.)*

***

„A legszomorúbb, hogy egy mai húszéves egyetemista számára a városi nyomor *(hajléktalanok, koldusok, kéregetők, kukások)* látványa természetes és megszokott. Nem szúr szemet. Felnő egy új értelmiség, amely nem ismeri a szociális felelősséget. Amelynek tagjai nem tudják, hogy a szegénységről mindig a gazdagok tehetnek. A szociális felelősség nélküli értelmiség messze nem értelmiség." *(Bacher Iván, Népszabadság, 2000. november 4.)*

***

„*Nagy Bandó András* úgy véli, ha jók is a magyar törvények, a méltányosság gyakran teljesen hiányzik belőlük. Véleménye szerint az elvesztett perek jelentős költségét semmiképpen sem szabadna gyermekes családokkal megfizettetni." *(Népszabadság, 2003. január 18.)*

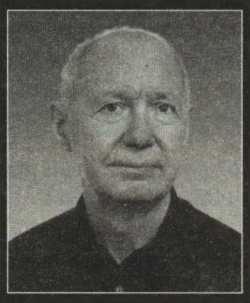
***

„Az emberi történelem célja mégsem merülhet ki minél tökéletesebb gépek, minél nagyobb anyagi javak termelésében – figyelmeztet *Glatz Ferenc* történész, az *MTA* elnöke. – Vannak más emberi célok is. Az egyszer megélhető életben vannak erkölcsi, érzelmi, kulturális, szellemi örömök is. Az is sajnálatosnak tűnik, hogy Európában az utóbbi fél évszázadban a szociális-liberális programok mennyire technokrata modernizációs programok, míg a 19. században ezek elsősorban az emberre összpontosítottak, a társadalmi esélyegyenlőség, az emberi életkörülmények javítását szolgálták. De most úgy látom, általában lebecsülik a politikában az emberi konfliktusokat, ezen belül is a szociális sokkhatásokat." *(Népszabadság, 2000. november 14.)*

***

– Miért halad ilyen nehezen előre az egészségügy szekere? – kérdezte az újságíró *Moldova Györgyöt*. – Nem hiszem, hogy a tb jóval kevesebb, mint mondjuk Ausztriában.

A népszerű író, akinek most jelenik meg legújabb könyve az egészségügyről A tékozló koldus címmel, így válaszolt: – Arányosan sokkal többet fizetünk. Nem véletlen, hogy az egészségügyi járulékot az *APEH* szedi be és utána a tb címszó alatt befolyt összeget nem fordítják automatikusan az egészségügyre, hanem az Országgyűlés megszavazza, hogy mennyit szán rá. A tb-hez beérkezett összeg egyik részét az állam leemeli más célokra. Erről alkotmánybírósági feljegyzések vannak... Senki sem tudja megmondani pontosan, hogy mennyit vesznek el a tb-járulékokból. És ez az összeg hiányzik. *(Magyar Hírlap, 2003. július 12-13.)*



NEHEZEBB LESZ BEKERÜLNI A GYÓGYÍTÓ HELYEKRE, MEGFELELŐ IDŐBEN KEZELÉSEKHEZ JUTNI, MINDEZEK A HÁLAPÉNZ ÚJABB VIRÁGZÁSÁT KÉSZÍTIK ELŐ...

Egészen más a dolgokhoz érteni, mint az embereket ismerni

***

„Az egészségügy privatizációjától a hálapénz nem fog megszűnni, mert az a hiányra épül. A kevesebb egészségügyi intézmény, a csökkenő egészségügyi dolgozói létszám miatt mind nehezebb lesz bekerülni a gyógyító helyekre, megfelelő időben kezelésekhez jutni, mindezek a hálapénz újabb virágzását készítik elő." *(Jánosi Gábor, orvos, A szabadság, 2003. július 11.)*

***

Miért tart minket oly makacsul rabságban az ostobaság? Azért – vélekedik *Seneca* –, mert nem hathatósan küzdünk ellene..., mert mindabban, amit a bölcs férfiak föltaláltak, nem eléggé hiszünk, nem fogadjuk nyílt szívvel..."

***

„Egészen más a dolgokhoz érteni, mint az embereket ismerni. Nagy bölcsesség kell hozzá, hogy földerítsük természetüket, s megkülönböztessük az egyik jellemét a másiktól. Az embereket éppúgy tanulmányozni szükséges, akár a könyveket." *(B. Gracián)*

***

„Hogy gyermekünk milyen képességeket kapott, nem szégyen s nem dicsőség. Az ősök tarka tulajdonságaiból húzta ki az öröklés lottója. Gyermekeinket legokosabb tehát úgy tekinteni, mint az emberi jövő ránk eső hányadát, kis testeket, akikben a jóakarat állandó csendes sugárzásával kell a lehetőség csírázását támogatni, az apaság élménykincsét is megszerezve közben." *(Németh László: Sajkódi esték, 1974.)*

***

„Az aggastyánok éppen olyan kedvesek, mint a kisgyermekek" – írta *Móricz Zsigmond*. Az író az akkor 82 éves *Gyulai Pálon* figyelte meg ezt a gyermeki kedvességet, ami azért is érdekes, mert *Gyulai* nagyon kemény kritikus volt, s a bírálatok - mint tudjuk - nem kedves dolgok azoknak, akikről szólnak.

***

„Öreg, mint az országút – ennél szerencsétlenebb hasonlatot a világ nem teremtett. Egy embert az országúthoz hasonlítani, a szellemi hűdöttség netovábbja. Egy férfit, egy nőt országúthoz hasonlítani csak egy fuvarosnak juthat eszébe, aki állandóan rázatja magát a köves utakon..." *(Bernáth Aurél: Egy festő feljegyzései.)*

***

„...Egyedül az öregségnek van arra joga – hangsúlyozza *Saint-Évremond* –, hogy emlékeztessen: mi az, amit az előbbi elvesztett, s csak az öregség szabadulhat meg attól, amit a másik azóta nyert."

***

„A pluralizmus és a tolerancia erénye nem abban áll, hogy jól megférünk a hasonszőrűekkel, hanem abban, hogy politikai és eszmei ellenfeleinket is tiszteljük, sőt eltűrjük azokat is, akik életmódjukban eltérnek tőlünk." *(Bayer József, egyetemi tanár, Népszabadság, 1998. február 6.)*

***

Nem hiszek abban, hogy az emberiség valaha is választ kap a végső kérdésekre, felelte *Oláh György* Nobel-díjas kémikus, amikor az egyik diák megkérdezte tőle, leírható-e a világ a tudomány eszközeivel... Attól azonban, hogy az ember élete vége felé sem tudja meg a választ bizonyos kérdésekre, nagyon boldogan telhet az élete." *(Népszabadság, 2008. június 30.)*

Kárpáti Sándor

ÁLHÍREK az egészségpénztárról

Több pénztártag szóvá tette, hogy olyan hírek keringenek a vágányok között, mely szerint az egészségpénztár megszűnik. Ez az állítás teljesen alaptalan.

ITT A LEHETŐSÉG MINÉL KEVESEBB ADÓT FIZETNI!

A TÉNYEK: a *MÁV Rt.* 2003. december 31-ével felmondta az egészségpénztárral kötött szerződését, de egyben jelezte, hogy új szerződést kíván kötni. Az egészségpénztár a felmondás tényét nem fogadta el, mivel a reprezentatív szakszervezetek ehhez nem járultak hozzá. Amennyiben a *MÁV* 2004. január 1-jétől bevezeti a béren kívüli juttatások rendszerét, akkor természetesen a dolgozó dönti el, hogy az adott keretéből mennyit fordít az egészségpénztárra.

A *Vasutas Egészségpénztárba* belépők száma megnövekedett az elmúlt évi bérmegállapodás után, mivel többen úgy gondolták, hogy a *MÁV* fizeti a harmadik pénztárt. Sajnos ez nem történt meg, de akkor is megéri egészségpénztártagnak lenni, ha a tagdíjat egyénileg fizeti a munkavállaló.

VEGYÜK SORRA MIÉRT ÉRDEMES BELÉPNI?

1. A munkáltatói hozzájárulás adómentes, az egyéni tagdíj után 30% adókedvezmény vehető igénybe.

2. A szolgáltatások adómentesek.

3. A kormányzat egyre több terhet akar a lakosságra hárítani az egészségügyi kiadásokból.

4. A pénztárból finanszírozhatók a rekreációs szolgáltatások *(sportrekvizitek, kerékpár, gyógyüdülés, üdülés, fittnes.)* Ezen szolgáltatások csak szerződött partnereen keresztül finanszírozhatók.

5. Ha a *MÁV Rt.* bevezeti a béren kívüli juttatások rendszerét, az egészségpénztárból lehet a legkonyvebben, a leggyorsabban adómentesen hozzájutni az összeghez.

Mennyibe kerül ez Önnek? Néhány számadat:

Jövedelem	Ennyibe kerül 2 tagság esetén	Ennyibe kerül 3 tagság esetén	Szolgáltatásra felhasználható
50 000 Ft	476 Ft	1 400 Ft	1 800 Ft
100 000 Ft	952 Ft	2 800 Ft	3 600 Ft
150 000 Ft	1 428 Ft	4 200 Ft	5 400 Ft
200 000 Ft	1 904 Ft	5 600 Ft	7 200 Ft

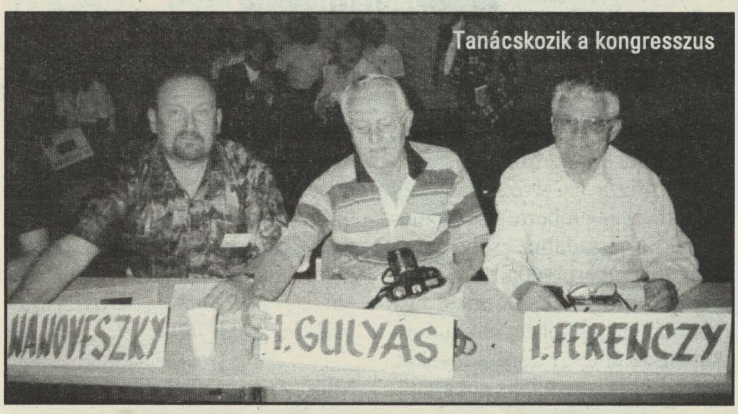
Ha mindezeket végiggondolta, nyilvánvalóvá válik, hogy akkor is érdemes belépni, ha már két önkéntes pénztárnak tagja. Természetesen ilyen esetben nyilatkozni kell a munkáltató felé is, hogy saját maga finanszírozza a tagságát. Érdemes megjegyezni, hogy az egészségpénztárba befizetett összeg adómentes, valamint a szolgáltatásokat is adómentesen vehetik igénybe tagjaink, a tagdíj, vagy eseti befizetés könyvelése után, akár azonnal.

FONTOS MÉG: az eseti befizetés 100%-ban a fedezeti alapba kerül, és a befizetés 30%-a az adóbevallásban visszaigényelhető az *APEH*-tól. A jelenlegi adótörvény szerint a 2020 január 1. előtt nyugdíjbavonulóknak az adókedvezménye 130 ezer forint, az ez után nyugdíjba vonulóknak 100 ezer forint évente. Ezzel a lehetőséggel eddig még nem sokan éltek. Itt a lehetőség minél kevesebb adót fizetni!

Kérjük tisztelt tagjainkat és a leendő tagokat, hogy keressék fel honlapunkat a *www.epenztar.hu* címen, illetve érdeklődjenek a 01-41-36, 01-41-79 telefonszámokon.

Eszperantó „csúcs” magyar sikerekkel Göteborgban

A napokban ért véget a svédországi Göteborgban a 88. *Eszperantó Világkongresszus.* A magyar küldöttség tagja volt *Dr. Ferenczy Imre* nyugdíjas győri vasútorvos. ő még diák korában, 1950-ben sajátította el *Zamenhof* lengyel szemorvos nemzetközi nyelvét, mely 1887-ben *Dr. Esperanto* néven vált ismertté. A győri orvos 1955-ben alapítója volt a *Magyar Országos Eszperantó Tanácsnak.* Azóta különböző hazai és nemzetközi tisztségeket tölt be. Az *Eszperantó Világszövetség (az UEA)* választmányi tagja 1974 óta, és az utóbbi 30 év során minden, évenként tartott világkongresszuson jelen volt. Afrika kivételével minden földrészen járt. ő az elnöke az *Orvos-egészségügyi Eszperantó Világszövetségnek, az Universala Medicina Esperanto-Asocionak (UMEA).* Az ő javaslatára rendeznek 1977 óta kétévenként orvos-egészségügyi nemzetközi konferenciákat más-más országban. Legutóbb ez év júliusában, Nagyváradon volt ilyen tanácskozás. Több évtizedes munkássága elismeréséül most az *UEA* tiszteletbeli tagjává *(Honora membro)* választották meg.



Tanácskozik a kongresszus

Ferenczy doktor 1961-től 38 éven át, nyugdíjazásáig a győri vasúti csomópont orvosa volt. Aktív rádióamatőr, *HA1UD* hívójele világszerte ismert, eddig több, mint 20 ezer összeköttetést létesített a világ számos országával. Az eszperantón kívül jól beszél még németül, az angolt a rádiós kapcsolat szintjén ismeri. A *FISAIC*-hoz tartozó *FIRAC (Vasutas Rádióamatőrök Nemzetközi Szövetsége)* magyar tagozatának elnöke. A szervezet éves nemzetközi kongresszusain jelen van, irányításával Magyarországon már két alkalommal, legutóbb 2002-ben Sopronban volt *FIRAC* kongresszus.

Göteborgban a világtalálkozón egyébként 1800 fő vett részt hatvan országból, akik tolmácsok nélkül tanácskoztak, színházi előadásokat tekintettek meg, kirándultak, szórakoztak egy héten át. Külön tanácskoztak a vasutasok, pedagógusok, orvosok, rádióamatőrök és más szakmák, hobbik képviselői. Volt külön *„magyar-magyar”* találkozó is, ezt *Dr. Nanovfszky György,* hazánk szingapúri nagykövete, a *Magyar Eszperantó Szövetség* elnöke vezette. Itt a távoli országokban élő hazánkfiai és a magyarországi kongresszusi résztvevők *(25 fő)* számoltak be életükről, munkájukról.

A vasutasok tanácskozásán *Gulyás István,* az *IFEF* alelnöke a májusban Drezdában megrendezett nemzetközi vasutas eszperantó kongresszusról adott tájékoztatást nagyszámú érdeklődőnek. Elmondta, hogy 2004 májusában magyar-osztrák rendezésben Sopron látja vendégül *Európa vasutas* eszperantistáit, de Kínából is várnak jelentkezőket.

Kép és szöveg: Nováki Imre Győr

Személyi kölcsön a Vasutasok Szakszervezete tagjainak *

Kinek ne lenne szüksége kisebb- vagy nagyobb pénzügyi segítségre nyaralás és az iskolakezdés után?
A **Beneficial Rt.** megadja Önnek a lehetőséget, hogy minden álmát és tervét megvalósítsa egy fedezet nélküli személyi hitellel, melynek most kedvező kamata az Ön pénztárcáját kíméli.

Most is kivételesen előnyös kamatkondíciókat biztosítunk

2003. október 31-ig

Szabadon felhasználható személyi hitelek fedezet és kezelési költség nélkül!*

Példa havi törlesztésre

Kölcsön összege	*Havi törlesztő részlet*	*Futamidő*
800.000, - Ft	***17.681,- Ft***	***60 hónap***

Kivételesen kedvező kamatkondíciók a VSZ tagoknak:

200.000 Ft–999.999 Ft-ig: 25,2%

Beneficial Rt.

- 12-60 hónapig terjedő futamidővel
- hitelünket nem terheli semmilyen kezelési költség, illetve hitelbírálati díj
- az egyszerűbb, problémamentes visszafizetés érdekében postai befizetés helyett akár banki átutalással is fizethet
*- előzetes időpont egyeztetés alapján, szerződéskötést követően két munkanapon belül a bankszámlájára utaljuk az összeget**

Igényeljen kölcsönt még ma, hívja most munkatársunkat, a (06-1) 411-7618, vagy 411-76-38 telefonszámon!

*Előfeltételek: Magyar állampolgárság, 21 éves életkor, jelenlegi munkahelyén minimum 12 hónapos folyamatos munkaviszony, minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 45.000 Ft. A hitel odaítélése minden esetben hitelképesség függvénye.
Az igényléshez az alábbi dokumentumokat kell magával hoznia: érvényes személyi igazolványát, adókártyáját, utolsó 2 havi bankszámlakivonatát, 30 napnál nem régebbi munkáltatói igazolását, 30 napnál nem régebbi vezetékes telefonszámlát, vagy az Ön nevére és lakhelyére szóló előfizetéses mobiltelefon számlát, illetve VSZ tagsági igazolását.
Nyugdíjasok esetében: a hitel igénylésekor maximum 65 éves életkor, nyugdíjas igazolvány, utolsó nyugdíjszelvény, vagy a nevére szóló nyugdíj összegét is tartalmazó utolsó 2 havi bankszámlakivonat, 30 napnál nem régebbi vezetékes telefonszámla, vagy az Ön nevére és lakhelyére szóló előfizetéses mobiltelefon számla, illetve VSZ tagsági igazolás.
További, hiteligényléssel kapcsolatos információért kérjük hívja a fenti telefonszámot. Jelen tájékoztató a figyelemfelkeltés célját szolgálja, a Beneficial Rt. részéről nem minősül nyilvános ajánlattételnek. A hitel nem vehető igénybe üzleti célra. A hitelt a Beneficial Rt., mint pénzügyi szolgáltató nyújtja.
A **THM értéke: 26,82%; 28,32%.** A hitelhez lehetőség van hitelfedezeti biztosítás igénybevételére.
A Beneficial Rt. központi irodájának címe: East-West Business Center, 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3., ahol barátságos és segítőkész munkatársak várják jelentkezését, hogy akár már holnaptól változtathasson az életén!

KÖZLEMÉNY

A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár (1145 Budapest, Colombus u. 35. sz.) az alábbi helyszíneken és időpontokban tartja a Magánpénztári Ágazat területi küldöttválasztó értekezletét:

Budapest *2003. október 8. 10.00 óra*
MÁV Rt. Területi Képviselet
I. em. tanácsterem
Bp. VIII., Kerepesi út 3.

Debrecen–Záhony *2003. október 22. 10.00 óra*
MÁV Rt. Csomóponti Főnökség nagy oktatóterme
Debrecen, Petőfi tér 12.

Miskolc *2003. október 8. 9.30 óra*
Vasutas Vörösmarty Művelődési Ház
Miskolc, Lenke út 14/a.

Pécs *2003. október 6. 10.30 óra*
MÁV Rt. Oktatási Főnökség
Pécs, Indóház tér 2.

Szeged *2003. október 14. 9.00 óra*
MÁV Rt. Területi Képviselete
Szeged, Tisza L. krt. 28-30.
I. emeleti igazgatói tanácsterem

Szombathely *2003. október 15. 10.30 óra*
MÁV Rt. Területi Képviselet
Tanácsterme,
Szombathely, Széll K. u. 2.

GySEV (Sopron és Budapest) *2003. október 13. 10.00 óra*
GySEV Rt. Vasútigazgatóság tanácsterme
Sopron, Mátyás király u. 19.

Napirend: 1) Tájékoztató a Vasutas Nyugdíjpénztár munkájáról.
2) A Vasutas Nyugdíjpénztár Magánpénztári Ágazat küldötteinek megválasztása. 3) Egyebek. A napirenddel összefüggő előterjesztés a *MÁV Rt. Regionális Humánszolgáltató Központjaiban*, valamint a *GySEV Rt. Igazgatóság (Sopron) Munkaügyi- és Bérgazdálkodási Osztályán* tekinthető meg. Határozatképtelenség esetén az újabb területi küldöttválasztó gyűlések a fenti helyszíneken az eredeti időpont után 1 (egy) órával kerülnek megtartásra, amelyek az eredeti napirenden szereplő ügyekben a megjelentek számától függetlenül határozatképesek.

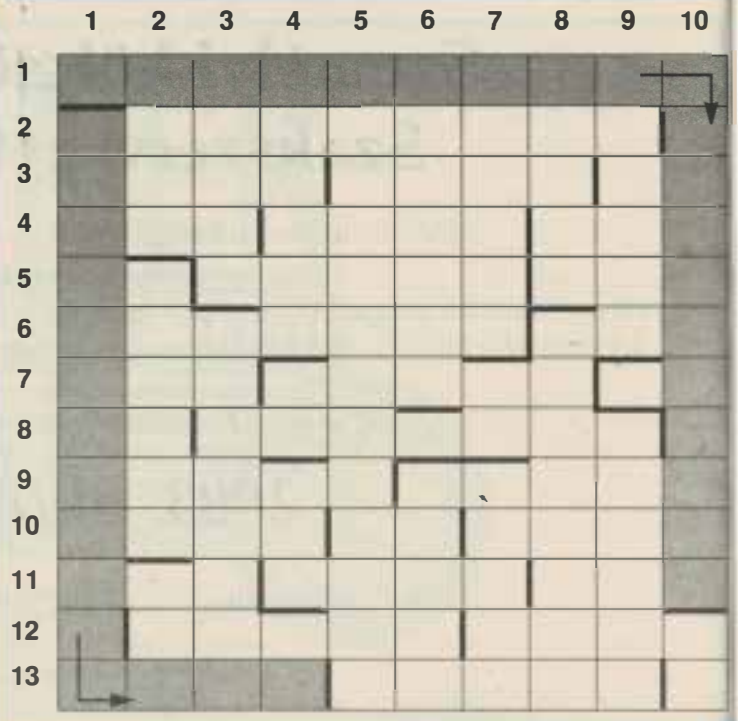
Vasutas Nyugdíjpénztár Igazgatótanácsa

Szabó és Fia Kft.
2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint **a MÁV Rt.**
vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és müanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mind vasúti, mind közúti célra,
magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



Varga Gyuláné a VSZ alelnökének, a vasút versenyképessé, EU-konformmá tételére történt hivatkozással a MÁV Rt. vezetése részéről kialakított koncepcióval kapcsolatos gondolata a vízszintes 1. és függőleges 1. sorokban.

Készítette: Bánszegi József

VÍZSZINTES: 1) **Megfejtendő;** 2) Növényi seb gyógyulást segítő hormon, – Vajon; 3) Juhok háza, – Való,- Igazgató röv.; 4) Szakadék Dömösnél, – Hivatalos papír, – Számnév; 5) Személyes névmás,- Fehérnemű, – Orosz igen, – Pigment darab!; 6) Gyümölcs szárítás, – Áram igéje; 7) Némán lázas!, – Alkalmi házikó; – Fél teve!; 8) Hasító eszköz, – Hagyma (lat), – Rádiusz; 9) ...István birkózó bajnok, – Rizses hús; 10) Kártya lap, – Per többsége, – Férfi név; 11) Hazai hír intézetünk, – Almaféleség, – Tiszában van!; 12) Ádám, – Szándékozott, – Női név; 13) Rádióhangoló (ang.), – Zoltán.

FÜGGŐLEGES: 1) Nóra, – **Megfejtendő;** 2) Füzet, – Gyorsan távozik, – Tabán része; 3) ...Cambel, – Női név becézve; 4) Konyha (lat.), Római negyvenöt, – Olimpiai bizottságunk röv., – Fél Anti!; 5) Csiszoló eszközt; 6) Ellenvélemény, – Imre, – Tegeződés; 7) Folyadék juttatás, – Akác hangzói, – Peer Gynt írója; 8) Falvél igéje, – Kaszinós játék; 9) Rejtély, – tonna, – Kezel, formáz (fr.); 10) Némán aláz!.

Előző számunk helyes megfejtése:

Vasútforgalmi technikum – Bebrics Lajos – Gábor Dénes

A Magyar Vasutas októberi számának lapzártája 2003. október 4-e. Az újságba szánt írásokat közvetlenül *Détári Attiláné* részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Főszerkesztő: KARÁCSONY SZILÁRD ● Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelős kiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke ● Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomdai előállítás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelős vezető: MATOLCSY MIKLÓS vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu, E-mail: info@szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000

ALAPÍTVA: 1904-BEN

MAGYAR VASUTAS

ÁRA: 55,– FT XLVII/10. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2003. OKTÓBER

A TARTALOMBÓL:

- **Ülésezett a VSZ Választmánya** *(2. oldal)*
- **Jubileumi ünnepség Pozsonyban** *(5. oldal)*
- **Tagkártya – EDC elfogadóhelyek** *(8–9. oldal)*

Tisztségviselő képzés

Kiskunfélegyházán 2003. szeptember 29. és október 6-a közt kétszer egyhetes titkári felkészítő tanfolyamot szervezett a *Vasutasok Szakszervezete Képzési és Oktatási Bizottsága.* A felkészítő tanfolyamon a kongresszus előtt újonnan megválasztott negyven szb-titkár vett részt, akik a szakszervezeti munkához szükséges alapképzésben részesültek.

Képünkön az első héten résztvevő tanfolyam hallgatók láthatók.

Döntésre várva

A Vasutasok Szakszervezete mind a mai napig támogatja a kormányváltást követően bejelentett vasúti reformot, amely a vasúti személy- és áruszállítás európai színvonalra emelését célozza. Mindezek megvalósulásához szükséges a tulajdonos, magyar állam felelősségteljes hozzájárulása is. Ennek megvalósulása érdekében kötöttük meg a négyéves megállapodást, amely a munkabéke biztosítása mellett rögzíti a MÁV Rt. átalakítása során a szakszervezetek jogosultságait a technológiai létszám megállapításában, a szociális rendszer átalakításában és a megállapodás időtartamára tervezett – a felzárkóztatást biztosító – évenkénti bérfejlesztések átlagos mértékét.

A hónapok óta húzódó kormánydöntés bizonytalanságban tartja a vasutasokat és a vasúti tevékenységet végző, gazdasági társaságokban foglalkoztatott munkavállalókat. Azokat, akik az évek óta tartó – a szükséges fejlesztések elmaradása miatti – tőkekivonás ellenére működtetik az ország gazdasági fejlődése szempontjából egyik legfontosabb környezetvédő és energiatakarékos közlekedési ágazatot.

A vasút nem maradhat ki az „építkezés költségvetéséből"

Aggódva figyeljük a kormány jövő évi költségvetési javaslatát, mert az nem tartalmazza az évek óta elmaradt vasúti fejlesztéseket pótló, a magyar vasút jövőbeni működését megalapozó költségvetési forrásokat.

Véleményünk szerint a Magyar Államvasutak Rt. nem maradhat ki az *„építkezés költségvetéséből"*.

A Vasutasok Szakszervezete szorgalmazza, hogy mielőbb szülessen meg a vasúti reformról szóló – hónapok óta többször elhalasztott – kormánydöntés. Az utazóközönség és a vasúti áruszállításban érdekelt vállalkozások, valamint tagjaink érdekében követeljük, hogy ***a kormány biztosítsa a hazai vasúttársaság versenyképessé tételét, illetve annak az Európai Unió közlekedéspolitikájához és normáihoz illeszkedő költségvetési finanszírozását, mert ennek elmaradása nem csak a vasutasokat, hanem az egész magyar társadalmat hátrányosan érinti.***

Követeljük, hogy a kormány elé kerülő előterjesztést érdemben véleményezhessük, illetve a munkabéke és a vasútbiztonság fenntarthatósága érdekében tett javaslatainkat vegyék figyelembe.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

MVJ

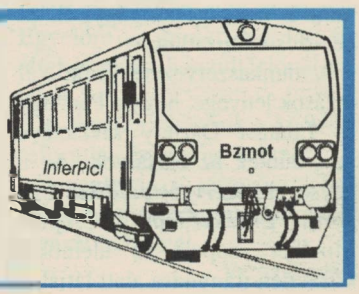
ISO 9001 TÜV CERT

DIN-EN 729-2

ÖNORM M 7812, DIN 6700

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

- vasúti járműjavítás és gyártás
- fémmegmunkálás
- acélszerkezet gyártás és szerelés



2003. szeptember 18-án

Megtartotta **soros ülését** a Vasutasok Szakszervezete Választmánya

Megvitatta és jóváhagyta a Vasutasok Szakszervezete módosított Szervezeti és Működési Szabályzatát, valamint Választási Szabályzatát.

A módosításokat részben az Alapszabály módosulása, részben a korábbi időszak tapasztalatai indokolták.

A Szervezeti és Működési Szabályzat tagjainkat közvetlenül érintő módosításának lényeges pontja, hogy a *„tagdíjfizetés tényleges dolgozónál munkáltatói levonással történik. Kivételesen indokolt esetben az Elnökség jóváhagyása esetén ettől el lehet térni."* A Választmány úgy döntött, hogy az SZMSZ e pontja betartatására átmeneti időt biztosít, így ez a szabály csak 2004. január 1-jén lép hatályba.

Változott a szakmai érdekvédelmi középszervezetek és a munkaszervezet egységeinek megnevezése is.

Az Intéző Bizottság elnevezés Szakmai Képviselet elnevezésre, az IB titkár elnevezés képviseletvezetőre változott. A változás értelmében a VSZ szakmai középszervezetei a következők: ***Forgalmi Szakmai Képviselet, Személyszállítási Szakmai Képviselet, Árufuvarozási Szakmai Képviselet, Gépészeti Szakmai Képviselet, Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Szakmai Képviselet, Pálya,- és Mérnöki Létesítmények Igazgatóság (PMLI) Szakmai Képviselete, Központi Hivatalok és Intézmények Szakmai Képviselete.***

A Járműjavító Kft-k IB, valamint a Vasútegészségügyi IB elnevezés változatlan.

A munkaszervezetet érintő változások lényege, hogy a Pénzügyi és Ellátási Osztály kivételével megszűntek az osztályok. Az új egységek: ***Szervezetpolitikai Csoport, Érdekvédelmi Csoport.*** Mindkét csoport az alelnökök közvetlen irányítása alatt látják el feladataikat. *(Mindkét szabályzatot az alapszervezetek rendelkezésére bocsátjuk.)*

Elfogadta a Választmány a Vasutasok Szakszervezete Tagkártya Szabályzatát.

A tagkártyák nevesítése megkezdődött. Annak érdekében, hogy azok mielőbb eljussanak tagjainkhoz elengedhetetlen, hogy az alapszervezetek minél előbb döntsenek arról, hogy a tagkártyához kapcsolódó biztosítási lehetőséget meg kívánják-e teremteni alapszervezetük tagjai részére, és az erre vonatkozó határozatokat a pontosított, aktualizált tagnyilvántartással a központi kártyakezelő megkapja.

Döntött a Választmány a VSZ által alapított Alapítványok Kuratóriumainak személyi összetételéről.

Változás a korábbi időszakhoz képest a Kulturális Alapítvány elnöke személyében történt. A Választmány megköszönve eddigi munkáját, saját kérésére felmentette *Simon Dezsőt*, a VSZ elnökét a kuratórium elnöki tisztsége alól, és helyette *Meleg Jánost*, a Gépészeti Szakmai Képviselet vezetőjét bízta meg a feladatok ellátásával.

Fontos változások

Jóváhagyta a testület a Választmány, illetve Elnökség mellett működő bizottságokat és azok személyi összetételét

- **Vasutasok Szakszervezete Élet - és Munkakörülményi Bizottsága,** vezetője: *Dr. Kotter József* szakmai képviseletvezető;
- **Vasutasok Szakszervezete Bértarifa Bizottsága,** vezetője: *Varga Gyuláné* érdekvédelmi alelnök;
- **Vasutasok Szakszervezete Munkaruházati Bizottsága,** vezetője: *Zlati Róbert* szakmai képviseletvezető;
- **Vasutasok Szakszervezete Sztrájkbizottsága** vezetője: Simon Dezső, a VSZ elnöke;
- **Vasutasok Szakszervezete Költségvetési Bizottsága** vezetője: *Kiss Tibor,* Debrecen T Kvezetője;
- **Vasutasok Szakszervezete Képzési és Oktatási Bizottsága** vezetője: *Papp Zoltán,* Szombathely T Kvezetője;
- **Vasutasok Szakszervezete Szabadidő és Tömegsport Bizottsága** vezetője: *Kiss Tibor,* Debrecen T Kvezetője

Nincs idő *várni!*

Az ONYSZ Választmánya állásfoglalása a 2004. évi nyugdíjemelés módszerére

Az éves nyugdíjemelés módszerének megváltoztatásánál a nyugdíjasok élethelyzetét figyelembe kell venni. Sajnos a rendszerváltás nem biztosította a nyugdíjasok munkájának elismerését úgy, ahogy az várható lett volna életszínvonaluk javulásához. Annak ellenére, hogy a reform nem hozhatja hátrányos helyzetbe a nyugdíjasokat, életkörülményeik mégis évről-évre romlottak.

Amíg 1989-ben a nyugdíjak a keresetek 68%-át tették ki, napjainkban ez az arány 60% alá esett. Ezzel szemben a nettó keresetek reálértéke 2003 nyarán 15%-kal haladja meg az 1989. évi reálértéket, a nyugdíjak reálértéke pedig csak megközelíti az 1989. évi reálérték 98%-át.

A fentiek indokolttá teszik a nyugdíjemelés módszerének megváltoztatását, mégpedig az előző évi tényleges nettó keresetek növekedésének megfelelően. Ezt az emelési módszert a nyugdíjas szervezetek már 1998 óta szeretnék – törvénymódosítással – elérni, hiszen ennek a korosztálynak nincs ideje a hosszabb távú bevezetésre várni.

Életkörülményeik évről-évre romlottak

A megvalósítás egyszerű, világos, kiszámítható és költségkímélő, de csak a keresetektől történő további leszakadást akadályozza meg. Ahhoz, hogy a színvonal is emelkedjen, a későbbiek folyamán korrekciós intézkedésre is szükség lenne.

A magyar nyugdíjasok hangulatát döntően befolyásolja, hogy milyen életnívóval lépik át az Európai Unió küszöbét. Ezt a tényt a kormány sem hagyhatja figyelmen kívül.

VSZ Országos Nyugdíjas Szervezet Választmánya

AZ ÉRDEKVÉDELEM AKTUÁLIS HÍREI

Foglalkoztatás

Szakszervezetünk érdekegyeztető bizottsága (VSZ MÁV Rt. ÉB) ezekben a hetekben értékelte a vasutas munkavállalók helyzetét, foglalkozott az őszi tárgyalások várható körülményeivel. A bizottság úgy ítélte meg, hogy a jövő évre vonatkozó tárgyalások megkezdése előtt – annak megalapozásaként – szükséges lenne a VÉT-en közösen áttekinteni a négyéves megállapodás eddigi időarányos teljesítését. Több vonatkozásban vannak rendezetlen kérdések. Ennek jegyében a VSZ tárgyalódelegációja kezdeményezte a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban (VÉT) a fenti téma megtárgyalását, különös tekintettel a létszámstruktúra változására, a létszámhiányos munkakörökre, a túlórák alakulására és a munkakörülményekre. A vasutasság 2004. évi helyzetére vonatkozó VSZ javaslatok kimunkálása és összeállítása ezekben a hetekben történik.

A Választható Béren Kívüli juttatási rendszer

Október 2-án adta át a munkáltató a **Választható Béren Kívüli Juttatási Rendszer** (VBKJ más néven: kafetéria) tervezetét. Szakszervezetünk negatívan értékelte azt a tényt, hogy az év folyamán a témában csupán tájékoztatókra került sor, és a munkáltató nem adott lehetőséget az érdemi együttműködésre. Az átadott anyag szerint az eddigi szociális és jóléti juttatások helyett a jövőben évi 130 ezer forint összeggel gazdálkodhatnának a vasutasok. Az összeg bruttóban értendő, tehát a választott juttatás adó és járulék kötelezettségétől függ, hogy a nettó érték miként alakul. Ez lehet 130 ezer forint (ha önkéntes pénztárra fordítódik), de lehet csupán 74 ezer (ha magáncélú ruhapénzre költik), a lehetőségeket egyénenként kell megvizsgálni.

A VSZ szerint az új rendszer két neuralgikus pontja az önkéntes pénztárak rendszerbe történő beemelése és az üdülési téma.

Az őszi tárgyalásokra vonatkozó ütemtervet adott át a munkáltató a VÉT-en, a javaslat szerint a vasútnál december 19-ig hetenként lennének érdekegyeztető tárgyalások. Szakszervezetünk kevesellte a tárgyalási napok számát, miután ebben az időszakban kellene megállapodásra jutni a kollektív szerződés, bértarifa, kafetéria és jövő évi bérfejlesztés témákban. A Vasutasok Szakszervezete jelezte, hogy kész az érdekegyeztető fórumok között szakértői tárgyalásokon való részvétellel elősegíteni az álláspontok közeledését. A VSZ javaslatát a munkáltató pozitívan fogadta.

Az keveselltük a tárgyalási napok számát

ÉRDEKVITA

Az önkéntes pénztárak

A hónap legkedvezőtlenebb híre, hogy a munkáltató az önkéntes pénztári tagdíjhányad átvállalását 2003. december 31-ével felmondta. Ez azt jelenti, hogy a Magyar Államvasutaknál 2004. januártól az önkéntes pénztári tagdíjak teljes összegét a munkavállalóknak kell a saját jövedelmükből fizetniük. A munkavállaló amennyiben nyilatkozatban kéri, a munkáltató továbbra is átutalja a tagdíjat, de anyagi hozzájárulás nélkül. Érdekvédelmi oldalról nagy felháborodást váltott ki ez a munkáltatói lépés. Indoklásként megtudtuk, hogy a vasút vezetése a kafetériával összefüggésben kívánt tiszta helyzetet teremteni. Az önkéntes pénztári tagdíjakat januártól a kafetériából (is) lehet fizetni. Arra a kérdésre, hogy mi lesz, ha nem lesz kafetéria, ígéret hangzott el, miszerint a pénztári tagdíjhányad átvállalása az eredeti helyzet szerint állna vissza.

A vállalati üdülők

A vállalati üdülőket 2004-től önálló gazdasági társaságként akarja a vasút vezetése működtetni – derült ki az átadott *„Választható Béren Kívüli Juttatási Rendszer”* tervezetből. A téma a VÉT napirendjén még nem szerepelt, a MÁV Rt. Igazgatóság az ügyben még nem döntött.

A VSZ álláspontja a kafetériáról

Az éves összeg alacsony mértékénél fogva azok a vasutasok, akik éltek alanyi jogukkal és két önkéntes pénztárban tagok (22 ezer fő), 2-3 évente jártak üdülni, könnyen az új rendszer veszteseivé válhatnak. Ez különösen igaz az átlagkereset (120 ezer forint) felettiekre. A kereset nagysága ugyanakkor önmagában nem döntő, sokkal inkább az, hogy az eddigi magasan támogatott ellátások közül ki mennyit vett igénybe, és évente hányszor. A nyertesek azok köréből kerülnek ki, akik a jelenlegi rendszert nem, vagy kevésbé vették igénybe. Üdülés-vonatkozásban az *„egyenlet”* megoldásához ismerni kellene, hogy a piaci értékesítési színvonalon elérhető üdülés egy éjszakára eső ára mennyi lesz? (Ma még KSZ-ben szabályozott díj van.) Kérdés, mennyivel nő a napi 2100 forint/fő, nem duplázódik-e meg. A Vasutasok Szakszervezete törekvése, hogy ne legyenek vesztesek.

A VSZ alapállása, hogy csak akkor lehet pozitív változásról beszélni, ha annak tagjaink nem vesztesei. A munkáltatónak sem lehet érdeke, hogy romoljon a vállalati közhangulat és a közösségi légkör. Szakszervezetünk szorgalmazta az éves összeg növelését. A munkáltató elismerte, hogy lehetnek az új rendszernek vesztesei, de számukat vitatta és jelezte, lát esélyt az érdekkülönbségek feloldására. A VSZ tárgyalódelegációja javasolta, hogy a szakmai vitát követően érdekvitára kerüljön sor, így növelve az álláspontok közeledésének esélyét. A tárgyalások folytatódnak.

Egyebek

- A bértarifa alapját adó munkakör értékelési rendszer tervezetét a munkáltató október 10-ig még nem adta át, így annak tárgyalása még nem kezdődhetett el.
- A VÉT tagjai meghallgatták az igazgató tájékoztatóját a regionális vasutak kísérleti működtetéséről. A vasúti kísérletbe Vésztő és Balassagyarmat térsége került bevonásra. A MÁV az érintett települési önkormányzatokat is bevonta a kísérletbe. A változás összesen 620 munkavállalót érint, de a kétévesre tervezett próba a kollektív szerződés hatálya alatt folyik. A kísérleti idő alatt fejlesztésekre nem kerül sor, csak működtetésről van szó. Szakszervezetünk kérésére reagálva az igazgató a munkavállalók rendszeres tájékoztatását ígérte.
- Folyik az Utaselláto különös jogutódlással történő visszaintegrálása a MÁV Rt. szervezetébe. A megszűnő kft. kollektív szerződését a vasúthoz visszatérő kollektíva ha akarja, egy évig megtarthatja, de a MÁV KSZ-be is beemelhető, mint melléklet, ha a felek a VÉT-en úgy döntenek. Egyelőre az érintettek a törvény által is előírt konzultációnál tartanak.
- Továbbra is késik a MÁV Rt. reformja, és jövője szempontjából meghatározó tárgyalás, a kormány még mindig nem tárgyalta a vasút helyzetét.

Varga Gyuláné

Köszönet az 1%-ért!

A Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza Miskolc köszönetet mond azon támogatóknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át részükre ajánlotta fel.

A támogatásból származó bevételt, 431 908 Ft-ot a vasutas kultúra támogatására fordítottuk.

Szabóné Nagy Júlia
igazgató
Miskolci Vasutas Sportlövő Egylet Elnöksége

Autók helyett vonat

AZ ANDRÁSSY ÚTON

Az Európai Mobilitási Hét keretében rendezték meg a Fővárosi Autómentes Napot szeptember 21-én vasárnap, amelyen *Csillag István*, közlekedési miniszter és *Demszky Gábor* főpolgármester is részt vett.

Erre a napra lezárták az Andrássy utat az autók elől, és a gyalogosok, valamint egy vasúti pálya vette birtokba a sugárutat.

A városi életminőség folyamatos romlása miatt francia kezdeményezésre 1997-ben nyilvánították szeptember 22-ét autómentes nappá. Budapesten azért 21-én tartották a rendezvényt, mert nem résztvevőként, hanem támogatóként vettünk részt az Autómentes Napon. A kezdeményezést 2000-ben az Európai Unió főbiztosa is felkarolta, és az események lebonyolításához egy koordináló szervezetet is létrehoztak, melynek egységesen az *„autó nélkül a városban”* volt az üzenete. Tavaly tovább szélesedett a kör, az Autómentes Naphoz kapcsolódóan *Mobilitási Hetet* is rendeztek. Magyarországon évről-évre egyre több önkormányzat vesz részt az Autómentes Nap megszervezésében.

Az idei év fő gondolata az elérhetőség, mellyel azt kívánják sugallni, hogy közösen kell gondolkodnunk azon, miként élhetnénk mindannyian egy kellemesebb városban, hogyan mehetnénk munkába, iskolába napról-napra kényelmesen és gyorsan a közösségi közlekedés eszközeivel.

Az évek során a több, mint 1500 európai városra kiterjedő, legalább 100 millió lakost érintő mozgalomhoz a magyar főváros és számos budapesti kerület is csatlakozott. Így szeretnék felhívni a figyelmet a radikálisan megnövekedett autóforgalom következtében kialakult környezeti problémákra, a levegőszennyezés, a zaj, és a zsúfoltság ártalmaira.

A MÁV idén is csatlakozott az Európai Mobilitási Hét rendezvényhez. A Fővárosi Autómentes Napon *„Játssz velünk vasutast”* elnevezéssel egésznapos programmal várta a gyerekeket és az érdeklődőket az Andrássy úti menetjegy és ügyfélszolgálati irodája előtt. Egy napra az autók helyett a vasút vette birtokba az Andrássy út egy részét, ahol egy harminc méter hosszúságban lefektetett vasúti pályán kézihajtányozhattak a gyerekek a gyermekvasutasok segítségével. Egy másik sínpáron a kicsik egy kismozdony két kocsijával játszhattak vasutast, amelyhez jegylyukasztót, sapkát, menesztőtárcsát és táskát is kaptak. A vasúti létesítményt a Széchenyi-hegyi Gyermekvasútról szállították a rendezvényre.

A vasutazáson *Csillag István* és *Demszky Gábor* is kipróbálta a kézihajtány vezetését.

A jelenlegi számítások azt mutatják, hogy 2015-re az autópálya-építések, illetve ezzel összefüggésben a növekvő személygépkocsi használat eredményeként a vasúti személyszállítás részaránya mintegy két százalékkal csökken. Viszont az utak zsúfoltsága miatt megnő majd a minőségi vasúti személyszállítás iránti igény, emellett a budapesti agglomerációban a közúti közlekedés fokozatosan ellehetetlenedik, a vasúti forgalom dinamikusan növekszik. A vasút információi szerint jövőre várhatóan 64 millióan utaznak majd a budapesti agglomerációban vonattal. Ezért néhány vonalon a járatsűrűség növelését, ütemes menetrend, és egy úgynevezett zónázó technológia kialakítását tervezi a MÁV.

Mivel az ingázók számára is kiemelten fontos a pontosság, jövőre javítanak a szolgáltatások körén a menetidő csökkentésével, és a csatlakozások minőségének javításával.

Bertalan János

Eszmecsere szomszédainkkal

Az *Európai Vasutas Szakszervezetek Állandó Konferenciája* XIV. ülését 2003. szeptember 23-26. között Horvátországban tartotta. A konferencián részt vettek az *albán, bolgár, cseh, magyar, macedon, lengyel, szlovák, szerb, ukrán, horvát* vasutas szakszervezetek vezető tisztségviselői. A *Vasutasok Szakszervezetét Simon Dezső*, a *VSZ* elnöke és *Varga Gyuláné*, a *VSZ* alelnöke képviselte.

Horvát tapasztalatok

A konferencia résztvevői tájékoztatást kaptak a horvát vasút jelenlegi helyzetéről és a közeljövő feladatairól. A vasút átszervezését az európai nemzeti vasutak átalakításának ismeretében valósítják meg. A vasúti infrastruktúra fejlesztésére kiemelt figyelmet fordítanak. A közeljövő célja százhatvan kilométeres óránkénti sebességre alkalmas vasúti pályák építése, azok teljes korszerűsítése, melyhez a szükséges pénzforrást az üzemanyagok adójának elkülönített hányadából biztosítja az állam.

A vasúti infrastruktúra teljes korszerűsítésével egyidőben 2006-ig a teljes teherkocsiparkot újra – 5600 db – cserélik. A személyszállítás során is élni kívánnak az új vasúti pályák által biztosított lehetőséggel, ezért száznegyven motorvonatot vásárolnak, melynek jelentős részét már meg is rendelték.

Vasutak átalakításának hatásáról

Az állandó konferencia első napirendi pont keretében a vasutak szervezeti átalakításával, az ezzel összefüggő szakszervezeti, szervezetpolitikai feladatokkal kapcsolatos kérdéseket vitatta meg.

A konferencia tagjai egyetértettek abban, hogy a vasutak átalakítása országonként eltérő módon, és túl gyorsan valósul meg. Ez számos veszélyt rejt magában, melynek várható vesztesei a vasutasok és az egész társadalom.

A vasutas szakszervezetek többsége megtartotta korábbi szervezeti felépítését ügyelve arra, hogy a megfelelő szintű partnereket – szakszervezeti tisztségviselőket – minden, a vasút átszervezéséből adódó új döntési ponthoz hozzárendelje.

A vasútból kiváló gazdasági társaságokon belül működő alapszervezetekre háruló többletfeladathoz – kollektív erejű megállapodások, megfelelő szintű önállóságot, szakértői segítséget biztosítanak.

A vasút átalakítása során a vasutas szakszervezeteknek – az időben megtett intézkedésekkel – az egységüket mindenhol sikerült megőrizniük.

A kollektív szerződésekről

A második napirendi pont keretében a kollektív szerződéssel kapcsolatos kérdéseket vitatták meg a résztvevők.

A kollektív szerződések tagországonként különbözőek, ez az eltérő jogi szabályokból, a vasutak különböző gazdasági helyzetéből, a szociális partnerek eltérő érdekérvényesítő képességéből adódik.

A tagországok többségében a szakszervezetek által megkötött kollektív szerződés minden munkavállalóra érvényes.

A nem szakszervezeti tagok, a tagdíjat nem fizető munkavállalók is élvezik a kollektív erejű megállapodásokból adódó előnyöket.

A „potyautasokról”

Két tagországban már létezik megoldás a *„potyautas”* kérdés rendezésére. A Bolgár Vasútnál a kollektív szerződés csak a szakszervezeti tagokra vonatkozik. A nem szakszervezeti tagok külön kérhetik a kollektív szerződés rájuk vonatkozó kiterjesztését, de ebben az esetben illetményt kell fizetnie a KSZ-t aláíró szakszervezeteknek, melynek mértékét a szakszervezetek határozzák meg. Az illetménynek részarányosan fedeznie kell a KSZ-kötéssel kapcsolatos költségeket.

Horvátországban törvény határozza meg, hogy a nem szakszervezeti tagoknak milyen mértékű illetményt kell befizetniük a kollektív szerződést kötő szakszervezetek részére.

A folytatás

A soronkövetkező konferencia rendezési jogát a szerb és a magyar delegáció kérte. A konferencia résztvevői megállapodtak abban, hogy a XV. Állandó Konferenciát a Szerb Vasutas Szakszervezet 2004. áprilisában, a XVI. Állandó Konferenciát a magyar Vasutasok Szakszervezete 2004. szeptemberében rendezi meg. Az Európai Vasutas Szakszervezetek Állandó Konferenciája XIV. ülését a záródokumentumok aláírásával fejezte be.

Simon Dezső

Tízéves a szlovákiai Vasutasok Szakszervezeti Szövetsége

Jubileumi ünnepség Pozsonyban

Ünnepélyes konferencián emlékeztek meg a szlovák vasutasok érdekvédelmi szervezetük megalakításának tizedik évfordulójáról. A külföldi vendégek közül hazánkat *Simon Dezső*, a Vasutas Szakszervezetek elnöke és *Karácsony Szilárd* alelnök képviselte. Az ünnepségen a szlovákiai Vasutasok Szakszervezeti Szövetségének elnöke, *Jozef Schmidt* számolt be az elmúlt évtized eseményeiről és a szövetség tevékenységéről.

Megemlítette, hogy 1989 után két érdekvédelmi kezdeményezés bontakozott ki a vasutasok körében. Az egyik 22 követelményt fogalmazott meg, s ezek a célkitűzések a későbbiekben lényegesen meghatározták a vasutas szakszervezetek céljait Csehországban és Szlovákiában egyaránt. A másik platform az önálló vasutas-szakszervezet létrehozásának lehetőségét kínálta, a hangsúlyt az állami szervek valamint a munkáltató együttműködésére helyezve. Végül a Pozsonyban megtartott alapszervezeti elnökök találkozóján döntés született: egy, az egész Csehszlovákia területére kiterjedő, közös szakszervezeti szövetséget hoznak létre.

Az ország kettéválasztása után a vasutas-szakszervezet is kénytelen volt alkalmazkodni az új helyzethez. 1993 májusában a Nagyszombatban megtartott kongresszuson megalakították a szlovákiai Vasutasok Szakszervezeti Szövetségét. Szinte a semmiből kellett felépíteni a szervezetet.

– Sajnos, a legnagyobb igyekezetünk ellenére sem sikerült kedvező változást elérnünk a vasút finanszírozása terén – mondta *Jozef Schmidt*. – Az elmúlt tíz esztendőben valamennyi kormány és mindegyik menedzsment kidolgozott néhány tervezetet a vasút transzformációjára és több, a vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó koncepció is napvilágot látott. A gond az, hogy ezek a lépések sohasem követték egymást. Az új garnitúrák mindig az előzőeket vádolták a vasút vagyonának elherdálásával. Ennek következménye, hogy a közvélemény meglehetősen negatív képet alkotott a vasútról.

A jelenlegi kormány egyik érdeme, hogy elismerte az államvasúttal szembeni adósságának egy részét. Ennek ellenére nem tapasztaljuk, hogy a vasút finanszírozási rendszerének megoldására törekedne és a piacon a vasúti közlekedés feltételeit a többi közlekedési ágazattal egyenrangúvá tenné. Az elmúlt években arra a következtetésre jutottunk, hogy egyetlen transzformációs tervezet sem lehet sikeres, ha nem változik meg az állam közlekedéspolitikája.

Annak ellenére, hogy a Vasutasok Szakszervezeti Szövetsége már jóval a jelenlegi transzformáció-tervezet bevezetése előtt figyelmeztetett arra, hogy az eladósodott, elhasznált és műszakilag elavult vasút nem alkalmas a vállalatot kettéválasztó transzformációra, mégis megtették ezt a lépést.

Az eddigi tapasztalatok szerint a vasút szétosztása nemigen hozott pozitív eredményeket. Ellenkezőleg: Szlovákiában a vasút a restrikcióra, mégis megtették ezt a lépést.

A szlovákiai Vasutasok Szakszervezeti Szövetsége vezetői és a külföldi delegációk tagjai a pozsonyi parlament előtt

tív helyzetéből recesszióba került, csökkenti szolgáltatásait, tevékenységét, korlátozza az üzemeltetést.

A szóbanforgó likvidációs folyamat legintakább 2003-ban nyilvánult meg, amikor az állami költségvetésből a vasút nem kapott elegendő pénzt a reális gazdasági működéséhez. Ekkor a Vasúti Társaság Rt. úgy döntött, 25 szárnyvonalon megszünteti a vasúti személyszállítást. Erre a kormány által is jóváhagyott lépésre a vasúti szakszervezetek előbb egyórás, majd meghatározatlan időre meghirdetett sztrájkkal reagáltak, melyet a bíróság előzetes határozata miatt a szakszervezeteknek be kellett szüntetniük. Az ügy máig nincs lezárva, s valószínűleg majd az Alkotmánybíróság dönti el sérültek-e a munkavállalók jogai, amikor megakadályozták őket a jogos érdekeik védelmében meghirdetett sztrájkban.

Komoly gazdasági nehézségekbe ütköznek mindazok a cégek, melyek tevékenysége a vasúttal kapcsolatos

Az elégtelen finanszírozás következményeként a vasúti közlekedés korlátozása az elkövetkező időszakban is fenyeget. A kormány a regionális vonalak eladását tervezi, ezeken a vonalakon nem lesznek érvényesek a szabályozott árak, s ez tulajdonképpen azt jelenti, hogy az állam nem járul majd hozzá ezen közlekedés költségeihez. A szakszervezetek tiltakozásának eredményeként végül korlátozott mértékben, kilenc vonalon újraindult a személyszállítás. Azóta meggyőződtünk arról, hogy az önkormányzatok nem képesek finanszírozni a regionális személyszállítást, legfeljebb bérbevennék a vasút vagyonát. Az állam hozzájárulása nélkül a szárnyvonalak előbb-utóbb teljesen megszűnnek.

Jozef Schmidt emlékeztetett arra, hogy egy évtizeddel ezelőtt a szakszervezeti szövetség tevékenysége terén két mindig szem előtt tartandó témát tűzött maga elé: a bérek és a foglalkoztatottság.

Ma is ennek jegyében dolgoznak, és ennek érdekben választják meg stratégiájukat a kollektív szerződésekkel kapcsolatos egyeztetések során. A munkáltató a foglalkoztatottak számának csökkentésére törekszik. A szakszervezet nem az ésszerűsítés ellen tiltakozik, de ahhoz ragaszkodik, hogy ne kitalált számok elérése érdekében kerüljenek utcára a kollégák. Annak ellenére, hogy az utóbbi években a vasutasok bére dinamikusan növekedett, átlagos reálkeresetük még mindig nem éri el az 1989-es szintet. Az viszont tény, a vasutasok fizetése a Szlovákiában elért nominál átlagkeresetet meghaladja.

Az elkövetkező időszak sem lesz könnyű a szlovákiai vasutasok számára. A két vasúti társaság illetékesei már jelezték: önálló kollektív szerződéseket terjesztenek elő, sőt már arra is figyelmeztették a szakszervezetek vezetőit, számoljanak az eddigi szociális kedvezmények megnyirbálásával. Mivel a beruházások túlnyomó részét befagyasztották, komoly gazdasági nehézségekbe ütköznek mindazok a cégek, melyek tevékenysége a vasúttal kapcsolatos. A vasúton szerkezeti átalakítások várhatóak és ez többek között azzal jár, hogy több tevékenységet felszámolnak illetve a vállalattól elkülönítik azokat.

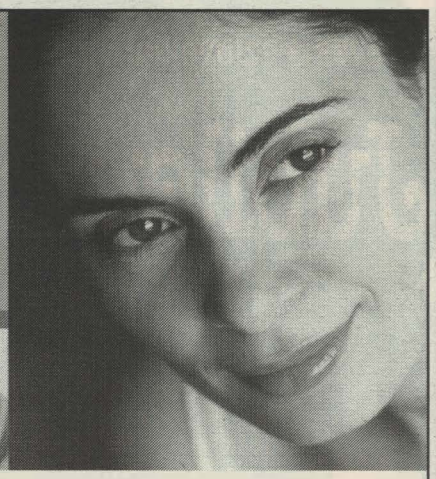
Az időszerű feladatok közül az elnök a Szlovákiai Szakszervezetek Szövetsége Konfederációja kezdeményezéseinek támogatását jelölte meg. Ezeket a lépéseket az ország lakossága szociális helyzetének javítása érdekében teszik.

Potockné Deák Teréz

A gond az, hogy a lépések sohasem követték egymást

Adni jobb, mint adózni

- Sodexho Pass AJÁNDÉK utalvány



Ezt készpénznek veheti

50 000 Ft prémiumot bizonyára Ön is adott már. **Ez megéri.** Ennek kifizetése Önnek *113 886* forintjába kerül. **Ez megéri?**

Sodexho Pass AJÁNDÉK utalvánnyal a jutalom csak *86 860* forint ráfordítást igényel. **Ez megéri!**

Így a megtakarított *27 026* forint egy részét további prémiumokra fordíthatja.

Sodexho Pass AJÁNDÉK utalványunkat nem csak Ön veheti készpénznek, hiszen több mint **5 000 beváltóhely** garantálja, hogy a dolgozók igényük szerint szabadon használhassák fel jutalmukat.

Az így elért adóelőnyt elkönyvelheti ***25-30%-os* megtakarításként** vagy további ***20-25%-os* prémiumnövelésre** fordíthatja.

Sodexho PASS

Sodexho Pass Hungária Kft
1149 Budapest, Fehér út 1.
Tel.: (1) 434 58 35 Fax: (1) 434 58 00
e-mail: mail@sodexho-pass.hu
www.sodexho-pass.hu

A költségtakarékos béren kívüli juttatások szakértője

MVJ

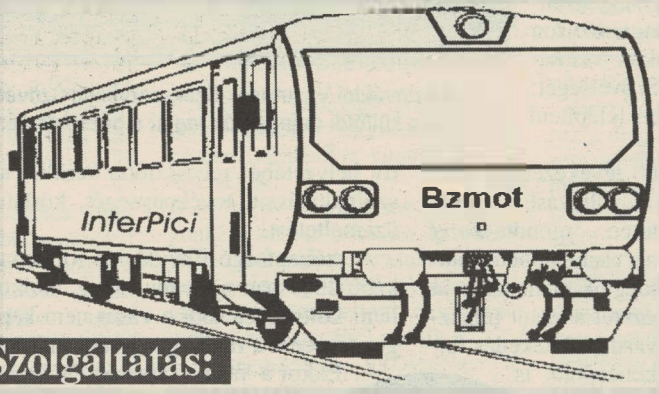
TÜV CERT

ISO 9001

MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2

ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:

- vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
- vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
- 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
- Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése

InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:

- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás
- alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

Együtt a jövőért Európában

Országos Nőkonferencia

GYERMEKEK TÖMEGEI SZENVEDNEK

Szeptember 20-án a Parlament kongresszusi termében országos nőkonferencia megrendezésére került sor, melynek fővédnöke *dr. Szili Katalin,* az Országgyűlés elnöke, főszervezője pedig a *Magyar Nők Szövetsége* volt. A konferencia résztvevői az országban működő civil nőszervezetek képviselői voltak. Meghívást kapott az *MSZOSZ Női Választmánya* is, melynek tagjaként mi, vasutas lányok és asszonyok is részt vettünk a tanácskozáson.

A konferencia célját *dr. Asbóthné Thorma Judit,* a *Magyar Nők Szövetségének* elnöke megnyitó beszédében így jelölte meg: az országos nőkonferencia a civil társadalom életének fontos eseményeként fórumot kíván teremteni a nőszervezetek kapcsolatépítéséhez, az esélyegyenlőségi miniszter és a nőszervezetek találkozásához. A tanácskozás bevezető előadását *dr. Lévai Katalin* esélyegyenlőségi miniszter tartotta. A miniszter asszony szólt arról, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozás nagy lehetőség az ország számára, mellyel élnünk kell. Az EU azonban számos kérdést tett és tesz fel számunkra. Többek között, hogy mit tett eddig és mit tesz a jövőben az ország a nők érdekében? Ezen kérdésre válaszolva említést tett azokról a jelentősebb egyezményekről, nyilatkozatokról (a CEDAW Egyezmény 1982, a prostitúció elleni egyezmény 1984, a nők IV. pekingi világkonferenciájának nyilatkozata 1995), amelyekhez Magyarország csatlakozott, s tájékoztatta a résztvevőket a közelmúlt jelentős jogalkotásairól, így elfogadásra került a 2003. L. törvény a *Nemzeti Civil Alapprogramról*, melynek célja a civil társadalom erősítése, a civil szervezetek társadalmi szerepvállalásának segítése, központi költségvetési támogatása. Elkészült és rövidesen a parlament elé került az egyenlő bánásmód és az esélyegyenlőség előmozdításáról szóló úgynevezett átfogó antidiszkriminációs törvénytervezet, melynek elfogadását követően kidolgozzák az Országos Esélyegyenlőségi Programot. Megkezdte működését az *Esélyegyenlőségi Kormányhivatal,* melynek feladata, hogy a különböző pártok és civil nőszervezetek részvételével létrehozzon egy összefogást a közös célok elérése érdekében – mondta a miniszter. Szólt az EU országos, és a csatlakozó országok esélyegyenlőségi minisztereinek siracuzai konferenciájáról, ahol elfogadták azon irányelvet, mely szerint el kell érni, hogy az Európa Parlament tagjainak 30%-a nő legyen!

Az esélyegyenlőségi miniszter asszony bevezető előadását követően 12 további előadás hangzott el a nőtársadalom alapvető feladatairól, a manager, a vidéki és a roma nők helyzetéről, a nők egészségi állapotáról, a női foglalkoztatás jellemzőiről, a nők elleni erőszakról és az EU mellett működő Női Lobby-ról (EWL).

Az előadások közül külön említést érdemel *dr. Koncz Katalin* egyetemi tanár – tudományos kutató, valamint *Wirth Judit,* a *„Nők a nőkért-Együtt az erőszak ellen"* (NANE) Egyesület elnökének előadása.

Dr. Koncz Katalin a női foglalkoztatás európai uniós és magyarországi jellemzőiről beszélt. Hazánkban a nők foglalkoztatottsága alacsonyabb (49,6%), mint az EU országokban (60%). A munkanélküliségi ráta kedvezőbb nálunk, mint a fejlett nyugati országokban, azonban a foglalkoztatottsághoz szokott hazai népesség ezt az arányt is nehezen éli meg. Szólt a részmunkaidős foglalkoztatás helyzetéről. Amíg az EU országokban a foglalkoztatottak közel egyharmada, Hollandiában háromnegyede dolgozik részmunkaidőben, addig ez az arány Magyarországon 3-5%. A részmunkaidős foglalkoztatás főként a nőket érinti. A világ szakszervezetei, civil szervezetei felemelik hangjukat azért, hogy a részmunkaidős foglalkoztatás ne legyen diszkriminatív. *Dr. Koncz Katalin* tájékoztatott arról is, hogy a foglalkoztatási stratégia négy alappilléren nyugszik, a foglalkoztatási esélyek növelésén, vállalkozásbarát környezet teremtésén, rugalmasság és adaptációs készség fejlesztésén, a képzésen és esélyegyenlőségen.

Wirth Judit, a NANE elnöke sokkoló számadatokkal kezdte előadását, mely a nők elleni erőszakról szólt. Ma Magyarországon a nők 20%-a kerül élete során olyan helyzetbe, amikor erőszak éri. 30-70% szenved el a munkahelyen szexuális zaklatást, és gyermekek tömegei szenvednek családon belüli bántalmazástól.

Mi is történt, illetve mi nem történt tíz év alatt Magyarországon a nőkkel és gyermekekkel szemben elkövetett erőszak visszaszorítása érdekében? – tette fel a kérdést az előadó, és felsorolta a jellemzőket. – Még ma sincs egyetlen államilag fenntartott menedékotthon a bántalmazott nők számára. – Sok küzdelem árán a parlament csak 1997-ben fogadta el a büntető törvénykönyv azon módosítását, mely elismeri, hogy a házasságon belül is lehet szó szexuális erőszakról, s az büntetendő. – Közel tíz éve követeli a NANE az úgynevezett távoltartó rendelkezés bevezetését, mely máig sem történt meg. – Nincs hatékony fellépés a prostitúció, az emberkereskedelem ellen. – Az egyetlen jogi irodát, mely a bántalmazott nőket segítette, anyagi támogatás hiányában be kellett zárni. – A szexuális zaklatás büntethetőségétől minden eddigi kormány elzárkózott, holott nők ezrei veszítik el emiatt a munkahelyüket.

2002. szeptemberében a NANE aláírásgyűjtési akciót kezdeményezett a nők elleni családon belüli erőszak visszaszorítása érdekében, ezidáig 50 ezer aláírás gyűlt össze. Előadása befejező részében szólt az elnök asszony az általuk megismert kormányzati tervekről: – *„Van segítség"* címmel országos felvilágosító kampány indul. – Kríziskezelő központok létrehozását tervezik. – Napirenden van a *„nép ügyvédje"* intézményének bevezetése, mely a rászorulóknak ad majd jogi segítséget.

Tervek már vannak, de a konkrét tettek még váratnak magukra. Hány nőnek kell még meghalnia? Hány gyermeknek kell még erőszakot elviselnie, hogy valami történjen? – ezekkel a kérdésekkel fejezte be felszólalását a NANE elnöke.

Ötletes színfoltja volt a konferenciának a két párt, az MSZP nőtagozatának és a FIDESZ közelmúltban megalakult nőtagozatának vezetője részvételével lezajlott pódiumbeszélgetés. A beszélgetést a nőmozgalom utánpótlását jelentő fiatalok irányították, ők tettek fel kérdéseket *Dr. Gurmai Zitának* az MSZP, és *Vígh Ilonának* a FIDESZ képviseletében.

A pódiumbeszélgetés témái voltak: A nők közéleti szerepe, lehetőségei; A pártok milyen programmal kívánják megszólítani a nőket? – Mit kívánnak tenni a nők arányának növeléséért a politikai vezetésben?

A beszélgetés igen aktuális témát feszegetett, hiszen hazánkban nem jellemző, hogy a nőpolitikusok sajátos női programokkal indulnának a választásokon, s az sem, hogy szolidárisak lennének egymással, s nagyrészt ez az oka annak, hogy a politikában kevésbé érződik a nők képviselete, érdekeik megjelenítése.

Külföldi előadója is volt a konferenciának. *Agnes Hubert,* az *Európai Parlament Női Jogok Bizottságának* tanácsosa *Éberhardt Évával,* az EU nőpolitikai szakértőjével, az *Európai Női Lobby* alapító tagjával együtt az *„EU csatlakozás, esélyegyenlőség és a nők szerepe"* c. kutatási programról adott tájékoztatást. A program keretében a nők európai politikában, döntéshozatalban való nagyobb részvételi lehetőségeinek kutatásával, a paritásos demokrácia kérdéseivel foglalkoznak.

Éberhardt Éva az esélyegyenlőségi törvénytervezetről alkotott véleményével a magyar szakszervezetek nőszervezeteinek azon állásfoglalását erősítette meg, nem jó, hogy az elkészült törvénytervezet átfogó jellegű, és nem készül külön törvény a nők és férfiak esélyegyenlőségéről.

Agnes Hubert felszólalását azzal fejezte be, hogy a különböző országok *„femokratáinak"* együtt kell dolgozniuk azért, hogy elérjék a közös célt: a nők nagyobb arányban kapjanak beleszólási lehetőséget a közös európai jövő alakításába!

Kollár Sándorné

Tevékenység	Cég	Cím	Telefon	Leírás	Kedvezmény
Szállás-vendéglátás	Aboriginal Pub és Étterem	Budapest III., Mátyás király út 42.	(1) 3888749	Légkondicionált helységben, kerthelyiségben bárpult és látványkonyha várja az ide betérőket. Ideális helyszín partyk, fogadások, s egyéb rendezvények számára.	10%
Szállás-vendéglátás	Árpádház Étterem	Budapest V., Semmelweis utca 1-3. Astoriánál	(1) 3175172	Belváros szívében, az Astoriánál található gyorséttermünkben, olcsó házias ételeket kínálunk. Minden nap 11-től 23 óráig.	étel 15%
Szállás-vendéglátás	Békebíró Country Pub&Club	Budapest XIII., Hollán Ernő utca 13-15.	(1) 3404624	A Békebíró Söröző várja kedves vendégeit új étlappal, megújult ételválasztékkal. Asztalfoglalás: (1) 340-4624 számon.	10%
Szállás-vendéglátás	Birdland Café és Étterem	Budapest VI., Liszt Ferenc tér 7.	(1) 4137983		10%
Szállás-vendéglátás	Boxutca Étterem és Kávéház	Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 21.	(1) 3541444	Élvezze elegáns környezetben nemzetközi ételválasztékunkat, sportközvetítéseinket 14 TV-n Ko-Ko társaságában! Foglalás: 354-1444.	10%, silver és gold kártya esetén 20%
Szállás-vendéglátás	Budapest Sport Hotel Turistaház és Étterem	Budapest III., Márton utca 25.	(1) 2408003	Csendes, szép zöldövezeti környezetben, családias hangulatban, szolid árakkal várjuk a pihenni és sportolni vágyókat. Sportolási lehetőségek: tenisz, fedett uszoda, strand, lovaglás bowling, squasah.	10%
Szállás-vendéglátás	Burger King Anna	Budapest V., Váci utca 7.	(1) 2668599	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King Arany János	Budapest V., Arany János utca 34.	(1) 3115309	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King Astoria	Budapest VIII., Rákóczi út 1-3.	(1) 2660702	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King Éden	Budapest I., Széna tér 7.	(1) 2123178	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King Emke	Budapest VII., Akácfa utca 1-3.	(1) 2678897	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King Mexikói	Budapest XIV., Mexikói út 70.	(1) 2516577	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King Skála	Budapest XI., Október 23. utca 6-10.	(1) 2096473	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King Tétényi	Budapest XI., Etele út 53.	(1) 2042657	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King Újpest	Budapest IV., Árpád út 73.	(1) 3692961	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King Vámház	Budapest V., Vámház krt. 2.	(1) 3182502	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King West-End	Budapest VI., Váci út 1-3.	(1) 2387071	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Burger King Üllői út	Budapest X., Üllői út 110-112.	(1) 4319047	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	City Hotel Pilvax és Pilvax Étterem	Budapest V., Pilvax köz 1-3. Ferenciek terénél	(1) 2667660	Történelmi Pilvax étterem és családias hangulatú 32 szobás City Hotel Pilvax Szálloda várja kedves vendégeit a belváros szívében.	vendéglátás 10%, szálláshely 10%, szolgáltatás 10%
Szállás-vendéglátás	Desperados Pub	Budapest V., Kossuth Lajos u. 20. Astóriánál	(1) 3175180	Megújult söröznőnkben, mexikói, nemzetközi, hazai ételkülönlegességek. Légkondicionált helyiségünkben csapolt sörök, több mint 10 féle Tecquila.	étel 15%
Szállás-vendéglátás	Duran Szendvics	Budapest V., Október 6. utca 15.	(1) 3329348	Koktélszendvicsek nagy választékban. Kiváló és állandóan ellenőrzött minőségben. Helyszínfogyasztás illetve megrendelés személyesen, telefonon, faxon vagy e-mailen.	10%
Szállás-vendéglátás	Duran Szendvics	Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 7.	(1) 2679624	Koktélszendvicsek nagy választékban. Kiváló és állandóan ellenőrzött minőségben. Helyszínfoglalás, illetve megrendelés személyesen, telefonon, faxon vagy e-mailen.	10%
Szállás-vendéglátás	Duran Szendvics	Budapest II., Retek utca 18.	(1) 4383104	Koktélszendvicsek nagy választékban. Kiváló és állandóan ellenőrzött minőségben. Helyszínfogyasztás illetve megrendelés személyesen, telefonon, faxon vagy e-mailen.	10%
Szállás-vendéglátás	Erzsébet Étterem és Söröző	Budapest VII., Erzsébet körút 48.	(1) 3521394	Bő választékkal, házias ízekkel, nemzetközi specialitásokkal várjuk kedves vendégeinket. Kérjük kártyáját rendeléskor mutassa fel!	10%

Tevékenység	Cég	Cím	Telefon	Leírás	Kedvezmény
Szállás-vendéglátás	Euro Trend Utazási Iroda	Budapest V., Veres Pálné utca 19.	(1) 2666457	Üdüljön egész évben Bükkszéken! Vásároljon kedvezményesen utazási ajándékutalványt! 70 utazási iroda teljes kínálatából választhat.	Bükkszéki utak 10%, más utak 5%
Szállás-vendéglátás	EuroTrend Utazási Iroda	Budapest XIV., Szugló utca 83-85.	(1) 2733180	Üdüljön egész évben Bükkszéken! Vásároljon kedvezményesen utazási ajándékutalványt! 70 utazási iroda teljes kínálatából választhat.	Bükkszéki utak 10%, más utak 3%
Szállás-vendéglátás	Fröhlich Cukrászda	Budapest VII., Dob utca 22.	(1) 2672851	Magyarország egyetlen kóser cukrászdája. Békebeli pesti kávéházi hangulat. Zsidó és hagyományos sütemények, izraeli fordított kávé. Torták rendelésre is!	7%
Szállás-vendéglátás	Hemingway Étterem	Budapest XI., Kosztolányi Dezső tér 2.	(1) 2099034	A kulináris élvezetek tengerét varázsolja most a Feneketlen tó partjára a Hemingway étterem. Merüljön el az ízek tengerében. Télen is élvezze a nyarat pálmaházunkban,	10%
Szállás-vendéglátás	Holly Finom Falatok	Budapest XIII., Tátra utca 14-16.	(1) 3292374	Aprósütemények, üdítők, saláták, frissen sültek, kávék helyszíni fogyasztással. Szendvicsek elvitelre is, kívánságra házhoz szállítással.	10%
Szállás-vendéglátás	Hurrányaralunk.hu Utazási Iroda	Budapest VIII., Baross utca 3.	(1) 4832960	Utazási iroda az interneten: www.hurra-nyaralunk.hu. Rendkívül nagy választékú online katalógus, ahol kényelmesen foglalhat is. Last minute utak naponta frissülő adatbázisa!	utazási szolgáltatás 3%
Szállás-vendéglátás	Kanyon Aktív Utazási Iroda	Budapest VIII., Somogyi Béla utca 18	(1) 2660824	Csapatépítő outdoor és incentív programok szervezése, kalandtúrák, vadvízi evezés. Velünk élmény az életed!	saját szervezésű programokból 10%
Szállás-vendéglátás	Kulacs Étterem és Seres Klubkávéház	Budapest VII., Osváth utca 11.	(1) 3223611	A mi ételeink fűszeresek és zsírosak, de ennek ellenére hizlalnak. Mindkét teremben zajlik az élet!	étel 15%
Szállás-vendéglátás	Malomtó Étterem	Budapest II., Frankel Leó utca 48.	(1) 3262847	II. kerületi családias, patinás kisvendéglőmbe szeretettel várjuk kedves vendégeinket. Nyáron kerthelyiség, grillsütés. Céges rendezvények.	étel, ital 10%, céges rendezvények egyedi elbírálással 20%
Szállás-vendéglátás	Mexicanos Étterem	Budapest II., Lövőház utca 1-5 Mammut II 2.em.	(1) 3458377	Próbálja ki mexikói chefünk specialitásait és koktél különlegességeit! Fajitas, enchiladas, burritos, quesadillas, nachos! Lazítson a hangulatos latin ritmusokra!	classic kártya 10%, silver kártya 15%
Szállás-vendéglátás	Süti-Sali Salátabár	Budapest V., Arany János utca 34.	(1) 3320092	Főzelékek, saláták, frissen sütött pékáruk, szendvicsek. Hidegtál rendelések felvétele, rendezvények lebonyolítása.	10%
Szállás-vendéglátás	Szerb Vendéglő	Budapest V., Nagy Ignác utca 16	(1) 2693139	Szerb ételkülönlegességek és magyar specialitások. Nyitvatartás: hétfő-szombat: 11-től 23-ig. Vasárnap 11-től 16-ig.	étel - Ital 10%
Szállás-vendéglátás	Szilvakék Paradicsom Étterem	Budapest XIII., Pannónia u 5-7.	(1) 3390899	Bohémtanya a belvárosban! 10 féle csapolt sör, látványos koktélok, ételkülönlegességek, hatalmas adagok. Társasági rendezvényekre alkalmas terep.	10%
Szállás-vendéglátás	Theo Tours	Budapest VII., Erzsébet körút 14. Fsz. 4/A	(1) 3521235	A Theo Tours utazási iroda saját szervezésű utainak áraiból 10% kedvezményt biztosít a EDC kártyatulajdonosok részére. Használja ki!	saját utak 10%
Szállás-vendéglátás	Wall Street Restaurant &Coctail Bar	Budapest VI., Andrássy út 19.	(1) 3227896	Kitűnő ételekkel, koktél különlegességekkel várjuk kedves vendégeinket, már vasárnap is. Rendezvények lebonyolítását vállaljuk tagolt termeinkben.	étel, ital, rendezvény 10%, kivétel dohányáru és business menü
Szállás-vendéglátás	Sziklakert Étterem és Panzió	Nyíregyháza, Belső körút 55.	(42) 455855	Helyi specialitások, fagylaltkülönlegességek, menüs- és a la cart' étkeztetés, Rendezvények lebonyolítása (100 főig), tavasztól őszig felszolgálás a kerthelyiségben.	szállás-vendéglátás 10%
Szállás-vendéglátás	Szilvásvárad-Lipicai Hotel és Turistaház Étterem	Szilvásvárad, Egri út 14.	(36) 564036	A Bükki Nemzeti Parkban, Szilvásvárad központjában található hotel, turistaház, és étterem várja vendégeit. Konferenciák, továbbképzések erdei iskolák és diáktáborok lebonyolítását vállaljuk.	10%
Szállás-vendéglátás	Burger King Szeged	Szeged, Jókai utca 1.	(62) 421839	A legfinomabb (lángon sütött) hamburger.	Menükre: 15%
Szállás-vendéglátás	Jade Panzió	Balatonföldvár, Halastó utca 11.	(84) 340797	Egész évben akciókkal, programszervezéssel, vadászattal várjuk vendégeinket. Szolgáltatások: napozókert, medence, játszótér, grill, sportpálya, masszázs, parkoló.	szállás 10%
Szállás-vendéglátás	Platán Étterem	Balatonföldvár, Széchenyi tér 1.-3.	(84) 341536	Egész évben a magyaros és nemzetközi konyha széles választékával, élőzenével várjuk vendégeinket családi és üzleti rendezvények lebonyolítását vállaljuk.	étel-ital fogyasztás 10%

A kedvezményadó cégek listáját a Magyar Vasutasban folyamatosan közöljük.

„Arccal A vasút felé”

„LÁSS, NE CSAK NÉZZ!”

Ha valaki nem venné észre a címben rejlő iróniát, kérem, ne sértődjön vagy rémüljön meg előre. Mert biztosíthatom, hogy nem jött vissza Rákosi elvtárs, pajtás, bajtárs és nem tört ki újra a kommunista diktatúra. Csupán arról van szó, hogy igen is újra aktuálisnak gondolom a címben szereplő felszólítást. S nemcsak azért, mert évek óta vagyok külső munkatársa a Magyar Vasutasnak, s hogy méltán híres kollégámat idézzem, engem is megcsapott a mozdony füstje. Bár ezt már Moldova is jelképesen értette, s mára már mozdonya és füstje csak a nosztalgiavonatnak van, de hogy milyen megkerülhetetlen a vasúti közlekedés jelene és jövője az EU-ba felvett Magyarországon, erről bizony a szaksajtón kívül a rendszerváltás óta kevés szó esett. Erről az emberek meglehetősen alultájékozottak. S ezért elsősorban a sajtó a felelős, amely manapság szinte csak botrányokat közöl. Persze a mindig gondokkal küzdő vasútnak sem volt erős oldala a kifelé történő kommunikáció.

Az elmúlt hónapokban történt számtalan, halálos áldozatot is követelő kamionbaleset a bulvársajtó bértollnokait, de a komolyabb napilapok elemzőit is ráébresztették a közúti közlekedés immár tragikus ellentmondásaira. A bulvársajtóban országúti gyilkosokról, száguldó bombákról olvashattunk, míg az elemzők elmondták, hogy a közúti balesetek 10-12 százalékáért a gyakran konvojokban közlekedő kamionok felelősek, s ezek a nehézgépjárművek a legnagyobb károsanyag kibocsátók is. A rendőrség közúti ellenőrző kampányba kezdett a lerobbant műszaki állapotú, szabálytalanul, a sofőröket túlterhelve üzemeltetett országúti cirkálók kiszűrésére. A közgazdászok azt is kiszámolták, hogy az állampolgárok számára egyre elviselhetetlenebb kamionforgalom mennyi hasznot hoz, és mennyi kárt jelent a költségvetésnek. A számítások azt mutatják, hogy az itt tankolt benzin adójából és más járulékokból befolyó haszon a nagyobb. Nem vagyok közgazdász, de azt tudom, a haszon a költségvetés megfelelő rublikáinak összeadásából egyszerűen kimásolható, míg a kár inkább csak becsült érték, s a végösszeg attól függ, hogy ki mit számol bele, csak a közvetlen útkarbantartási veszteségeit, vagy az egészségkárosodás hosszú évekre elhúzódó, s pontosan meg sem határozható költségeit is. A *Levegő Munkacsoport* lapunk sorozatában közölt adatai biztosan messze felülmúlják a hivatalos kárbecslés értékeit. Persze ők (nagyon helyesen) a környezetvédelem iránt elfogultak. De ha a környezetvédők és a pénzügyi lobbi számai között valahol félúton volna az igazság, a mérleg nyelvének azt is mutatnia kellene, hogy bár a pillanatnyi haszon nagyobb, az emberi értékek, az állampolgári komfortérzés hosszútávon mindenképpen alternatív közlekedési, fuvarozási megoldásokat követel.

A KÖZÚTI BALESETEK 10-12 SZÁZALÉKÁÉRT A GYAKRAN KONVOJOKBAN KÖZLEKEDŐ KAMIONOK FELELŐSEK, S EZEK A NEHÉZGÉPJÁRMŰVEK A LEGNAGYOBB KÁROSANYAG KIBOCSÁTÓK IS

Annál is inkább, mert egy másik közkeletű vélekedést is érdemes volna szembeállítani a tényekkel. Kétségtelen, hogy Magyarországon kevés az autópálya, s hogy a megtervezett utakat bizony meg kell építeni. De ettől nem kellene csodát várni. A néhány, épp a jobb közlekedés miatt betelepülő multicég kamionja majd biztosan használja az autópályákat, de az Ukrajnába, a Balkánra átmenő forgalmat bonyolító tőkeszegény cégek és a hazai kamionosok nem. Amikor megpróbálták a hatóságok erre kényszeríteni őket, útlezárással tiltakoztak. Ilyen kevés várható igénybevétel mellett autópályát csak építeni nagy üzlet, üzemeltetni már nem lesz az. Nem csodálkoznék, ha tízegynehány év múlva az autópálya üzemeltetéshez állami támogatásért folyamodnának a fenntartó cégek.

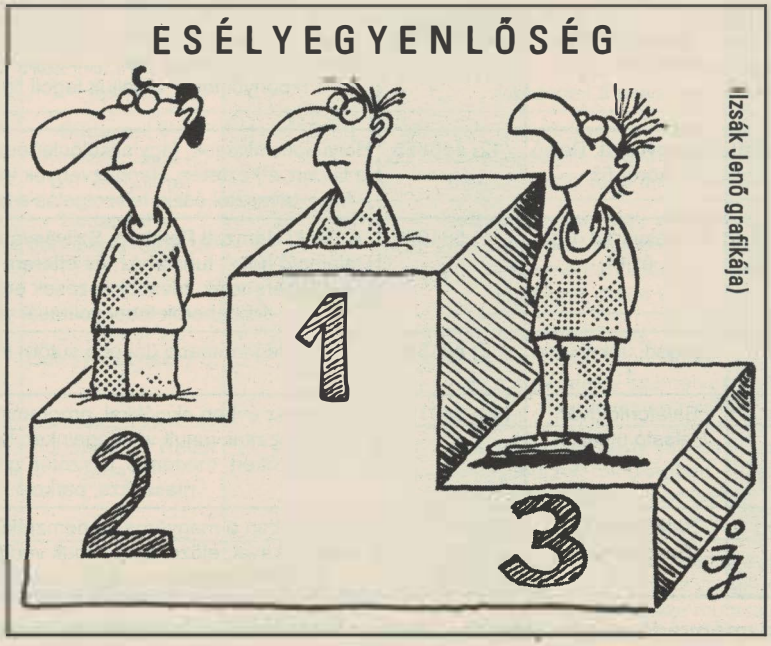
Miközben ott a vasút, amely megépítése idején, az ezernyolcszázas évek végén az ügyes és ügyeskedő befektetők kedvence volt, de ma *„csak”* működtetni és megreformálni kellene, hogy valódi, környezet- és lakosságbarát, eurókonform alternatívát képezzen az elszabadult kamioncsordák garázdálkodásával szemben. Régen kitalálták már, hogy a kamion konténerét nagy távolságra vasúton is lehet szállítani, aztán a célállomásig megint közúton. Ez a kombinált szállítás. S a vasgerenda, a cement, a teheráru döntő többsége miért ne viselné el az átrakodásból adódó késedelmet. S amikor a kamionok a határokon várakoznak napokig? Persze az olaj- és a fuvarozási lobbi ellenérdekelt. De ha megfelelő kormányzati akarat volna?

A TISZTESSÉGES MEGÉLHETÉST ADÓ, JÓL MŰKÖDŐ VASÚT VALÓDI NEMZETI ÉRTÉK

A nagyvárosi agglomerációk, talán elsősorban Budapest közlekedési csődjét is megoldhatná a vasút. Fővárosi lakosként és autóba csak ritkán ülő megrögzött tömegközlekedőként tudom, ha az elővárosi vonalakon kényelmesen, gyorsan, ugyanazzal a jeggyel, netán korszerű mágneskártyával lehetne utazni, ha a meglévő és épülő metróvonalak mellett a körvasút is bekapcsolódna a város közlekedésébe, akkor tömegek nem kényszerautóznának; és egy más, nyugodtabb, jobb levegőjű, kellemesebb, lakhatóbb és a turistákat is inkább vonzó Budapesten élhetnénk.

Amikor a szakszervezet a vasutas munkavállalók érdekeit védi, méltósággal és öntudattal töltheti el, hogy nemcsak lobbizik, ami a magától értetődő dolga, hanem nemzeti érdeket is véd. Mert a tisztességes megélhetést adó, jól működő vasút valódi nemzeti érték.

Mező Ferenc



Tájékoztató a KÜT ülésekről

Rendkívüli KÜT ülés, szeptember 25.:

1. Tájékoztató a jóléti és szociális célú pénzeszközök 2003. második félévi keretösszegének felosztásáról. Előterjesztő: *Neuschl Gyula*, humánszervezet igazgató. Tájékoztató az iskoláztatási támogatás kifizetéséről. Előadó: *Apavári József*, kompenzációs főosztályvezető. Jelenleg 265-270 MFt közötti összeg került kifizetésre. Alábecsülték az igényt, mely a nem MÁV munkavállaló házastárs családi pótlék igénye alapján illeti meg a dolgozót. A munkáltató javaslatot tesz a II. félévi kamatmentes kölcsönkeretből 40 MFt átcsoportosítására. A beérkezett igények és a még fel nem használt összegek üzletági vizsgálata után 47,6 MFt kerül felosztásra kamatmentes kölcsön formájában.

2. 2. A 2003. évi szilveszteri beutaló jegyek felosztása. Előadó: *Kiss Istvánné* főmunkatárs. Csak a tényleges dolgozók vehetik igénybe. Létszámarányosan történt a felosztás az üzletágak között, 1-1 lehetőség a kisebb egységeknek is.

3. 3. Egyebek. Az ünnepnapok miatti munkanap áthelyezések. Pályavasúti Üzletág Forgalmi Igazgatóság Intézkedési Terve.

Soros KÜT ülés: 2003. szeptember 30.

1. Tájékoztató a béren kívüli juttatások és a munkakör értékelések időszerű kérdéseiről. Előadó: *Dr. Vincze Teodóra*, osztályvezető, *Varga Judit*, osztályvezető. Hol tartunk most? Egy hét múlva lezárják a projektet, s átadják a VÉT-en a szakszervezeteknek. Elfogadás esetén az adminisztráció a végrehajtó egység humánpartnerének, igénylés, karbantartás után a nyilatkozatok összesítése a területi humánszolgáltatónál. A juttatási elemek kifizetése, s nyilvántartása a bérszámfejtő szervekkel közösen. Visszafizetés esetén a nettó értéket téríti meg a munkavállaló. (Munkaviszony megszűnések.) Munkaköri és bérrendszer kialakítása a MÁV Rt.-ben. Munkakör értékelés, értékelési alapelvek Hay módszer szerint. A munkakört értékeli és nem a munkakör betöltőjét. Egyedi munkakörök, munkakörcsaládok keretrendszere (5 család). Működtető és szolgáltató, működést támogató, szakértői, technikai, termelésirányító munkakörcsaládok. A fix bérek a bérpiaci igényeknek megfelelően, a változó bérek pedig a teljesítmény alapján. Bérsávokban gondolkodnak min-max. és különböző ösztönzési csomagokat javasolnak.

A II. félévi vállalati kamatmentes kölcsönkeret felosztása. Előadó: *Neuschl Gyula*. A munkáltató megvizsgálta a 2003. évi felhasználást augusztus végéig. Ez 370,82 MFt. A hálózaton rendelkezésre áll 75.028 MFt, az igény 189 MFt. Javasolt létszámarányosan felosztani az üzletágak között a 47,6 MFt-ot.

Egyebek. A Forgalmi Igazgatóság ÜT elnökei és megbízottai részére október 7-én tájékoztatót tart a forgalmi igazgató a végrehajtási egységek kialakításáról.

Bodnár József

Érdekes hírek a világ vasútjairól

■ **A német vasút (DB) 298 kétszintes személykocsit kíván beszerezni: A Bombardier Járműgyártó Vállalat július 6-án szerződést írt alá a DB Rt.-vel 298 kétszintes személykocsi szállítására, amelyből 78 vezetőfülkével rendelkezik. A szerződés tartalmaz még egy opciót további 300 személykocsi szállítására. Az üzlet értéke 411 millió euró 2004 és 2006 között.**
A DB számára gyártott kétszintes személykocsikon felül további 1300-at szállítanak izraeli, dán és luxemburgi vasút részére is. ***(Rail et Transports, 2003. augusztus 13.)***

■ **A Francia Szakszervezeti Szövetség (CGT) a legroszszabbtól tart:** ***„A francia vasút (SNCF) költségvetésének rendkívül aggasztó helyzetét mutatóan mutatták ki 2003-ban, mivel befagyasztják a személyzeti létszámot és nem teszik lehetővé az utánpótlást"*** **– jelentette ki a CGT vasutas szekció főtitkára. Hozzátette még:** ***„Ha a kormány nem tette lehetővé az SNCF számára, hogy határozottan fellépjen ez ellen, akkor a közvéleményt kell megkérdezni ennek a közszolgálati feladatokat ellátó vállalatnak a privatizálásáról, amely képtelen teljesíteni azokat a pénzügyi célkitűzéseket, melyeket megszabtak számára."*** **(Rail et Transports, 2003. szeptember 3.)**

■ **Metróépítési szerződést bontattak fel Szalonikiben: Egymilliárd eurós szerződést írt alá a görög kormány egy francia konzorcium és a kanadai Bombardier Járműgyártó Vállalattal egy Szalonikiben építendő metróvonal létesítésére. A görög kormány augusztus 29-én kiadott közleménye szerint a szerződést felbontják, mivel a konzorcium nem volt képes megnyerni magánbank részvételét négy év tárgyalás után sem.**
A metróvonalat 9,8 km-re tervezték, amely évente mintegy 30 millió utast szállít. Az újabb tervek szerint állami finanszírozást vesznek igénybe, és ehhez felhasználnják az Európai Unió alapjának támogatását is. (Rail et Transports, 2003. 3.)

Hajós Béla

ÁLHÍREK az egészségpénztárról

Válaszd az egészséget

Tagjaink közül az utóbbi időben többen kérdezték, hogy milyen hatással lesz a választható béren kívüli juttatási rendszer (továbbiakban kafetéria) az egészségpénztarnál vezetett szamlájara.

A pénztártag és a pénztár közötti kapcsolatrendszert közvetlenül nem befolyásolja az új juttatási rendszer. Az egyéni számlán felhalmozott pénzhez változatlan feltételekkel időkorlátozás nélkül hozzájuthat a tag.

A szolgáltatásokról

Ebben az évben vezette be a pénztár – az egészségvédelmi szolgáltatásokon belül – a sporteszköz, kerékpár árának térítését, akár fedezetigazolással készpénz fizetése nélkül. Ezen szolgáltatásokat csak szerződött partnereken keresztül lehet igénybe venni. A szerződött szolgáltatók már szinte minden nagyobb városban megtalálhatók. Bővebb felvilágosítást www.epenztar.hu címen, illetve a 01-41-36, 01-41-79 telefonszámokon kaphatnak az érdeklődők.

30%-kal olcsóbb sporteszköz és üdülés

Fontos még

Az eseti befizetés 100%-ban a fedezeti alapba kerül, és a befizetés 30%-a az adóbevalláskor visszaigényelhető az APEH-tól. Ez fontos azon tagjainknak, akik nagyobb összegű szolgáltatást vesznek igénybe, hiszen ezáltal 30%-kal olcsóbban juthatnak üdüléshez, sporteszközhöz, kerékpárhoz.

A szolgáltatók többnyire saját listáraikból is adnak 5-10 százalék kedvezményt, ez azt jelenti, hogy a pénztártag akár 35-40%-kal olcsóbban vásárolhat.

A SZOLGÁLTATÁSOK TOVÁBBI BŐVÍTÉSÉT TERVEZI A PÉNZTÁR IGAZGATÓTANÁCSA, AMELY KITERJED MAJD A SZOLGÁLTATÓK KÖRÉRE, ILLETVE A SZOLGÁLTATÁSI LEHETŐSÉGEKRE.

Az idősügyi politikáról

Az életkorok meghosszabbodása világjelenség. A 70 éven felüliek aránya Magyarországon is meghaladja a lakosság 10%-át. A népesség demográfiai helyzetét előrevetítve a számok azt mutatják, hogy néhány éven belül az összlakosság kb. 19,5%-a 60 évesnél idősebbek közé fog tartozni.

A magányos öregek tartsanak kutyát

Az idősügyi politika kérdései lassan utat törnek a kormányzati gondolkodásban is. A *„lassan"* jelzőt nem bírálatként használom, jogosultságát tényekkel igazolom. Az ENSZU először 1982-ben hívott össze öregedéssel foglalkozó világkonferenciát. Ajánlás jellegű határozattal hívták fel a tagországok figyelmét az idősek társadalmi-gazdasági helyzetével való foglalkozásra. A határozat magyar nyelven meg se jelent.

Tíz évvel később erőteljesebb ENSZ határozat született, amely Nemzeti Intézkedési Terv elkészítésére kötelezte a tagországokat. A határozatot a magyar küldött is megszavazta. Akkor jelölték ki 1999-et az Idősek Nemzetközi Évének és ez már széleskörű publicitást kapott. A kijelölt évben nálunk is számos rendezvény és megemlékezés történt, de idősügyi törvényről, vagy intézkedési tervről csak az országos nyugdíjas érdekvédelmi szervezetek beszéltek. A kormányzati szervek az idős kor dicséretéről, a „méltóságteljes" nyugdíjas élet szépségeiről és követelményeiről szónokoltak. A debreceni háromnapos központi ünnepségen, az akkori szociális és családügyi miniszter tízperces „ünnepi" beszédében arról beszélt, hogy a magányos öregek tartsanak kutyát.

Az ENSZ 1992-es vonatkozó határozata arra szólította fel a tagországok kormányait, hogy foglalkozzanak az élethosszig tartó tanulás, generációs kapcsolatok, a társadalom öregedése és a fejlődés kapcsolata, az idős emberek helyzetének kérdéseivel. A nemzetközi évben a kormányzati intézkedésekről kellett volna számot adni.

Telt, múlt az idő, és 2002 áprilisában Madridba hívott össze az ENSZ idősügyi tanácskozást. Nálunk a választási csatározások ennek a konferenciának a híreit is háttérbe szorították. Madridban célkitűzésként – ismételten szorgalmazva egy nemzeti cselekvési terv elkészítését – az alábbi irányvonalakat határozták meg: az idősebb emberek és a fejlődés; az egészség és a jó közérzet elősegítése idős korban; gondoskodás a kedvező és támogató környezetről.

Ennek az újabb ENSZ határozatnak köszönhető, hogy „némi" késéssel nálunk is megvalósulni látszik az 1992-es célkitűzés. Az elmúlt hónapokban társadalmi vitára bocsátották a „Kormányzati Idősügyi Nemzeti Cselekvési Program"-ot, amely 51 pontban határozza meg a minisztériumok feladatait az alábbi témakörökben: nyilvánosság és életmód, képzés, foglalkoztatás, nyugdíjrendszer, sport, rekreáció, idősbarát környezet, egészségügyi és szociális ellátás, geriátria.

A cselekvési tervet olyan „koncepció" egészíti ki, amelyhez megfelelő hátteret biztosítanak a hazai és nemzetközi demográfiai elemzések. Elfogadva a cselekvési programban megfogalmazott feladatokat – amelyek felsorolására egy újságcikk nem elég – dióhéjban csak azt említeném, ami hiányzik belőle: A feladatok végrehajtása megfelelő összegű költségvetési fedezetet igényel, de erről nincs szó a tervezetben. Félő, hogy egy „program" nem lesz azonos egy Idősügyi Törvénnyel, amely kormányzati ciklusokat átívelő kötelezettséget és jogi hátteret biztosítana a magyar idősügyi politikában.

A feladatterv nem foglalkozik a nyugdíjfolyósítási rendszer jelenlegi problémájával (pl. nyugdíjemelési rendszer, korengedményes és korkedvezményes nyugdíjak, özvegyi nyugdíjak, minimál nyugdíjak, stb. kérdéseivel).

Fontosnak tartom a közigazgatási önkormányzatok és vállalatok felelősségének, feladatának hangsúlyozását a kormány idősügyi politikájának végrehajtásában.

Hasznos célkitűzés egy tárcaközi bizottság létrehozása, de egy „Idősügyi Biztos (ombudsman)" talán segítene a sokrétű célkitűzés összehangolásában.

A cselekvési program nem említi meg az Idősügyi Tanács szerepét és feladatát a döntések előkészítésében, illetve a végrehajtás ellenőrzésében.

Feltűnő az is, hogy az elméleti kutatások, a hosszabbtávú szociológiai felmérések dominálnak a programban. Ennek tudományos jelentőségét senki sem vitathatja, de a jelenlegi nyugdíjasokat foglalkoztató konkrét kérdésekre nem térnek ki. Ezek felsorolása a temetési költségektől kezdve a gyógyszerárakon át, az egészségügyi ellátás gondjainak felsorolásáig, egy újabb hozzászólást igényelne.

Mindenesetre dicséretes dolog, hogy ez a kormány elkezdi az idősügyi politika, ENSZ határozatok szellemében történő körvonalazását. A vitára bocsátott tervek is gondos, hozzáértő, szakmailag megalapozott munkát tükröznek. Ha valamennyi parlamenti pártot sikerülne érdemben bevonni a cselekvési programba, illetve ennek kapcsán az Idősügyi Törvény elfogadtatásába, az a siker záloga lehetne. Széleskörű nemzeti összefogás nélkül – ha a vállalatok és önkormányzatok az idősügyi politika konkrét feladatainak megoldását kizárólag az államtól várják – nem fogunk a jelenlegi helyzetnél előbbre jutni.

Az idősügyi cselekvési program mielőbbi elfogadtatása kedvezően befolyásolhatja a MÁV jóléti és szociális rendszerének, a vasutas nyugdíjasok eddig élvezett kedvezményeinek megerősítését. Erre még vissza kell térnünk.

Dr. Kun Dezső

Érdekes hírek a világ vasútjairól

A svájci vasút (CFF-SBB) gazdasági eredményei növekedtek 2003. első félévében: A CFF, mint részvénytársaság a közelmúltban tette közzé 2003. első félévi eredményeit, melyek jelentős növekedést mutatnak. Az előző év azonos időszakában 258 millió frank vesztesége volt a vasútnak, míg a jelenlegi eredmények szerint a nyereség 58,2 millió frank.

Ezek a számok azonban kedvezőtlen összefüggésben alakultak így. Az utaskilométer száma 0,6%-kal emelkedett, de ez is csak a regionális forgalomnak köszönhetően. A teherforgalom nagyobb növekedést mutat, 1,6%-ot tonna kilométerben. A valamennyi tevékenységre kiterjedő díjszabásemeléssel párhuzamosan a CFF teherforgalmi ágazata szigorú takarékossági intézkedésekkel felére csökkentette veszteségeit.

A CFF a közelmúltban létesített egy leányvállalatot a német vasútnál *„Swiss Rail Cargo Köln"* néven, amelynek működése hozzájárult 2003. első félévének pozitív eredményeihez. A CFF közleménye kijelenti: „A dinamikus fejlődés, amely a vasúti teherforgalom liberalizálásának köszönhető, pozitív hatást gyakorolt a CFF teherforgalmára. Meg kell jegyezni, hogy a CFF 27286 fős személyzeti állományát az első félév végére 493 fővel csökkentették.

(Rail et Transports, 2003. szeptember 3.)

Új TGV (nagysebességű) vonatok közlekedtetése Európában: A francia vasút (SNCF) 30 új TGV motorkocsit rendelt 180 millió euró értékben. Ezt a gördülőanyagot a Franciaországból Kelet-Európa felé irányuló forgalomba kívánják beállítani Németország, Svájc és Luxemburg viszonylatában. Ezeket a járműveket többféle áramrendszerhez alkalmazható csatlakozókkal szerelték fel, így ezek kompatibilisek lesznek az említett országokban használt rendszerekkel. Az új vonatok Franciaország területén 320 km/óra, a szomszédos országokban pedig 300 km/óra sebességgel közlekednek majd.

(Neue Bahn, 2003. június 27.)

Hajós Béla

MAGYAR VASUTAS

Ezüsthajú nemzedék (10)

AZ IDŐSKOR ÉLETVILÁGA

(RÉSZLET)

KÉRDÉS A PALLAS PÁHOLYBAN

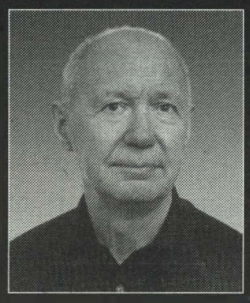
Mint mindig, ez alkalommal is sok kérdést kapott a Nyugdíjasok Országos Képviseletének a Pallas Páholyban megtartott nyugdíjas fóruma előadói. Ezúttal *dr. Rangos Katalin*, a Magyar Televízió programigazgatója válaszolt. A legélénkebb véleménycsere arról folyt, hogy legyen, vagy ne legyen a közszolgálati tévében önálló műsora a nyugdíjasoknak.

Kezdetben úgy tűnt, a programigazgató nem híve a külön műsornak mondván, a nyugdíjba vonulók a munkaviszonyuk megszűnése után ugyanolyan emberek maradnak, mint előtte voltak, következésképp valamennyi műsor nekik, és róluk is szól. Mindazonáltal jelezte, hogy ők is fontolgatják az Évgyűrűk 25 perces adásának felfrissítését, vonzóbbá tételét. Ehhez a nyugdíjas szervezetek képviselőinek segítségét kérik.

A fórumon résztvevő nyugdíjas tisztségviselők egyértelműen és határozottan kiálltak az önálló műsor fenntartása, az Évgyűrűk korszerűsítése és bővítése mellett. Mert az igaz – érveltek –, hogy a nyugdíjba vonulás másnapjától kezdve alapvetően nem változnak meg az emberek, mégsem maradnak változatlanul az érintettek és életviszonyaik. Ezt az állapotot csak az érzékeli és érti igazán, aki már kipróbálta, megélte.

A nyugdíjas élet kezdetével ugyanis megszűnik, másrészt elkezdődik valami. Más lesz a státus, az élethelyzet, a megítélés, módosul az élettempó, változnak a körülmények. A nyugdíjba vonulás édeskeser életérzés. Egyfajta megszabadulás a kötöttségektől; megkönnyebbülés, ugyanakkor búcsú az állandó munkahelytől, az aktív élettől, és belépés a harmadik életszakaszba, szembenézés a szűkebb lehetőségekkel, a leértékelődéssel, a várható betegségekkel, a megkerülhetetlen elmúlás közeledtével.

E dióhéjban vázolt élethelyzet valósághű tükrözésében lehetne feladata egy tartalmas és érdekes nyugdíjas tévéműsornak, a megújított, szellemileg *„feltőkésített"* Évgyűrűknek. Abban vállalhatna szerepet, hogy ráirányítsa a figyelmet az ország közel egyharmadát jelentő időskorú ember életére és – a maga eszközeivel – segítse az öregedés, az öregség sajátos problémáinak megoldását, a nehézségek, fájdalmak, a testi-lelki sérülések elviselésének megkönnyítését.



HA MÁR FELÉBREDTÜNK, AZ IS ÉRDEKEL BENNÜNKET, MI VÁR RÁNK AZNAP ÉS AZUTÁN...

A JÓTÉTEMÉNYEKHEZ BIZONY SZÜKSÉGES A FIGYELEM...

Hogyan? A 60 éven felüliek mindennapi életének, megélhetésük gondjainak, a nyugdíjasok kiemelkedő teljesítményeinek, alkotásaik bemutatásával, az időskorú, nagy tapasztalatokkal és gazdag ismeretanyaggal rendelkező emberek gondolatainak, véleményüknek megjelenítésével. A nyugdíjas szervezetek és klubok programjainak, rendezvényeinek propagálásával, a pozitív példák elterjesztésével, a generációs kapcsolatok erősítésével, egészségügyi felvilágosítással, információkkal. A legfontosabb jogszabályok ismertetésével és értelmezésével. Kulturális ismeretterjesztéssel, a művészeti kultúra fejlesztésével és további – itt és most nem részletezhető – jó ötletek megvalósításával.

Ha a televízió vezetői, szerkesztői fogékonyak lennének ezekre a gondolatokra és kezdeményezésekre, akkor – színvonalas elkészítésük esetén – magas nézettségre számíthatnának, hiszen hárommillió nyugdíjas lenne kíváncsi produkcióikra. Mi, akik jelen voltunk a *Pallas Páholy* rendezvényén, bizakodóak vagyunk, mert *dr. Rangos Katalin* szimpatizált a vázolt elképzelésekkel. Nem ígért látványos fordulatot, gyors sikert, de kinyilvánította készségét a folyamatos együttműködésre, igényelte a további konkrét javaslatokat. A programigazgató ígérete szerint ami tőle telik, megteszi az időskorúak érdekében. *(Amíg programigazgató marad.)*

AJÁNDÉKOK, AMELYEK NEM KERÜLNEK SEMMIBE

Ezzel a címmel került a kezembe egy lap a *Batthyány-Strattmann László* Idősek Akadémiáján, amelyen az ismeretlen szerző 18 pontban elmondja, melyek azok az ajándékok, amelyek nem kerülnek semmibe. Amikor elolvastam és továbbgondoltam a jószándékú ajánlásokat, vegyes érzéseim támadtak. Csak egy részét tudtam elfogadni, volt, amelyet meg kellett kérdőjeleznem, illetve el kellett utasítanom. Hogy melyek ezek, az alábbiakban kiderül. Szellemi fejtörőnek is jó lesz, s immár e sorok olvasójával együtt töprenghetünk. *(Reflexióim zárójelben.)*

AJÁNDÉKOK, AMELYEK NEM KERÜLNEK SEMMIBE

Nem kerülnek pénzbe, de az alábbi felsorolásból mindjárt kiderül, hogy e jótéteményekhez bizony szükséges a figyelem, a felelősség, az akarat, az empátia, a szolidaritás, a műveltség és még sok minden más.

1. Egy jó szót szólni. *(Attól függ, kinek és mikor?)*

2. Egy beteget felvidítani. *(Kérdés, mi a baja a betegnek, egyáltalán lehet-e vele kommunikálni, de mindenképpen dicséretes vállalkozás.)*

3. Óvatosan csukni be az ajtót. *(Általában jogos igény, de ha dühös az ember, akkor némiképp elnézhető.)*

4. Apróságnak örülni. *(Helyes és kívánatos.)*

5. Mindenért hálásnak lenni. *(Talán azért is, ha rágalmaznak, vagy feltörik a hétvégi házamat? Nem, nem kell mindenért hálásnak lenni!)*

6. Jó tanácsot adni. *(Ha kérik, és tudunk is adni.)*

7. Egy levél megírásával örömet szerezni. *(Ez még annál is nagyobb öröm, mint gondolnánk – különösen szüleinknek.)*

8. Jogos panaszt nem melegíteni fel újra. *(Nem zárnám ki teljesen.)*

9. Nem tenni szóvá, amit a másik hibázik. *(Dehogynem! Szemtől szembe. Éppen annak az érdekében, aki hibázott.)*

10. A levert hangulatot nem komolyan venni. *(Akkor se, ha valami nagy baj az oka a hangulatromlásnak?)*

11. Nem megsértődni egy félresikerült szó miatt. *(Ne feledjük: egy szó is tud ölni, de legalábbis mély sebet ejteni.)*

12. Megtalálni a dicsérő, elismerő szót a jóra. *(Ez nagyon fontos. És szüksges is.)*

13. Megtalálni az együttérző szót a megalázottnak. *(Ez még fontosabb és indokoltabb.)*

14. Találni egy tréfás szót a gyerekeknek. *(Több is kell!)*

15. Elismerni az elkövetett helytelenséget. *(Nincs mit hozzáfűznöm.)*

16. Örülni a holnapi napnak. *(Idős korban feltétlenül, hiszen már az ébredés is öröm, miként a létezés önmagában. Ám, ha már felébredtünk, az is érdekel bennünket, mi vár ránk aznap és azután.)*

17. Bizonyos dolgokra aludni egyet. *(Feltétlenül, ha csak nem szenved álmatlanságban az ember.)*

18. Mindenre rászánni a kellő időt és gondot, és mindenben szeretetben lenni! *(A mondat első felével egyetértek, a második felével azonban nem. Mindenben ugyanis nem kell szeretetben lenni, nem is lehetséges, még kevésbé szükséges.)*

Kárpáti Sándor

ÁTALAKULÓBAN a Szolnoki MÁV Kórház

2003. október 6-án A Vasutasok Szakszervezete kezdeményezésére nyilvános bizalmi ülést tartottak a Szolnoki MÁV Kórházban. A megjelentek *Dr. Imre Anikótól,* a kórház igazgató főorvosától és *Kis Róbert,* gazdasági igazgatótól hallhattak részletes tájékoztatót az intézet jelenéről és jövőjéről. A rendezvényen részt vett *Király Károlyné,* a VSZ Budapesti Területi Képviseletének vezetője, *Rubik László,* a VSZ Vasútegészségügyi Szakmai Képviseletének vezetője és *Karácsony Szilárd,* a VSZ szervezetpolitikai alelnöke.

A jelenlévőket *Lugossy Árpád* köszöntötte, majd felkérte *Kis Róbertet,* hogy tartsa meg a kórház gazdasági helyzetéről szóló tájékoztatóját. A gazdasági igazgató maga is furcsának nevezte a jelenlegi helyzetet, mert csupa jó adattal tudott csak szolgálni! Mint kiderült, az intézmény múlt évi jelentős adósságát nem csak ledolgozták, hanem komoly tartalékokkal rendelkeznek. *Kis Róbert* hangsúlyozta, erre az eredményre a kórház minden dolgozója büszke lehet. Azért, hogy ne csak erkölcsileg, hanem anyagilag is érezzék a kórházban foglalkoztatottak a pénzügyi feltételek javulását, az elmúlt időszakban jutalmat is fizettek. Emellett jelentős fejlesztéseket tervez az intézmény. Ezek között az épület állagának szintentartását és fejlesztését szolgáló vizesblokk, járda, aszfaltút és kerítés felújítása szerepel, de ugyanennyit igyekeznek fordítani a betegellátás színvonalának jobbítását szolgáló műszerek és berendezések beszerzésére és a betegek komfortérzetének javítására.

Dr. *Imre Anikó* igazgató főorvos is bízik a jövőben, hiszen mintegy egy évvel ezelőtt a kórház sorsa bizonytalan volt, de mára az akkor meghozott döntéseknek köszönhetően stabilizálódott az intézmény. Igaz – mondta – további átszervezésekre van szükség, ami bár érdekeket is sért, de a kórház jövője érdekében ezeket végre kell hajtani. A 6-8 főt érintő változások a nőgyógyászat és a kórbonctan megszűnése jelentik, mert feladataikat a Megyei Kórház veszi át. Ezzel egy időben viszont területi ellátási, reuma és mozgásszervi rehabilitáció tekintetében többletfeladatokat kap a Szolnoki MÁV Kórház. A változásokról szerződés születik, illetve a két intézmény folyamatosan egyezteti a végrehajtásról szóló forgatókönyvet.

Amint azt a főigazgató asszony a kérdésekre válaszolva elmondta, minden érintett időben értesül sorsa változásáról, illetve igyekeznek mindenkit helyben foglalkoztatni. Amennyiben ez nem sikerülne, gondoskodnak a végkielégítések kifizetéséről.

Király Károlyné a vitában felszólalva hangsúlyozta, hogy a Vasutasok Szakszervezete minden érintett tagja sorsáról egyenként kíván gondoskodni, ennek érdekében szorgalmazta, hogy a kórház kellő figyelmet és pénzt fordítson a munkavállalók átképzésére.

A fórum további részében *Rubik László* a vasútegészségügy jövőjét érintő országos tárgyalásokról, *Karácsony Szilárd* alelnök pedig a most bevezetett tagkártyákról adott tájékoztatót az érdeklődőknek.

Vasutas rádióamatőrök kongresszusa Ausztriában

„Barátság határok nélkül". E jelmondat jegyében rendezték meg szeptember 11-15-e között St.Urban városban, Karinthia tartomány egyik legszebb üdülőhelyén a FIRAC (Vasutas Rádióamatőrök Nemzetközi Szövetsége) 42. kongresszusát. A FISAIC-hoz tartozó tagszervezet rendezvényére 16 országból százan érkeztek.

Az ünnepi megnyitón *Teodor Gradinariu* elnök (hívójele: YO6BKG) köszöntötte a megjelenteket, majd *Gilbert Smit,* a FISAIC elnöke tolmácsolta szervezete jókívánságait. Itt osztották ki az elmúlt évben megrendezett rádióamatőr verseny győzteseinek és helyezettjeinek járó érmeket, díjakat. A FIRAC távíró kategóriájában Polgár József (HA1VQ) harmadik helyezésével bronzérmet nyert.

Szeptember 12-én délután munkaüléssel folytatta munkáját a kongresszus, ahol értékelték az elmúlt évi munkát. A legutóbbi FIRAC kongresszust Sopronban tartották, erről a küldöttek elismeréssel emlékeztek meg. A tagországok küldöttei itt számoltak be éves tevékenységükről. A 80 főnyi magyar csoport minden évben tart határmenti találkozót a szlovákiai vasutas rádióamatőrökkel. A Vasutasnap tiszteletére egy héten át aktivitási napokat rendeznek. A szép színes magyar Vasutas Diplomát – mely meghatározott számú rádiós kapcsolat után szerezhető meg – ma már több európai országban ismerik és igénylik.

A tanácskozás keretében tisztújításra is sor került. A FIRAC régi-új elnöke *Teodor Gradinariu* lett, titkár *Willy Heyvaert* (ON4CKC), alelnök *Emile Luitgen* (LX1LE). Döntöttek a jövő évi kongresszus színhelyéről is: 2004 szeptemberében a bolgár tengerparti városban, Várnában találkoznak a vasutas rádióamatőrök. Két év múlva a németországi Sylt szigeten tervezik a FIRAC kongresszusát. OE1R hívójellel alkalmi rádióamatőr állomás működött. Néhány nap alatt többezer összeköttetést létesítettek a világ minden tájával. Félnapos kirándulás során a résztvevők Villach városba és környékére látogattak, míg az egésznapos kirándulás színhelye a Wörther-tó vidéke volt. A csodálatos hegyvidék nagy élményt jelentett a küldöttek számára. Klágenfurti városnézéssel fejeződött be az egésznapos program.

A kongresszusi állomás vétel jelentő lapja

A búcsúest kellemes meglepetése, hogy az az Ossiacher-tavon sétahajózás keretében tartották. Vacsora után *Horst Adensam,* osztrák fő rendező köszönte meg a részvételt, majd a FIRAC elnöke foglalta össze a kongresszus eseményeit, eredményeit. Kérte, hogy az októberben és novemberben sorra kerülő vasutas rádióamatőr versenyen minél nagyobb számban vegyen részt a tagság.

A FIRAC magyar csoportja december 6-án tartja Budapesten éves közgyűlését, ahol beszámoló hangzik el a kongresszusról és az éves tevékenységről, valamint ismertetik majd a jövő évi munkatervet. A közgyűlés nyilvános.

Dr. Ferenczy Imr
HA1UD, Gyö

Személyi kölcsön a Vasutasok Szakszervezete tagjainak *

Kinek ne lenne szüksége kisebb- vagy nagyobb pénzügyi segítségre nyaralás és az iskolakezdés után?
A Beneficial Rt. megadja Önnek a lehetőséget, hogy minden álmát és tervét megvalósítsa egy fedezet nélküli személyi hitellel, melynek most kedvező kamata az Ön pénztárcáját kíméli.

Most is kivételesen előnyös kamatkondíciókat biztosítunk

2003. október 31-ig

Szabadon felhasználható személyi hitelek fedezet és kezelési költség nélkül!*

Példa havi törlesztésre

Kölcsön összege	*Havi törlesztő részlet*	*Futamidő*
500.000, - Ft	***14.734,- Ft***	***60 hónap***

Kivételesen kedvező kamatkondíciók a VSZ tagoknak:

200.000 Ft - 999.999 Ft-ig 25,2%
1.000.000 Ft - 2.000.000 Ft-ig 24%

- 12 - 60 hónapig terjedő futamidővel
- hitelünket nem terheli semmilyen kezelési költség, illetve hitelbírálati díj
- az egyszerűbb, problémamentes visszafizetés érdekében postai befizetés helyett akár banki átutalással is fizethet
*- előzetes időpont egyeztetés alapján, szerződéskötést követően 2 munkanapon belül a bankszámlájára utaljuk az összeget**

Igényeljen kölcsönt még ma, hívja most munkatársunkat, (06-1) 411-7618 –as vagy 411-76-38-as telefonszámon!

*Előfeltételek: Magyar állampolgárság, 21 éves életkor, jelenlegi munkahelyén minimum 12 hónapos folyamatos munkaviszony, minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 45.000 Ft. A hitel odaítélése minden esetben hitelképesség függvénye.
Az igényléshez az alábbi dokumentumokat kell magával hoznia: – érvényes személyi igazolványát, adókártyáját, utolsó 2 havi bankszámlakivonatát, 30 napnál nem régebbi munkáltatói igazolását, 30 napnál nem régebbi vezetékes telefonszámla, vagy az Ön nevére és lakhelyére szóló előfizetéses mobiltelefon számla, illetve VSZ tagsági igazolását.
Nyugdíjasok esetében: a hitel igénylésekor maximum 65 éves életkor, nyugdíjas igazolvány, utolsó nyugdíjszelvény, vagy a nevére szóló nyugdíj összegét is tartalmazó utolsó 2 havi bankszámlakivonat, 30 napnál nem régebbi vezetékes telefonszámla, vagy az Ön nevére és lakhelyére szóló előfizetéses mobiltelefon számla, illetve VSZ tagsági igazolás.
További, hiteligényléssel kapcsolatos információért kérjük hívja a fenti telefonszámot. Jelen tájékoztató a figyelemfelkeltés célját szolgálja, a Beneficial Rt. részéről nem minősül nyilvános ajánlattételnek. A hitel nem vehető igénybe üzleti célra. A hitelt a Beneficial Rt., mint pénzügyi szolgáltató nyújtja.
A **THM értéke: 26,82%; 28,32%.** A hitelhez lehetőség van hitelfedezeti biztosítás igénybevételére.
A Beneficial Rt. központi irodájának címe: **East-West Business Center; 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3.**, ahol barátságos és segítőkész munkatársak várják jelentkezését, hogy akár már holnaptól változtathasson az életén!

Anekdota

Egy közismert anekdota szerint egy menedzser elfoglaltsága miatt nem tudott elmenni a hangversenyre, melyen Schubert Befejezetlen szimfóniáját játszották. Jegyét az elemzési és fejlesztési osztály vezetőjének (azaz a termelékenységi szakértőnek) adta oda, hogy kárba ne vesszen. Másnap a következő jelentést találta az asztalán:

1. **A négy oboásnak huzamosabb ideig nem volt semmi dolga. A létszám csökkenthető, feladatuk eloszthatóa zenekar többi tagja között.**

2. **Negyven hegedűs mindvégig azonos kottából játszott. Felesleges munkaerő pazarlás; a létszám drasztikusan csökkentendő. Amennyiben kívánatos a nagyobb hangerő, ez elektromos erősítő alkalmazásával gazdaságosabban is elérhető.**

3. **Bizonyos félhangok előállítása igen nagy erőfeszítésbe kerül és túlzott minőségi követelménynek tekinthető. Javaslom, hogy minden hangot kerekítsenek fel, miáltal alacsonyabb képzettségű, vagy betanított munkások alkalmazása is lehetővé válna ezekben a munkakörökben.**

4. **Semmi látható értelme nincs annak, hogy a kürtök megismétlik a vonósok által egyszer már előadott részeket. Ha az ilyen fölösleges ismétléseket ki lehetne iktatni, a hangverseny időtartamát mintegy húsz percre lehetne csökkenteni. Ha Schubert figyelembe vette volna ezeket a szempontokat, valószínűleg be tudta volna fejezni a szimfóniáját.**

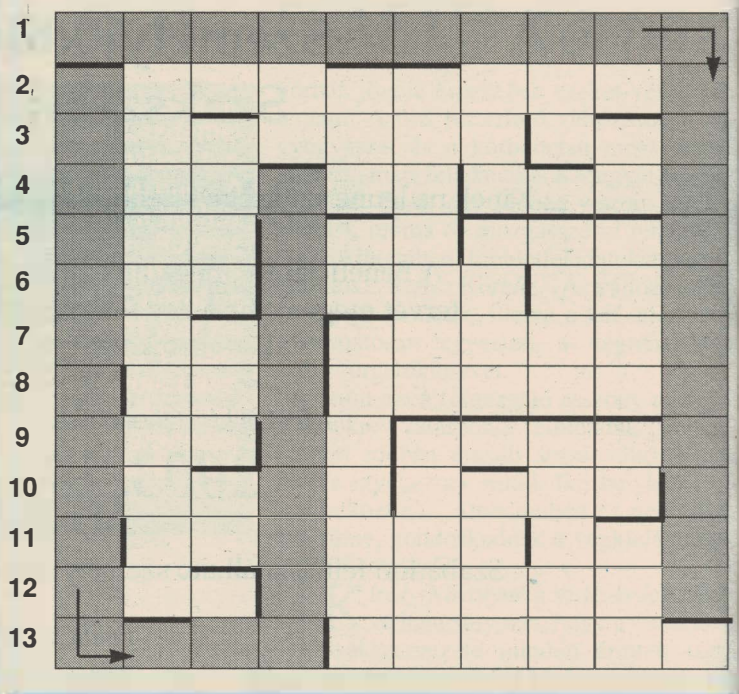
Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint **a MÁV Rt.**
vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mind vasúti, mind közúti célra,
magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



A 2004. évi bérfejlesztéssel kapcsolatban szeptember 8-i ülésén az MSZOSZ Elnöksége állást foglalt abban, hogy a jövő évben a keresetek reálértéke legalább a vízszintes 1. és a függőleges 4.

Bánszegi József

VÍZSZINTES:
1) Megfejtendő; 2) Hadieszköz; **3)** Afrikai folyam – Részeg ivó!; **4)** Kelet (lat), – Angol földmérték; **5)** Nacio (röv.) – …culpa, – Zavaros kéve; **6)** SZTK elődje, – Kiváló, – Edgar A…; **7)** Tavacska (ném.), Becézett női név, – KD.; **8)** Méter, – Nem kevés, – Cecelégy (ang.); **9)** Hasító eszköz, – Bátor, – Torta jelzője; **10)** Rút, – Kenőanyag, – Kén vj.; **11)** Tonna, – Jogilag, – Lengyel nem; **12)** Szélhárfa, – Könyörög; **13)** Dunántúli megye;

FÜGGŐLEGES:
1) Géza, – **Megfejtendő; 2)** Erőszakos, – Bór vj.; **3)** Néma zene! – …néni két élete, – Szemét, – Tiltószó, – A pincébe; **4)** Debreceni Akadémiai Bizottság, – Megfejtendő; **5)** Ausztria, – Mázol–, tova, – Keringő király; **6)** Szekundum (röv.) – Egyik próféta, – Bor tárolója; **7)** Opera részlet, – Ketrecben van!, – Anno (röv.), – Zavaros elem!; **8)** Föld (gör.), – Szén vj., Falat emel, – Pénz régiesen; **9)** Megerősítő szócska, – Betűt vet, – Szavazat, – Bojt része, – Kevert ige; **10)** Ittrium vj.;

Előző számunk helyes megfejtése:

Nincs 11 ezer fős tartalék a MÁV-ban.

A Magyar Vasutas novemberi számának lapzártája 2003. november 3. Az újságba szánt írásokat közvetlenül *Détári Attiláné* részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Főszerkesztő: KARÁCSONY SZILÁRD ● Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelős kiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke ● Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomdai előállítás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelős vezető: MATOLCSY MIKLÓS vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu, E-mail: info@szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000

ALAPÍTVA: 1904-BEN.

MAGYAR VASUTAS

A TARTALOMBÓL:

- Bírói döntés a KMVB-ről *(2. oldal)*
- Vasutassztrájk Ausztriában *(2. oldal)*
- Döntés előtt a kafetériáról *(6–7. oldal)*

Csalódtunk a Kormány döntésében

NEM AJÁNDÉKOT VÁRUNK

Mi az európai uniós piacon is versenyképes vasúti szolgáltatások megteremtésének lehetőségében bíztunk, melyet csak a költségvetés által finanszírozott vasúti reformmal lehet megvalósítani. A vasúti reform sikeres megvalósítása alapfeltétele a MÁV Rt. jövőjének, amely megalapozza a versenyképességet, vasutas munkavállalók foglalkoztatását, jövedelmének alakulását. Az elmaradt költségvetési támogatás nem csak az adófizető vasutasokat, de az adót fizető, a MÁV szolgáltatásait igénybe vevő utasokat és fuvaroztatókat is sújtja.

Amikor költségvetési támogatást kérünk, nem ajándékot vár-unk a Kormánytól, hanem azt, hogy az általa megrendelt szolgáltatások ellenértékét térítse meg a vasútnak, ez olyan gyakorlat, amely az európai uniós elvárásoknak is megfelel. Követelük, hogy számolják fel a vasutat gazságtalanul és ésszerűtlenül sújtó feltételeket. A vasút egyre mélyülő válságát a társadalmi és gazdasági szempontból egyaránt hibás döntések sorozata idézte elő. Ez a kormánydöntés is a korábbi hibás, rossz gyakorlatot követi.

Határozott és változatlan az az álláspontunk, hogy csak műszaki fejlesztésekkel valósítható meg létszám-felszabadítás. Minden egyéb létszámleépítés a vasúti szolgáltatás színvonalának látványos csökkenését, a vasutasok munkahelyi terhelésének fokozását jelenti. A vasúti tevékenységek gazdasági társaságokba való kivitelénél megköveteljük a gazdasági számítások bemutatását.

Azt várjuk, hogy a motorvonatok vásárlása során magyar munkaerő, a MÁV gazdasági társaságaiban foglalkoztatottak is munkalehetőséget kapjanak.

A négyéves megállapodás betartásáról tárgyalóasztalnál kívánunk megállapodni. A tárgyalások eredményessége nagymértékben függ tagjaink és a vasutasság összefogásától, támogatásától.

Az év hátralévő része nagy kihívás valamennyiünk számára – foglalkoztatás, Kollektív Szerződés, bérfejlesztés, választható béren kívüli juttatás – ezért igényeljük és várjuk tagságunk véleményét, javaslatait. A közeljövőben fórumokat szervezünk területi képviseleteink székhelyein, ahol tagjainkkal, tisztségviselőinkkel közvetlen véleménycserére nyílik lehetőség.

Bízom abban, hogy együttes fellépéssel, akarattal a munkabéke fenntartható marad, de ehhez a MÁV vezetőinek valamint a Kormány aktív közreműködése is szükséges.

Simon Dezső

Reform helyett válságkezelés

A nyár óta halogatott kormánydöntés költségvetési támogatás helyett csak állami garanciát biztosít a MÁV Rt. reformjához, és az így elmaradó műszaki fejlesztések ellenére is 20%-os létszámcsökkentést határoz meg. A következő három év alatt végrehajtandó tizenegyezer fős létszámcsökkentés ütemezésére vonatkozó javaslatot a vasút vezetőinek ez év végéig kell elkészíteni.

Várhatóan 2004-ben 4500, 2005-2006-ban 5000 vasutastól kell megválnia a MÁV-nak, és három év alatt ezerötszázan mennek nyugdíjba.

Az előirányzatok szerint tizenegyezer fős létszámon belül 3700 főtől a tevékenységek vállalkozásba adásával válik meg a vasút, 5800 vasutastól pedig munkáltatói rendes felmondással.

A létszámcsökkentés költségeit a költségvetésnek kell biztosítania. Az utcára kerülők foglalkoztatására vonatkozó javaslatot a Foglalkoztatási és Munkaügyi Minisztériumnak 2004 január közepéig kell elkészítenie.

A Kormány lemondott a mellékvonalak bezárásáról, de 2005-ben a MÁV-nak az önkormányzatokkal közösen mintegy háromszáz kilométeres vonalszakaszon két kísérleti vasutat kell létrehoznia.

Elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése érdekében harminc darab villamos motorvonat vásárlását határozták el a döntést hozók.

A négyéves megállapodásban foglalt 2004. évi 3,5%-os reformprémium folyósítását engedélyezte a Kormány, de ennek pénzügyi fedezetét a MÁV Rt-nek kell kigazdálkodnia.

MVJ

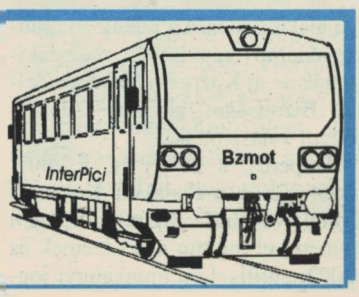
ÖNORM M 7812, DIN 6700

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

ISO 9001 TÜV CERT

DIN-EN 729-2

- vasúti járműjavítás és gyártás
- fémmegmunkálás
- acélszerkezet gyártás és szerelés



ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁGI DÖNTÉS

A Központi Munkavédelmi Bizottságról

Megszületett az elsőfokú bírósági döntés a *MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottságról*, melynek delegálását a MÁV Rt. megtámadta, s melynek létezését a mai napig sem ismeri el. Alább idézünk a bíróság MÁV Rt. keresetét elutasító ítéletének indoklásából. Amennyiben az ítélet jogerőre emelkedik, sokévi kihagyás után ismét működhet a munkakörülmények és munkabiztonság alakításában rendkívül fontos munkavállalói képviseletet biztosító testület.

„A MÁV Rt. szolgálati helyeinek 2001. november 27–28–29-én megtartott munkavédelmi képviselő választások eredményeként 730 fő munkavédelmi képviselő megválasztására került sor. A munkavédelmi képviselő választás 2002. február 27-én közölt eredményével összefüggésben munkaügyi vita nem indult.

2002. február 27-én az alperesek megállapodtak abban, hogy a Központi Munkavédelmi Bizottságba a *Vasutasok Szakszervezete* 7, a *VDSZSZ MÁV Rt.* 4, a *MOSZ* 2 fő megválasztott munkavédelmi képviselőt, továbbá egy-egy szakértőt delegál a bizottság munkájának segítésére. A MÁV Rt.-nél az elmúlt két választási ciklusban a gyakorlat az volt, hogy a munkavédelmi választások eredménye alapján a három reprezentatív szakszervezet állapodott meg abban, hogy hány tagú lesz a Központi Munkavédelmi Bizottság, és melyik szakszervezet hány jelöltet delegál.

2002. március 8-án az *Országos Koordinációs Bizottság* felszólította a hivatalban lévő Központi Munkavédelmi Bizottságot, hogy az új Központi Munkavédelmi Bizottság megalakítására dolgozzon ki egy mindenki által elfogadott módszert. A MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottság 2002. március 21-i ülésén úgy határozott, hogy a három reprezentatív szakszervezet delegálással hozza létre a Központi Munkavédelmi Bizottságot 13 fővel, továbbá szükségesnek tartotta az irodavezető és a szakértők foglalkoztatását, valamint az adminisztratív részmunkaidős státuszt.

2002. április 2-án a MÁV Rt. Központi Munkavédelmi Bizottsága alakuló ülésén a jelenlévő munkavédelmi képviselők megalakították az új Központi Munkavédelmi Bizottságot, elnökévé *Székely Gézát* választották.

Felperes, a MÁV Rt. a 2002. április 2-án megalakult Központi Munkavédelmi Bizottságot nem ismerte el legitim szervezetnek és 2002. április 4-én munkaügyi jogvitát kezdeményezett a Központi Munkavédelmi Bizottság megválasztásának jogszerűségét vitatva."

A munkáltató, a *vasutas szakszervezetek*, valamint az *Országos Koordinációs Bizottság* közötti egyeztetés 2002. április 11-én eredménytelenül végződött, és a MÁV Rt. bíróságon támadta meg a KVMB megalakulását."

Az Elsőfokú Bíróság kimondta, hogy a MÁV Rt. keresete nem alapos.

„A Pp. 123.§-a szerint, ha a kereseti kérelem számadási kötelezettség megállapítására irányul, a felperes ezzel együtt kérheti az általa előterjesztett számadás helyességének megállapítását is. Megállapításra irányuló egyéb kereseti kérelemnek csak akkor van helye, ha a kért megállapítás a felperes jogainak az alperessel szemben való megóvása végett szükséges és a felperes a jogviszony természeténél fogva, vagy a kötelezettség lejártának hiányában, vagy más okból teljesítést nem követelhet.

A megállapítási kereset indításának tehát két együttes feltétele van, éspedig a jogvédelem szükségessége, valamint a teljesítés követelésének a kizártsága. Ezektől a feltételektől a törvény csak a számadási kötelezettség megállapítása iránti keresetnek tekint el. A törvényben előírt feltételeknek együttesen kell teljesülniük. Felperes keresetében nem jelölte meg, hogy jogainak az alperesekkel szemben történő megóvása végett miért szükséges a konkrét megállapítás, nevezetesen a Központi Munkavédelmi Bizottság létrehozása jogellenességének a megállapítása...

...A 2002. április 2-án megalakult Központi Munkavédelmi Bizottság legitimitását az arra jogosultak nem vitatták, sem a megválasztott 168 munkavédelmi képviselő, sem az alperesek kívül őket jelölő szakszervezetek nem léptek fel a Központi Munkavédelmi Bizottság megalakításával kapcsolatban."

Ezért a bíróság a felperes keresetét 2003. szeptember 18-án elutasította.

a kereset nem alapos

Vasutassztrájk Ausztriában

Mint köztudott, 2003. november 4-én Ausztriában tizenkét órára sztrájkba léptek a vasutasok. Az alábbiakban közöljük az *osztrák Vasutasok Szakszervezete* elnökének a VSZ-hez intézett levelét, és *Simon Dezső* elnök válaszát.

Kedves Kollégák!

Mi, az osztrák Vasutasok Szakszervezete eldöntöttük, hogy 2003. november 4-én egész Ausztria területén figyelmeztető sztrájkot tartunk.

12 órás figyelmeztető sztrájkkal tiltakoznak

Ezzel a 12 órás figyelmeztető sztrájkkal tiltakozunk Ausztria legnagyobb közlekedési vállalatának, az ÖBB-nek a tervezett átalakításával kapcsolatban. Azért erre az időpontra esett a választásunk, mert ezen a napon lép hatályba az új Vasúti Struktúra Törvény és az ÖBB Szolgálati jogviszonyáról szóló törvény.

Mi, a Vasutasok Szakszervezete tiltakozunk továbbá az osztrák kormány ÖBB-vel kapcsolatos privatizációs és átalakítási politikájával szemben is.

Már többször kértük az osztrák kormányt az ÖBB-vel kapcsolatos új törvények visszavonására.

Megértéseteket, türelmeteket és természetesen támogatásotokat szeretnénk kérni.

Kollegális tisztelettel:
Wilhelm Haberzettl
elnök

Tisztelt Haberzettl Kolléga!

A *Vasutasok Szakszervezetét* mélységesen felháborítja, hogy a szociális párbeszéd mintájának tekintett Ausztriában az osztrák *Vasutasok Szakszervezetének* véleményét a munkavállalókat érintő kérdésben a törvénykezési folyamat során figyelmen kívül hagyták és ezzel sztrájkba kényszerítették a vasutasokat. Az előzmények ismeretében *teljes mértékben támogatjuk az osztrák Vasutasok Szakszervezete által 2003. november 4-ére meghirdetett 12 órás figyelmeztető sztrájk megtartását és szolidárisak vagyunk az abban résztvevő szakszervezeti tagokkal.*

Kívánjuk, hogy jogos tiltakozó akciótok meghozza a munkabéke helyreállításához szükséges eredményt.

Tisztelettel:
Simon Dezső
a VSZ elnöke

AZ ÉRDEKVÉDELEM AKTUÁLIS HÍREI

– **A kormány** október 18-i ülésén (végre) tárgyalt a MÁV Rt. reformjáról és jövőjéről. A tárgyalás eredménye kormányhatározat formájában ad majd eligazítást, ha megjelenik. Jelenleg (nov. 3.) azonban – több, mint két héttel az ülés után – a MÁV Rt. Reform Konzultatív Bizottsági, illetve az október 30-i MÁV Rt. Alapítói ülésen elhangzottak alapján adható csak tájékoztatás, a határozatra még várni kell. Amit tudunk, hogy hosszú évek után első alkalommal fordult elő, hogy a MÁV-val kapcsolatban – kormányülésen – nem csak adósság szanálásról és hitelgaranciáról volt szó, hanem a nemzeti vasút 2006-ig vázolt jövőjéről is. Nagy kár, hogy ez a jövőkép – költségvetési gondok miatt – várakozásaink alatt marad. A reformból válságkezelés lett, és a létszámkiváltó műszaki fejlesztésekből (helyett?) 20%-os létszámleépítés. Az utóbbi szociális gondoskodás mellett vagy sulna meg, aktív foglalkoztatáspolitikai eszközök igénybevételével, költségeit az állam átvállalja. A bérfelzárkózást is szolgáló reformprémium marad, de forrását továbbra is önerőből kell előteremteni. A munkahelyi körülményeknek javulniuk kell.

A kormány komoly elvárásokat fogalmazott meg a személyszállítással szemben, meghatározásra kerültek a prioritások. 30 villamos motorvonat megrendelésére még az idén kiírják a nemzetközi pályázatot. A vasúti EU konform finanszírozás – ami a mértéket illeti – még várat magára, van helyette 50 milliárd forint hitelgarancia.

A Vasutasok Szakszervezete nevében a VSZ elnöke fejtette ki csalódottságát. A létszámleépítési törekvés mértéke elfogadhatatlan, túlzott, megvalósítása a vasút működőképességét veszélyeztetné. Nagyobb beleszólást kért – vállalaton belül – a szakszervezeteknek a létszámalakítás kérdésében. A jelentős vasúti fejlesztések elmaradása jóvátehetetlen helyzetbe hozza a hazai vasutat (a kormányhatározatot a megjelenést követően ismertetni fogjuk).

– **A tevékenység kihelyezésekkel** összefüggésben a szakszervezetek eljárási jogának folyamatos megsértése miatt a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban (VÉT) kellett szót emelni. Az éves létszámterv a négyéves megállapodás alapján tavasszal a VÉT-en egyeztetésre került (52900 fő). A munkáltató a VÉT fórumán nem jelezte, hogy az egyeztetett tervtől el kíván térni. A nyár elején szembesültünk azzal a munkáltatói szándékkal, hogy bizonyos tevékenységeket a MÁV vezetése kihelyezne 2004 és 2005-ben, mely szándékkal egyetlen szakszervezet sem értett egyet. A vezetés figyelmét felhívtuk a gazdaságossági szempontra. Nehéz elhinni, hogy a visszavásárolt tevékenység olcsóbb lenne a saját kivitelezésnél. Akkor ígéret hangzott el, hogy ilyen döntés csak akkor születhet, ha az gazdasági számításokkal megalapozott. A telefonáradat és az érintett munkavállalók által hozzánk eljuttatott dokumentumok azt bizonyítják, hogy tevékenység kihelyezésekről – már 2003-ra vonatkozóan is – valahol valakik döntöttek, de magát a döntést nem kívánja vállalni senki, már ami a gazdaságossági számítások prezentálását illeti. A VÉT a MÁV Rt. vezérigazgatójához fordult (okt.31.). A VSZ kérte az intézkedések azonnali felfüggesztését és az egyeztető tárgyalások lefolytatását. Szakszervezetünk a témában külön munkaügyi megállapodás megkötését kezdeményezte. A gazdaságosság megkérdőjelezésén túl a vállalati létszám alakulása sem indokolja az erőszakos létszámleépítést, sőt egyes munkakörökben, egyes helyeken egyre elviselhetetlenebb a létszámhiány. Vajon ez miért nem kap a munkáltatótól több figyelmet? A Vasutasok Szakszervezete kezdeménye ésére a VÉT november 21-én tárgyalja a MÁV létszámhelyzetét.

A jelentős vasúti fejlesztések elmaradása jóvátehetetlen helyzetbe hozza a hazai vasutat...

VÁLSÁGKEZELÉS

– Folytatódtak a tárgyalások **a választható béren kívüli juttatásokról (VBKJ).** Átadásra került a kollektív szerződés jóléti fejezetének (6. fejezet) szerkezettervezete. A VBKJ elfogadása esetén – azzal összefüggésben – a vállalati jóléti juttatások átrendeződnének, új rendszert alkotnának, négy fő jellemző szerint: Alanyi jogon járó, Rendkívüli élethelyzethez kapcsolódó, Választható béren kívüli juttatási (VBKJ) és Az üzemszerű működést elősegítő juttatások. Az átstrukturálás logikája fogadhatónak látszik, ugyanakkor a jelenlegi ellátás kínálati skálája nem szűkülhet a VBKJ (kafetéria) bevezetése nem jelenthet alacsonyabb szintű ellátást, fejtette ki ismételten szakszervezetünk. A kafetéria 2004. évi kezdő összege változatlanul 130 ezer forintnál tart, ami azért elfogadhatatlan, mert jelentős számú munkavállalót kedvezőtlenül érintene. A Vasutasok Szakszervezete kitart álláspontja mellett, a kafetériának ne legyenek vesztesei! (A tárgyalások folytatódnak).

– A bértarifát nem adták át, de október 29-én *„A MÁV Rt.* munkakörcsalád keretrendszere, szerkezete, ill. *munkaköreinek besorolása"* című anyagot küldött a munkáltató. Az előterjesztést a VÉT még nem tárgyalta. A tervezet szerint a MÁV Rt.-nél alkalmazott státuszok ötféle munkakörcsaládban jelennének meg: 1. működtető és szolgáltató, 2. Működéstámogató, 3. szakértői, 4. technikai és 5. termelésirányítói. (A felsőszintű irányítói munkaköröket az előterjesztés nem tartalmazza.) A munkakörcsaládok 6-tól 17-ig terjedő referenciaszinten helyezkednének el. A mellékletek tartalmazzák az egyes referenciaszinthez tartozó munkakörök felsorolását. Néhány példa: jegyvizsgáló (belföldi) 9., (nemzetközi) 10., számadó és jegypénztáros 9., számadó pénztáros 10., fuvardíj számfejtő 9., raktárnok 9., árupénztáros 10., pályamunkás 9., vasútépítő, karbantartó szakmunkás 10., munkavezető (pálya) 11., főpályamester 13., távközlő betanított munkás 9., bizber lakatos 10., távközlő műszerész 11., TEB üzem. ir. diszpécser 12., mester 13., sorompókezelő 7., kocsirendező, sarus 8., kiemelt váltókezelő (nk főhálózat) 9., kocsimester 10., vonali tolatásvezető 10., külsős forgalmi szolgálattevő 11., forgalmi szolgálattevő 12., főrendelkező 13., betanított munkás 8., villanyszerelő szakmunkás 10., kocsivizsgáló 11., mozdonyvezető 12., művezető 12., mester 13., adatrögzítő 7., leltározó 8., adminisztrátor 9., általános ügyfélszolgálati szakelőadó 10., menedzserasszisztens 11., anyaggazdálkodási vezető 12., oktatótiszt 13., humán szakelőadó II 14., humán szolgáltató 15., humán szakértő 16., jogtanácsos II 17. A munkakörök besorolásához nem társult sem súlyszám, sem szorzó. Az előterjesztés címének megfelelően egy besorolási rendszer. Az érdekegyeztető tárgyalások a témában még hátravannak.

A Vasutasok Szakszervezete kitart álláspontja mellett, a kafetériának ne legyenek vesztesei!

– **A kollektív szerződésre** vonatkozó átfogó tervezetet a munkáltató még nem adta át, információink szerint az üzletági részek készülnek.

– **Az Utasellátó** munkavállalói 2003. nov. 1-jével visszatértek a MÁV állományába, de megállapodás hiányában továbbra is saját kollektív szerződésük hatálya alatt dolgoznak, legfeljebb egy évig.

Varga Gyuláné

Adómentes és kedvezményes adózású utalványok

2004. január 1-jétől

- a melegétel-utalvány adómentes határa havi 4 000 Ft-ról **6 000 Ft-ra** emelkedik,
- a hidegétel-utalvány adómentes határa havi 2 000 Ft-ról **3 500 Ft-ra** emelkedik,

SŐT utalványaink, az **ENNI-KÉK étkezési utalvány** és a Sodexho Pass **MELEGÉTEL utalvány** az adómentes határ felett továbbra is kedvezményes adózású természetbeni juttatásként adható.*

- a Sodexho Pass ISKOLAKEZDÉSI TÁMOGATÁS utalvány adómentesen adható határa szülőnként és gyermekenként évi 10 000 Ft-ról **15 000 Ft-ra** emelkedik. E juttatás a jövőben is minkét szülő munkáltatójától igénybe vehető.
- a Sodexho Pass SPORT utalvány a törvényváltozás után is kedvezményes adózású természetbeni juttatásként adható.

* A SZJA-törvényben részletezett feltételek mellett

Sodexho PASS
Szolgáltató utalványok és kártyák

Sodexho Pass Hungária Kft.
1106 Budapest, Fehér út 1.
Tel.: (1) 434-5835, fax: (1) 434-5800
e-mail: mail@sodexho-pass.hu
www.sodexho-pass.hu

A költségtakarékos béren kívüli juttatások szakértője

Mi is az európai vasúti csomag?

A vasút ellentéteket testesít meg: egyszerre ósdi és korszerű. Egyrészt vannak nagyteljesítményű nagysebességű vasúthálózatok, melyek modern állomásokon szolgálják ki utasaikat, másrészt működnek őskori áruszállító szolgáltatások és elővárosi vonalak a kapacitás kimerülés határán, ahol az ingázók olyan túlzsúfolt vonatokba préselődnek, amelyek mindig késnek.

1970 és 1998 között Európában a vasút részesedése az áruszállítási teljesítményből 21%-ról 8%-ra csökkent, miközben az áruszállítás összteljesítménye látványosan nőtt. Míg Európában hanyatlott, addig az USA-ban virágzott a vasúti áruszállítás, ennek oka, hogy az amerikai vasúttársaságok képesek voltak az ipar igényeinek kielégítésére. Míg az Európai Unióban jelenleg 8% a vasút részesedése az áruszállításban, addig az USA-ban meghaladja a 40%-ot.

Az üzemeltetők felelősségtudatát tükrözi, hogy a közelmúltban elkötelezték magukat egy olyan stratégia kialakítása mellett, melynek eredményeként egy egységes vasúti rendszer jön létre 2020-ig. Ennek érdekében rövid- és középtávú célokat fogalmaztak meg.

Az 1. Vasúti Csomag volt az, amelyben a legfontosabb rövidtávú célokat fogalmazták meg. A nemzetközi vasúti áruszállítás piacát két lépcsőben nyitják meg. Az Európai Bizottság 2001/12. sz. irányelvében meghatározott Transz-európai vasúti áruszállítási hálózat 2003-ra kb. 50000 km hosszú vasútvonalból áll majd. Ezeket a vonalakat bármelyik erre engedéllyel rendelkező európai vállalat használhatja és új szolgáltatásokat ajánlva versenybe szállhat más vállalatokkal, akár a nemzetivel is. 2008-tól azonban az európai áruszállítási piac már a teljes 150000 km-es vasúthálózatra ki fog terjedni.

A legfontosabb középtávú célok:

- a vasút a személyszállításban 6%-ról 10%-ra, az áruszállításban 8%-ról 15%-ra növeli piaci részesedését,
- a munkaerő termelékenységét háromszorosára növelik,
- az energiahatékonyságot 50%-kal növelik,
- a környezetszennyező anyagok kibocsátását 50%-kal csökkentik,
- növelik az infrastruktúra kapacitását.

A 2. Vasúti Csomag gyorsan követte az elsőt, 2002. január 23-án mutatták be. Az idő rövidsége a két csomag közötti különbségben is látható, a Bizottság is kevésnek tartotta az általános elvek megfogalmazását és a 2. Csomagban már konkrét, kézzelfogható célokat tűztek ki.

- 2006-tól nyitják meg a teljes európai vasúthálózatot a nemzetközi vasúti áruszállítás előtt,
- 2008-tól a teljes európai vasúthálózatot megnyitják mind a nemzeti, mind a nemzetközi vasúti áruszállítás előtt,
- az általános biztonsági szabályokat minden, a nemzeti hálózatot használó vasútvállalatra azonosan kell alkalmazni,
- egységes mozdonyvezetői jogosítvány,
- Európai Vasúti Ügynökség létrehozása.

Az Európai Parlament 2003. október 23-i ülésén fontos döntéseket hozott. Ennek alapján elfogadták az áruszállítás 2006-os, valamint a személyszállítás 2008-as liberalizációját.

Már most eldöntötték, hogy egyes területeket csak a 3. Vasúti Csomagban érintenek, melyet az Európai Bizottság 2003. decemberében mutat be.

Az Európai Parlament az ülésen fontos döntéseket hozott a szakszervezetekkel kapcsolatban is, az *Európai Vasúti Ügynökséggel* összefüggésben. Eszerint a szakszervezetek lehetőséget kapnak, hogy képviselőik révén részt vegyenek az Ügynökség különböző munkacsoportjaiban illetve a különböző adminisztratív testületekben.

Komiljovics Máté

OÉT

Megszületett a bérajánlás

A minimálbér emelésén kívül több fontos kérdésben is megegyeztek az *Országos Érdekegyeztető Tanács* (OÉT) 2003. október 29-i éjszakába nyúló ülésén.

Az OÉT-en született megállapodás részletei:

1. A minimálbér 53 ezer forintra emelkedik január 1-jétől.

2. Az OÉT a bruttó keresetek átlagos 7-8 százalékos növekedését ajánlja a vállalkozási szférának.

3. Kiegészítő adójóváírás biztosítja majd a minimálbér adómentességét, amit azok a munkavállalók érvényesíthetnek, akiknek az éves összes jövedelme nem haladja meg a 756 ezer forintot.

4. A forrásadó a tervezett 25 százalék helyett marad a jelenlegi 20 százalékon.

5. Nem változik a táppénz mértéke.

6. A tételes egészségügyi hozzájárulás 2005-ben 1200 forinttal csökken, 2006-ban pedig megszűnik.

7. A természetbeni juttatások esetében fennmaradnak a jelenlegi - munkáltatóra vonatkozó - adózási és járulékfizetési szabályok.

8. Az adómentes étkezési hozzájárulás összeghatára hideg étkeztetés esetén havi 3500 forintra, meleg étkeztetés esetén havi 6 ezer forintra emelkedik.

9. Adómentes természetbeni juttatásnak minősül a vállalati üdülőben biztosított üdülési szolgáltatás, a minimálbér havi összegét meg nem haladó mértékig.

10. A társasági adó csökkenthető a helyi iparűzési adó 25 százalékával, de legfeljebb az adózás előtti nyereség összegével. Ennek feltétele, hogy az adózónak az adóév utolsó napján ne legyen köztartozása.

11. A rehabilitációs hozzájárulás mértéke 8 százalékra emelkedik.

12. A vállalati reprezentációs költségek adómentes határa 10 millió forintra nő. (A 10 ezer forint egyedi értéket meg nem haladó üzleti ajándékok együttes értékéből nem adóköteles a vállalati átlagos létszámra számolva 5000 forint/fő összeg.)

13. Az évente legfeljebb három alkalommal adómentesen biztosítható kis összegű ajándék értéke 5 ezer forint lesz. A gyermekes szülők esetén az iskolakezdési természetbeni juttatás 15 ezer forintra emelkedik.

14. A lakáscélú felhasználásra adható munkáltatói támogatás összege 750 ezer forintra nő.

15. A szilárd tüzelőanyag a kedvezményes, 15 százalékos adókulcsban marad.

A minimálbér 53 ezer forintra emelkedik januártól

Válaszolt az Adatvédelmi Biztos

Az összeférhetetlenségről

A MÁV Rt. 2003. évi 36. sz. MÁV Értesítőjében szabályozta az összeférhetetlenségi adatgyűjtést és a kapcsolódó kérdőívet. Az adatszolgáltatás megtagadását rendkívüli felmondással fenyegette. Sok tagunk hívott fel bennünket felháborodva a személyiségi jogokat sértő intézkedés miatt. A Vasutasok Szakszervezete a kérdőív birtokában *dr. Péterfalvi Attila* Adatvédelmi Biztoshoz fordult, akinek válaszleveléből a lényeget érintő idézeteket kommentár nélkül teszünk közzé.

„Az Utasítás mellékletében szolgáltatandó adatkört megvizsgálva megállapítom, hogy az sérti az adatvédelem alapvető követelményeit, hiszen olyan adatok nyújtására kötelezi a munkavállalót, amelyek kezelésére a munkáltató a fent ismertetett rendelkezések és a célhoz kötöttség elve alapján nem jogosult. A nyilatkozat tartalmát megvizsgáltam, és az alábbi megállapításokat teszem:

A foglalkoztatásra irányuló jogviszony és a tisztségviselői megbízatás esetében jogosulatlanul kezeli a MÁV Rt. a jogviszony kezdetének, a jogviszonnyal járó elfoglaltság mértékére vonatkozó adatokat.

A tulajdonosi érdekeltség, részesedés egyértelműen olyan adat, amely a nyilvános cégnyilvántartásból megállapítható, ennek szolgáltatására a munkavállaló nem kötelezhető.

A közeli hozzátartozók munkaviszonyáról csak az Utasítás 4.2. pontja alapján meghatározott esetben kérhető adat. A hozzátartozó további munkaviszonyának, vagy munkára irányuló egyéb jogviszonyának megítélése nem tartozik a MÁV Rt. kompetenciájába - kivéve a vezető állású munkavállalók tekintetében. A hozzátartozó munkaviszonyára vonatkozó adatok szolgáltatása adat továbbításnak minősül a munkavállaló részéről, melynek jogszerűsége az érintettek, azaz a hozzátartozók hozzájárulásához kötött.

A közeli hozzátartozó munkaviszonyával összefüggő adatok a Mt. 191.§.-a szerint csak a vezető állásúak tekintetében bírnak jelentőséggel, azonban a személyi kört a cél függvényében itt is szükséges szűkíteni. A hozzátartozói összeférhetetlenség vizsgálatának csak a MÁV Rt. gazdasági érdekeltsége szempontjából releváns vezetői állások tekintetében van helye.

A cégkivonat nyilatkozathoz történő csatolására a munkavállaló nem kötelezhető, a cégnyilvántartásról, a cégnyilvánosságról és a bírósági cégeljárásról szóló 1997. évi CXLV. törvény alapján az Igazságügyi Minisztérium szervezeti egységeként működő Cégnyilvántartási és Céginformáció Szolgálat kérelemre tájékoztatást ad a nyilvántartott adatokról.

A közeli hozzátartozók nevének, lakcímének, a rokonsági foknak, valamint a hozzátartozó foglalkozására vonatkozó adatok kezelésére a MÁV Rt. nem jogosult, ezen adatok gyűjtése valójában *„készletre"* gyűjtésnek minősül, amely az Alkotmánybíróság határozata szerint és az adatvédelem alapelvei szerint is jogellenes. Ezen adatok még az érintettek hozzájárulásával sem kezelhetők jogszerűen az adatkezelési cél hiányában.

Az összeférhetetlenség megállapításához elegendő a munkavállaló egyéni vállalkozására, gazdasági társasággal fennálló jogviszonyára (munkaviszony, vállalkozás, megbízás, stb.), a gazdasági társaság cégnevére és székhelyére, valamint a betöltött tisztségre, munkakörre vonatkozó adatok kezelése. Minden további adat gyűjtése – megfelelő jogalap és adatkezelési cél hiányában – jogellenesen történik, melyek szolgáltatására a munkavállaló nem kötelezhető, és melyek megtagadásához nem fűződhet munkajogi szankció. Másrészről felhívom figyelmét, hogy a jogosulatlan adatkezelésnek egyaránt vannak büntetőjogi és polgári jogi következményei. Ön és a munkavállalók a Btk. 177/A.-§-a szerint személyes adatokkal való visszaélés miatt büntetőjogi eljárás lefolytatását kezdeményezhetik, ha pedig az eset körülményei alapján büntetőeljárás lefolytatására, vagy az elkövető(k) büntetőjogi felelősségre vonására nincs lehetőség, akkor személyhez fűződő jogaik megsértése miatt polgári pert indíthatnak az adatkezelővel szemben.

A fenti álláspontomról tájékoztattam a MÁV Rt. vezérigazgatóját, egyúttal felhívtam, hogy a vezérigazgatói utasítás módosításával gondoskodjék az információs önrendelkezési jog megfelelő érvényesüléséről és az adatkezelés törvényi előírásainak betartásáról. Kértem továbbá, hogy az ügyben megtett intézkedéseiről az állampolgári jogok országgyűlési biztosáról szóló 1993. évi LIX. törvény 21.§-ának (2) bekezdése alapján harminc napon belül tájékoztatni szíveskedjen."

Ön és a munkavállalók büntetőeljárés lefolytatását kezdeményezhetik...

Döntés előtt,

VAGY A VASUTASSÁG ÚJABB MEGOSZTÁSA?

Valamennyi vasutast érintő változások előtt áll a MÁV Rt. Kollektív Szerződésének a szociális és jóléti rendszert érintő fejezete. A vasút vezetése az elmúlt hónapokban a Vasutas Hírlapon keresztül folyamatosan bombázta és feltehetőleg a továbbiakban is bombázni fogja a vasutas munkavállalókat a *„Választható Béren Kívüli Juttatás"* rendszerével (a továbbiakban: VBKJ).

Csak az előnyöket hangsúlyozták

A VBKJ bemutatása során csak az előnyöket hangsúlyozták. Elmaradt a jelenlegi szociális és jóléti rendszer pozitívumainak bemutatása, és azt sem veszik figyelembe, hogy a munkavállalókat a vasutasságot megosztó választás elé állítják. A MÁV Rt. vezetése tudatosan állítja szembe egymással a kis- és nagykeresetű munkavállalókat, az önmagukról gondoskodó és az öngondoskodás fontosságát fel nem ismerő vasutasokat. Továbbá megfeledkezik arról a tényről is, hogy a vasutas munkavállalók egy része a valóságban is szociális segítségre szorul.

Döntse el a vasutas...

Mielőtt bárki azt gondolná, most eldöntöm, hogy a jelenlegi szociális és jóléti rendszer vagy a VBKJ rendszere jobb, az téved, egyszerűen csak szembeállítom egymással a két rendszert, döntse el a vasutas, melyiket választaná.

Most pedig lássuk a jelenlegi szociális és jóléti rendszer három fő elemét.

2003-ban a munkáltató gyermekintézményekre, üdülésre, kulturális intézményekre, temetési és szociális segélyekre, lakáscélú támogatásra 31.100 Ft összeget biztosít egy vasutas munkavállalónak.

Valamennyi vasutas munkavállaló 30.000 Ft étkezési utalványban részesül.

A MÁV Rt. az öngondoskodás fontosságát felismerők jóvoltából egy vasutasra számolva évente kb. 60.000 Ft-ot fizet be a Kiegészítő Nyugdíj és Egészség Pénztárakba, valamint az Önsegélyező Pénztárakba.

130 000 Ft egy munkavállalóra

A fenti számok alapján megállapíthatjuk, hogy a járulékokat is figyelembe véve a MÁV Rt. kb. 130.000 Ft-ot fordít a jelenlegi szociális és jóléti juttatási rendszerben egy munkavállalóra.

Természetesen nem szabad elfelejteni, hogy miközben az üdülők még MÁV tulajdonban vannak, a gyermekintézmények legtöbbjét már felszámolta a vasút vezetése. Az üdülési térítési díjak a jelenlegi rendszerben a vasutas keresetekhez igazodva három sávba vannak sorolva. A vasutasok gyermekei ma kedvezményesen üdülhetnek a hagyományos és szaktáborokban. A munkásszállások térítési díját szintén kategóriákba sorolja a kollektív szerződés. Azt sem szabad elfelejteni, hogy a lakáscélú kölcsön mellett egyéb támogatásokat is igénybe vehet a munkavállaló az építkezés során.

SZEMBEÁLLÍTOM A KÉT RENDSZERT

Most még figyelembe veszik a rászorultságot

Nem elhanyagolható az a tény sem, hogy a MÁV-nál működő Üzemi Tanácsokban tevékenykedő kollégáink a jelenlegi szociális és jóléti rendszerben 50%-ban a szociális rászorultság figyelembevételével döntenek. A tényleges munkavállalók számára rendkívül fontos, hogy a vasutas nyugdíjasok is részesülnek a jelenlegi rendszerben.

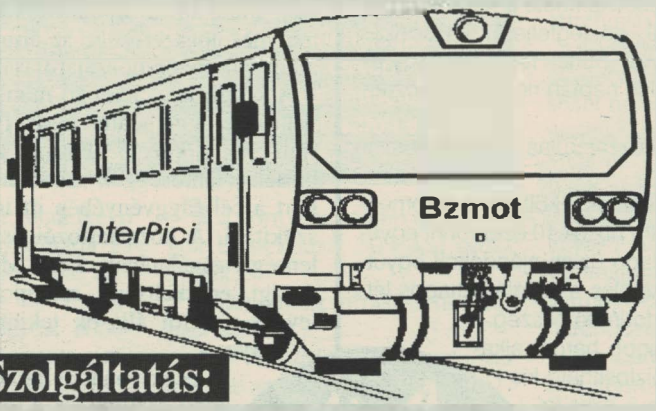
A 2004. január 1-jén induló VBKJ rendszerbe jelenlegi ismereteim szerint a MÁV Rt. vezetése kb.

MVJ TÜV ISO 9001

MÁV VASJÁRMŰ Járműjavító és Gyártó Kft.

DIN-EN 729-2

ÖNORM M 7812, DIN 6700



Tevékenységi körünk:

- vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
- vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
- 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
- Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése

InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása

Szolgáltatás:

- láng- és plazmavágás
- nagypontosságú fémmegmunkálás
- szemcseszórás
- alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése

MVJ

9700 Szombathely, Szövő u. 85.

Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

A választható elemek változatosak...

130.000 Ft-ot kíván fordítani vasutas munkavállalónként.

A rendszerbe a következő elemeket kívánják bevonni: Kiegészítő Nyugdíj Pénztár, Kiegészítő Egészségpénztár, Önsegélyező Pénztárak, Étkezési hozzájárulás, üdülési támogatás, egyösszegű lakástámogatás, továbbképzési hozzájárulás, beiskolázási támogatás, közlekedési hozzájárulás, magáncélú ruhapénz, otthoni Internet és albérleti hozzájárulás.

A felsorolt választható elemek költséghatékonyságukat figyelembe véve rendkívül változatosak. Az adó- és járulékmentes határokat még a költséghatékony esetekben is figyelni kell, nem beszélve arról a tényről, hogy a munkáltató kis kivétellel még szolgáltatói díjat is felszámol. Az adó- és járulékköteles juttatások esetében a ténylegesen felhasznált összeg közel dupláját használja fel a vasutas.

Mégis hoppon maradnak...

Amint már írtam, a MÁV a gyernekintézményeket felszámolja, a vasutas üdülőket pedig gazdasági társaságba viszi. Ha a vasutas nem a MÁV üdülőben használja fel az üdülési csekket, a vasutas üdülőket is felszámolják, így aztán hiába garantálja nyugdíjasainknak a támogatást a MÁV, mégis hoppon maradnak.

A VBKJ rendszerének vizont vannak olyan jó tulajdonságai, amelyek nyomai csak egyes esetekben találhatók meg a jelenlegi rendszerben. Ilyen a választhatóság, a vasutas maga dönti el, hogy a választható elemekből melyiket kívánja igénybe venni, és önmaga dönt a költséghatékonyságról is. A jelenlegi rendszerben csak a Pénztárak esetében dönthetünk arról, hogy pénzünket illetve a MÁV által befizetett részt arra kívánjuk felhasználni.

A két rendszer további összehasonlítása során megállapíthatjuk, hogy a VBKJ esetében minden munkavállaló egyéni elképzelése szerint teljes egészében felhasználhatja az éves keretet. A jelenlegi szociális és jóléti rendszer esetében attól függ a felhasznált összeg nagysága, hogy a kevés üdülő közül hozzájutunk e beutalóhoz, vagy a pénztárakat egyfajta befektetésnek tekintjük, vagy esetleg az ÜT rászorulónak tekint majd bennünket a szociális segély megítélésekor. Azt a tényt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy lakáscélú támogatást csak lakásvásárláskor, illetve építkezéskor veszünk igénybe.

Mielőtt beleélnénk magunkat a végtelen összehasonlításba, a vasutas úgy tudja eldönteni, hogy a jelenlegi szociális és jóléti rendszer vagy a tervezett VBKJ rendszer a legmegfelelőbb számára, ha megvizsgálja, hány pénztárnak tagja, és mennyi a MÁV befizetése a pénztártagság után az elmúlt időszakban, de az sem árt, ha utánanéz, hányszor üdült az elmúlt években. Munkabére tudatában azt is meg tudja állapítani, hogy a szociálisan rászorultak körébe tartozik, vagy soha nem lesz jogosult a segélyre.

a vasutas maga dönthet

45% igen, 45% nem, 10%-nak mindegy

A sok összehasonlítás eredményeként aztán adjuk össze, hogy a jelenlegi rendszerben mekkora összeget vettünk ki a szociális és jóléti ellátórendszerből az elmúlt években. Következő lépésként tervezzük meg, hogy a VBKJ rendszerét miként kívánjuk igénybe venni, illetve elköltenni. Legvégső lépésként pedig a két rendszer összegét összehasonlítva döntsük el, hogy melyik kedvezőbb számunkra.

A Vasutasok Szakszervezete számításai szerint a jelenlegi 130.000 Ft esetében a vasutasok 45%-a a jelenlegi szociális és jóléti rendszer megtartásával jár jól. További 45%-a a vasutasoknak a VBKJ bevezetésével lesz elégedett, és 10% azon munkavállalók száma, akinek mindegy, hogy melyik ellátási rendszert választotta.

A megoldás az összeg növelése

Ahhoz, hogy a vasutas munkavállalók nagy többsége elégedett legyen, a Vasutasok Szakszervezete csak egy megoldást ismer, ez pedig a VBKJ rendszerébe a MÁV Rt. vezetése által beforgatandó összeg növelés mértéke. A VSZ legjobb ismerete szerint a hazánkban működő VBKJ rendszerekben egy főre vetített évenkénti összeg 60.000 és 380.000 Ft között van, de ott, ahol a Kiegészítő Nyugdíjpénztár, Kiegészítő Egészségpénztár és az Önsegélyező Pénztárak részei a VBKJ rendszerének, az egy főre vetített évenkénti összeg meghaladja a 200.000 Ft-ot.

Mindig van vesztes csoport

Úgy gondolom mindenki számára kiderült, hogy ebből a vitából a MÁV Rt. vezetése kerül ki győztesen, mert bármilyen döntés születik, mindig van vesztes csoport. Lehet a szakszervezeteket szidni, és szembe is lehet állítani a kiskeresetű vagy éppen a nagykeresetű munkavállalókkal. Ha a szakszervezetek a többségben lévő pénztártagokat, az önmagukról gondoskodókat támogatják, az lesz a baj. Ha az öngondoskodás fontosságát fel nem ismerő vasutasokat támogatjuk a VBKJ bevezetésével, azzal vádolnak majd bennünket, hogy engedtünk a MÁV vezetésének. De természetesen az a vád is érhet bennünket, hogy megfeledkeztünk arról a tényről, hogy a vasutas munkavállalók egy része a valóságban is szociálisan rászorult.

Az a gyanúm, a vasutasok és velük együtt a szakszervezetek is egyre nehezebb helyzetbe kerülnek, mert az egyén érdekei szembekerülnek a csoportérdekekkel, az egyes csoportok érdekei is egymásnak feszülnek, de ami a lényeget illeti, döntésre kell vinni a VBKJ ügyét, méghozzá jó döntésre. Úgy kell döntenünk, hogy nem ismerjük az újabb adókedvezményeket és azokat a pontos szabályokat, amelyek garantálnák, hogy a szociális és jóléti rendszer csak átalakul, de nem vész el.

Döntsünk és szavazzunk

Zárjuk le az őszi tárgyalások VBKJ fejezetét, mert dönteni kell a KSZ kérdésében, a bértarifa bevezetésében, a bérfejlesztés mértékében, hogy a tervezett létszámleépítés tárgyalásáról már szót se ejtsek.

kotter

Érdekes hírek a világ vasútjairól

Hajós Béla

Villamosított vasútvonalak építésének tervei Észtországban

Az észt vasút privatizációja után korszerűsíteni akarják a szovjet korszaktól örökölt infrastruktúrát. Az *Észt Vasút Villamosítási Társaság* – amely a Tallin környéki három vonalat üzemelteti –, egy vasútállomást is akar építeni Paldiskiben, amely a vasút és a tengeri hajózás közötti forgalmat bonyolítja majd le. Az ország vasútvonalainak rekonstrukciójára és korszerűsítésére további beruházásokat kell fordítani, mivel a Szovjetunió csak azokat a vonalakat tartotta karban, amelyekre stratégiai szempontból szüksége volt. *(Rail et Transports, 2003. szeptember 10.)*

10%-kal javítani tudják a vonatoknál előforduló késéseket, és 10%-kal növelik a London-Párizs közötti forgalmat

Felavatták a brit vasút nagy sebességre alkalmas vonalát

Szeptember 16-án *Tony Blair* miniszterelnök avatta fel a brit vasút első, 74 km hosszúságú, nagy sebességre alkalmas vonalát London és a csatorna alatti alagút között. Szeptember 17-re meghívták a nagy utazási irodák képviselőit és az illetékes országos újságírókat is.

A vonal üzembe helyezésével kettős célt érnek el. Egyrészt 10%-kal javítani tudják a vonatoknál előforduló késéseket, amely jelenleg közel 75%-ot tesz ki, másrészt 10%-kal növelik a két főváros (London-Párizs) közötti forgalmat. További cél még az, hogy a vonalat el akarják adni a francia vasútnak, mivel az építésnél azt a technológiát alkalmazták, mint a francia vasút nagy sebességre alkalmas vasútvonalainak építésénél. *(Rail et Transports, 2003. szeptember 10.)*

Cég	Cím	Telefon	Leírás	Kedvezmény
Autó-Plusz Kkt.	Budapest VII., Erzsébet körút 37.	(1) 3422991	Autós, motoros tanfolyamok részletfizetéssel délelőtt, délután, hétvégén. Gyakorlati oktatás Budapest területén három tanpályán.	elméleti oktatás 20%, gyakorlati oktatás 10%
Barta Trading Kft.	Budapest XVII., II. utca 20.	(1) 2580734	Csúcs az autóvédelemben: Autolok 2000 angol mechanikus autólopást gátló, légzsákot is védi, nemzetközi tesztek győztese.	Autolok 2000 10%
Drive In Kft. Autószervíz	Budapest IX., Soroksári út. 132.	(1) 4560657	Vizsgáztatás, zöldkártya, teljeskörű autójavítás, karosszériajavítás, biztosítási ügyintézéssel. Motordiagnosztika – hibakódolvasás	munkadíj 12%, alkatrész 5-10%
Dömös Lajos	Budapest II., Felsőzöldmáli utca 28.	(1) 3256607	Minden típusú gépkocsi villamossági javítását vállalom.	15%
Éra Autójavító Bt.	Budapest XVI., Pirosrózsa utca 22/B.	(1) 4031221	Minden tipusú karambolos gépkocsi javítása garanciával. Hőkamrás fényezés. Teljeskörű biztosítási ügyintézés, helyszíni kárfelvétel.	10%, silver és gold kártya esetén térítésmentes csereautó
Globál Assist Kft.	Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 21.	(1) 4733085	Műszaki vagy baleset okozta meghibásodás esetén hívja a (1) 473-3080-as telefonszámot a nap 24 órájában, mi segítünk a bajban Magyarországon és Európában.	10%
GSM Udvar Kft.	Budapest XX., Vörösmarty u. 83.	(1) 2842659	Rádiótelefon - fax, adás-vétel, csere, új és használt készülékek, tartozékok, gyorsszerviz garanciával vezeték nélküli telefonokra is! Autóhűtők még aznap! H–P: 8–18-ig.	telefon tartozék 10% szervizköltség 15%
Gumipatika Kft.	Budapest IX., Kén utca 6.	(1) 2162733	Használt, új és futózott személy és tehergumik nagy választékban, a legolcsóbban! Nyitva: H-P: 7-18-ig, Sz: 7-13-ig. Személygumi szer. 500 tkg. 1000 Ft	gumivásárlás esetén 5%
Karaván City Bt.	Budapest XVIII., Gábor Áron utca 15/B	(1) 2919041	Új Adria lakókocsi és lakóautó értékesítés, javítás-, szerviz-, bérlet-, alkatrészkereskedelem, használt, bizományos értékesítés, Branot elősátrak.	javítási munkadíj, alkatrész 5%
Kocsi 2002 Bt.	Budapest XVI. Újszász utca 43.	(1) 4073749	Biztosításkötés, gépjármű okmányok ügyintézése, műszaki vizsgára való felkészítés, vizsgáztatás, karosszéria javítás fényezéssel, biztosítási ügyintézéssel, zöldkártya, alkatrész értékesítés.	10%, silver és gold kártya esetén 15%
Lágymányosi kipufogóbolt és szeviz	Budapest XI., Kaposvár utca 8.	(1) 2042983	Teljeskörű szerviz – Metabond raktár – Történelmi hajómodell készítés és restaurálás	autóalkatrészek, szerviz 5%
Monitor Autószervíz	Budapest XIII., Hollán Ernő utca 13-15.	(1) 3292409	Futómű-, fék-, motorjavítás, vizsgára való felkészítés, vizsgáztatás. Generátorok, indítómotorok, autóriasztók, indításgátlók.	10%
Star Autósegély	Budapest VIII., Futó u. 52.	(1) 3035644	Autójavítás, autóvillamosság, befecskendező rendszer javítása, autóextrák, segélyszolgálat 0-24-ig. Vizsgáztatás, autótuning.	10%
Szántó István Autósiskola	Budapest V., Szent István körút 17.	(1) 3318843	Autósiskola a Szent István körúton! Vonzó árak, kiscsoportos gyorsított oktatás! EDC kártyával az elméleti tandíjból 30% kedvezmény. Részletfizetés!	elméleti tandíj 30%
Szinkron 95 Kft.	Budapest VI., Benczúr utca 5. B Épület	(1) 3228271	Teljeskörű autójavítást vállalunk minden típushoz, biztosítási ügyintézéssel. Vizsgáztatás, zöldkártya kiadás.	munkadíj 10%
Tip-Coop Kft.	Budapest II., Margit körút 50/B	(1) 3167069	Akkumulátor-elem, akkumulátorok minden típusú gépjárműhöz, óriási elemválaszték, elemösszeépítés, speciális elemek.	10%
Top-Coop Kft. Autósbolt	Budapest XIII., Váci út 8.	(1) 3204359	Akkumulátor-elem, akkumulátorok minden típusú gépjárműhöz, óriási elemválaszték, elemösszeépítés, speciális elemek.	10%
Tóth Emő	Budapest III., Szentendrei út 100.		Szélvédő javítás, esztétikus rendszámgravírozás, szakszerű fényszóróbeállítás, fűtőszáljavítás ezüst oldattal, igényes autókozmetika.	szélvédőjavítás 15%, gravírozás 10%
Trainair Oktatást szervező Kft.	Budapest XIII., Raoul Wallenberg utca 9. Fsz. 7.	(1) 3204876	Oktatás, turisztikai és légiközlekedési szaktanfolyamok nemzetközi diplomával.	felnőtt képzés 10%
UNIX-Trade Kft.	Budapest XVIII., Üllői út 317.	(1) 2945916	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Budapest XVI., Veres Péter út 11/B	(1) 4039564	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Budapest III., Szentendrei út 281.	(1) 4391592	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Budapest XXII., Nagytétényi út 116.	(1) 4248104	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Budapest XVII., Zrínyi utca 136.	(1) 2585370	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Budapest XIII., Frangepán utca 55-57. Központ	(1) 2708700	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%

Cég	Cím	Telefon	Leírás	Kedvezmény
UNIX-Trade Kft.	Budapest II., Hidegkúti út 172.	(1) 2747012	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Weekendbus Közlekedési Rt.	Budapest X., Mádi utca 28-38	(1) 2626262	Személyszállítás, járműjavítás, vontatás	személyszállítás, járműjavítás, vontatás -10%
ZS+U Kft.	Budapest XXI., II: Rákóczi Ferenc út 192.	(1) 2778222	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
ZS+U Kft.	Budapest XXI., Ady Endre út 122.	(1) 4251016	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Debrecen, Kassai út 27.	(52) 500280	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Nyíregyháza, Kossuth utca 58.	(42) 400872	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Wilker Kft.	Szolnok, Baross utca 46.	(56) 412356	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Wilker Kft.	Jászberény, Kossuth út 61.	(57) 400355	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Wilker Kft.	Salgótarján, Rákóczi út 66.	(32) 511180	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Wilker Kft.	Miskolc, József Attila út 59.	(46) 413666	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Wilker Kft.	Hatvan, Rákóczi út 11.	(37) 344202	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Wilker Kft.	Eger, Vörösmarty utca 87.	(36) 413160	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Sprint Autó 2 Kft.	Soltvadkert, Kossuth utca 106.	(78) 480710	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Békéscsaba, Szarvasi utca 42-44.	(66) 445297	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Szeged, Dorozsmai út 5.	(62) 550490	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Kecskemét, Kurucz körút 8.	(76) 501080	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Szombathely, Zanati út 7.	(94) 510400	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Zalaegerszeg, Mártírok út 41.	(92) 510280	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Nagykanizsa, Csengeri út 14.	(93) 536230	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Győr, Szent Imre út 105/B	(96) 518280	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Veszprém, Házgyári út 5.	(88) 580640	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Székesfehérvár, Budai út 81/B.	(22) 500260	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Tatabánya, Kossuth utca 97.	(34) 511530	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Kaposvár, 48-as ifjúság útja 10.	(82) 510290	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%

A kedvezményadó cégek listáját a Magyar Vasutasban folyamatosan közöljük.

Milyen legyen A Magyar Vasutas?

Milyen is legyen egy szakszervezeti újság? A cikket vitaindítónak szánom! Mindezt csak azért, nehogy valaki idő előtt letámadjon, megsértődjön. Mert ha kijelentenénk, hogy minden úgy jó, ahogy van, akkor semmivel sem hazudnánk kisebbet, mintha azt mondanánk, hogy semmi se jó. Évek óta teszek különböző bíráló nyilatkozatokat a lappal kapcsolatban. Süket fülek. Most azonban látok reményt a hallóképesség javulására. Szóbeli kritikámra kaptam már olyan választ is, hogy igazad van, de miért várod el a cikkíróktól, hogy teljes, átfogó képet adjon a MÁV, azon belül valamennyi munkavállaló csoport problémáiról. Méghozzá teljes szakértelemmel. Miért nem írjátok le ti, munkavállalók, VSZ tagok a problémákat? Hát ugye!? Vitatkozzak? Nem igazán tudok. A lap múltjával (1904-ben alapították) nem kívánok foglalkozni, mivel a tizenöt évnél régebbi számokat nemcsak hogy nem olvastam, de nem is láttam. Az általam ismert időszakról viszont megállapítható, hogy stílusát nagymértékben meghatározta a mindenkori vezetés. Volt, amikor korrekt, volt, amikor radikálisabb, és bizony volt, amikor *„rezgő”* volt.

Első lépésben rögzítsük a megváltoztathatatlan, de meghatározó tényeket. *1.* A Magyar Vasutas szakszervezeti (érdekvédelmi) lap. *2.* Országos lap. *3.* Havonta jelenik meg. *4.* A kiadó szervezet tagja egy tömörülésnek. Ezek közül sok mindent nem lehet, és nem is érdemes megváltoztatni. Legfeljebb a havi történő megjelenést lehet sűríteni. Ehhez azonban pénz kellene. Valamint tartalommal kellene feltölteni a lapot. Ez viszont nagyobb létszámú szerkesztőgárdát igényel.

Milyen más paraméterek befolyásolhatják a lap minőségét, amelyek meg is változtathatók? Nézzük. *1.* Küllem. *2.* Tartalom. A küllem szempontjából mérlegelhetjük, hogy nagyobbak, avagy kisebbek legyenek-e az újság lapjai. Semmi esetre sem nagyobbítanám a lap méretét, mert az legfeljebb a parkban volna jó, hűvös nyári estéken. Kisebbíteni? Hát szerintem azt sem. Akkor mi van még? Legyen színes? Azt, hogy egy színes lap előállítása mekkora többletköltséggel jár, nem tudom. Minden ítélni, mert járatlan vagyok ezen a területen.

Mi maradt hátra? A tartalom. A cikkek anyaga. Ezen változtatni, javítani viszont a legkönnyebb, talán a legolcsóbb is. Talán azzal kellene kezdeni, hogy mi az, ami érdektelenséget, esetleg visszatetszést válthat ki. A megállapításokat a környezetemben és saját véleményem alapján teszem. Nézzük! Amikor a cikk úgy kezdődik, hogy ülést tartott a… (Nőbizottság, Nyugdíjas Bizottság, Esélyegyenlőségi Bizottság, stb), akkor mindenki tudja, hogy itt most semmiről sem lesz szó. Csupán egy-két ember szerepelni kívánt fontos, vagy annak látszó pozíciókban.

EGY-KÉT EMBER SZEREPELNI KÍVÁNT FONTOS, VAGY ANNAK LÁSZÓ POZÍCIÓKBAN...

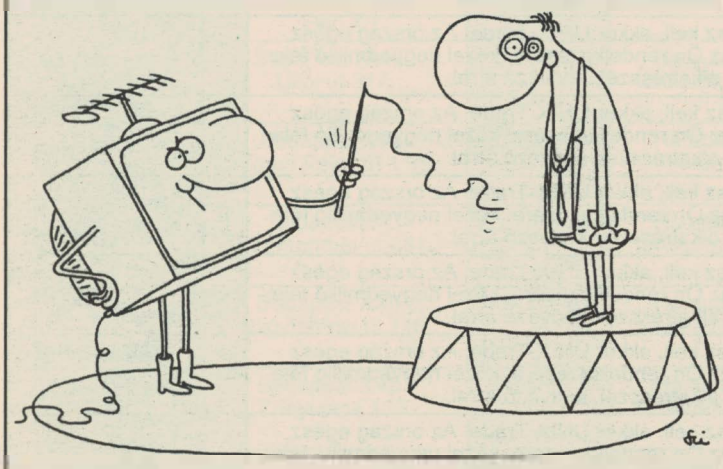
A jelen nemzedéke, szakszervezeti tagsága, nem az imázsépítő és bugyuta cikkeket akarja olvasni. Azonban még ezek a témák is megérdemelnek egy fél, de maximum egy hasábot. De nem két oldalt!

Akkor mi az, ami hiányzik? Az érdekvédelemhez kapcsolódó témáról szóló írások. Mondjuk jogszabályok (Mt, KSZ) magyarázata, csóró számára is érthető szinten. Mondjuk az átvezénylés értelmezése, stb. Mikor, mire kell figyelni. Milyen jogai vannak a munkáltatónak, a munkavállalónak? A munkavállaló tudja okosítani magát, hogy ne az egyeztetésen derüljön ki, mit kellett volna tennie, és mit nem. Tájékoztatni, felvilágosítani, oktatni, esetleg még szórakoztatni is. Mit tud ma a munkavállaló a várható leépítésekről, az átszervezésről, a bértábláról? Majd akkor érti meg, ha már minden csövön ez folyik. A MÁV eteti a VBKJ rendszert. Mit szól hozzá a szakszervezet? Legalább jó étvágyat kíván? Csodálkozunk, hogy a teszteken a munkavállaló kifejti igényét a munkáltató gondoskodására? Szemben a KSZ-szel? Bármiről lehet írni, de ne túl sokat. Sok sikert a vitához! Ha lesz!

Én megtettem!

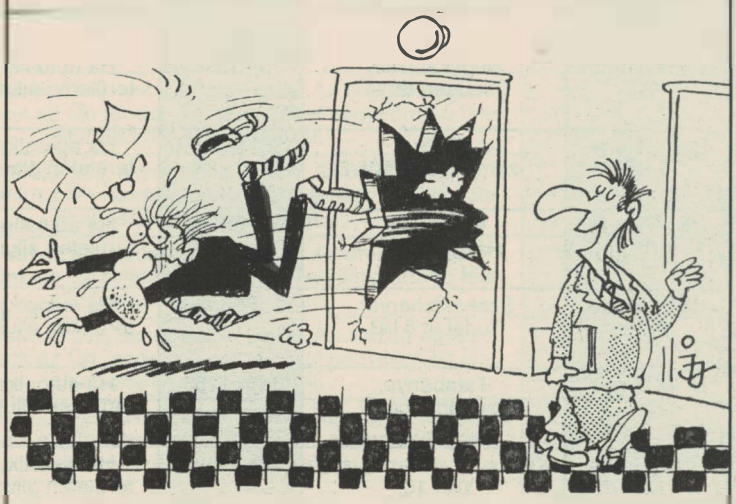
Kovács Ernő

IDOMÁR



(Szmodis Imre grafikája)

– Hallottad, hogy nagy leépítések lesznek?...



(Izsák Jenő grafikája)

TÁJÉKOZTATÓ A KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS ÜLÉSEIRŐL

Soros KÜT ülés, 2003. október 20.

1. Tájékoztató a MÁV Rt. portfóliójába tartozó gazdasági társaságok működésének eredményeiről. Előadó: dr. Tömpe István, stratégiai vezérigazgató-helyettes. A stratégiai terület is egy szolgáltatás, amely társasági szempontból vizsgálja a szállítás alakulását. Tervek készülnek a tulajdonos támogatásával. A mellékvonalak fejlesztése évek óta leállt, ezért onnan megtakarítás (bezárás esetén) sem érhető el olyan nagyságrendben, mely hasznosítható! Ez politikai kérdés is.

A MÁV Rt. társaságai - kiszervezések. Az irányítás nem volt elég következetes, nem volt központi erő hozzá, sok cég nem kapja meg a 80%-os megrendelést. Központilag kellene kezelni a társaságokat.

Kötelezettségvállalások a megbízásokra. Valamit tenni kell a járműjavítókkal. Nem egyszerű az outsorsing sem, mivel sok példa van rá, és nem lett olcsóbb így sem. Jelenleg 88 társaság mintegy 8000 főt foglalkoztat. A tulajdonhányad 0,1-100%-ig, vagyonmegőrzés a fő feladat. Vannak olyanok, akik helyett a MÁV fizeti a munkabért, 11 olyan társaság van, akik komoly adósságot halmoztak fel. Vizsgálni kell ezért az értékesíthető társaságok körét!

2. Tájékoztató a budapesti Intermoduális Logisztikai Központ létesítésének befejezéséről. Előadó: Kiss Gyula vezérigazgató. BILK-1996 kormányhatározat a létrehozásról. Magyarországon a szállítás 22-23%-a, 65%-a közúton, míg Nyugat-Európában csak 8-10%-a vasúton és 70%-a közúton valósul meg. A MÁV-on belül a kombinált szállítás 8-12%. November 17-i átadással Józsefváros bezárása megtörténik. Az árufuvarozás oldaláról a munkavállalók vállalták a szükséges részvételt a BILK területén is. Feszített technológia 100%-os kihasználás, ügyelet a zökkenőmentességért. Forgalmi szempontból is bonyolult átcsoportosításokra kerül sor Ferencvárosból, ahová pedig kirendeléssel oldják meg a létszámot.

3. Regionális Vasutak létrehozása. Előadó: Menyik Péter, igazgató. Életképes vasúti szervezetek kialakítása. Mi az alapja? PTK, Vasúti Törvény, koncessziós törvény, önkormányzati törvény. Szükséges a közigazgatási reform. Hét statisztikai régió. A modell elemei, települési önkormányzatok partnersége, a kompetencia, feladat, felelősség, finanszírozás, tulajdonforma, szolgáltató társaság kérdése. A kísérlet minimum 2 évig, MÁV-on belül első lépésként.

4. Egyebek. Az év végi munkanap áthelyezések. Üzemi terület értékesítés a Nyugatinál MÁV bérlakásokkal együtt (26 lakás). A munkavállalók jogi védelmet kapjanak. Az ÜT választások szakági feladatai.

Soros KÜT ülés 2003. október 30.

1. Tájékoztató a PMLI szervezet racionalizálás II. üteméről. Előadó: Szamos Alfonz, igazgató. Meghívott a szakágnál dolgozó valamennyi üzemi tanács elnöke. A MÁV Rt. átalakításának I. üteme júliussal lezárult. A megváltozott feladatokhoz és a hatékonyság javulásához szükséges a II. ütem. Figyelembe vették a kísérleti Regionális Vasutak működési területének egyben tartását. A hálózaton 4 osztálymérnökség és 23 főpályamesteri szakasz szűnik meg. A feladat ellátása az elsőrendű, és nem az értékesítés a motiváció! Részletes intézkedési terv készül a gyakorlati végrehajtásra. Személyes elbeszélgetés lesz az érintettekkel. Gazdasági számításokat kell végezni arra, lehet-e outsorsing (kihelyezés) 2005. félévétől. Minden érintett munkavállaló időben tájékoztatást kap.

2. Különfélék. Aktuális tájékoztató, ÜT választások, az OÉT megállapodás ismertetése, a MÁV Rt. támogatásának tervezete, a közlekedési koncepció 2015-ig.

A VOKE és a MÁV Rt. közötti racionalizálási tervezet átadása. A MÁV Rt. álláspontjának megkérése.

Bodnár József

Alapképzés
a második héten

Október első hetében az ország különböző településeiről, szinte valamennyi szakág képviseletében beiskolázást nyertek a VSZ fiatal és középkorosztály választott tisztségviselői. Már a bemutatkozáskor kiderült, ez egy igazi csapat lesz.

Az első napon a szakszervezetről általában, érdekérvényesítő képességünkről, a potyautas kérdésről, a MÁV Rt. szervezeti átalakulását követő üzemi tanács választások fontosságáról, az Mt. 42-70.§-ainak részleteiről folyt az eszmecsere.

A második nap az esélyegyenlőségről, az egyenlő bánásmódról hallottunk egy szenvedélyes előadást, melyet időnként érzelmektől sem mentes hozzászólások szakítottak meg. Ezt követően az alapszervezetek gazdálkodásáról és sok hasznos gyakorlati tudnivalóról kaptunk ismereteket. A délutáni programban először a Gt.-k helyzetéről, majd egy fórum keretében szakszervezetünk jelenéről, jövőjéről vitáztunk. A következő nap megismertük a Tagkártya Szabályzatot, a tagszervezés fortélyait, majd az őszi tárgyalási csomag összeállításának menetét, tartalmát. A negyedik napon az Mt., a KSZ, szakági, helyi függelék kötésekhez jegyezhettünk fel hasznos tudnivalókat. Megismertük az ifjúsági tagozat működését, területi felépítését, ízelítőt kaptunk sikeres programjaikból.

Zárásként értékeltük írásban és szóban, ki, hogyan élte meg a hét eseményeit. Nagyon sok figyelemreméltó javaslat született a továbblépés érdekében. Csak elszántan, tiszta szívvel szabad dolgozni, megoldást kell találni a potyautas szindrómára.

Milyennek kell lennünk szervezetként? Szolidárisnak, megbízhatónak, egységesnek, jó közösségnek és egy olyan kapocsnak a problémára, mely kollégáink számára biztosíték!

Természetesen az egyhetes program alatt szabadidőnkben is színesítettük a kiskunfélegyházi napokat.

A búcsúzáskor tett kérést: visszatérve a munkaterületére, mindenki léptessen be egy tagot, többen túlteljesítették. Ez ad megnyugvást, illetve további lendületet a tanfolyamvezetőnek. Szeretném, ha minden új titkár minél hamarabb átesne ezen a „tűzkeresztségen".

Bodnár József

Érdekes hírek a világ vasútjairól

A pályaudvarok korszerűsítését halasztják Nagybritanniában

Csökkennek a remények a brit pályaudvarok korszerűsítésére. Az utasok védelmére előirányozták fedett váróhelyiségek létesítését mintegy ezer megállóhelyen, információs rendszerek kiépítését, video felügyeleti rendszerek telepítését, de az illetékes hatóságok úgy döntöttek, hogy az erre a célra tervezett 53,4 millió font (77 millió euró költségvetést a felére kell csökkenteni. Csupán 68 pályaudvar részesülhet rövid időn belül az új berendezések használatának előnyeiben, míg 25 pályaudvaron elmarad például a toilettek létesítése. *(Rail et Transports, 2003. szeptember 10.)*

Hajós Béla

Nyugdíjas *tisztségviselők képzése*

A *Vasutasok Szakszervezete* Országos Nyugdíjas Szervezete öt év után először, háromnapos felkészítő tanfolyamot tartott a nyugdíjas elnökök és főbizalmiak részére 2003. október 20-21-22-én Balatonbogláron, a MÁV Rt. vállalati üdülőjében. A meghívott 105 tisztségviselőből 100 megjelent.

A tanfolyamot az indokolta, hogy az elmúlt időszakban teljeskörű szakszervezeti választásokra került sor. A VSZ és az ONYSZ kongresszusai elfogadták dokumentumait (Alapszabály, SZMSZ), személyi változások történtek. Volt ennek az elmúlt öt évnek egy kemény szakszervezet-ellenes időszaka is.

Az volt a célunk, hogy tájékoztatást adjunk a MÁV Rt.-nél végbement szervezeti változásokról, valamint számbavegyük azokat a nyugdíjasokat érintő kérdéseket, amelyek a MÁV Rt.-ben, együttműködési megállapodásban, vagy máshol szerepelnek. Természetesen nem hagyhattuk el a kongresszusokon elfogadott programok ismertetését sem. Az előadásokat a témákat kiválóan ismerő szakértők, vezetők tartották.

Az első nap délután a VSZ nyugdíjas alapszervezeteinek és csatolt csoportjainak helyzetéről, az ONYSZ III. Kongresszusának célkitűzéseiről tartott tájékoztatást *Pallos György,* elnök. A 77 alapszervezet, 16 csatolt csoport és 65 szakszervezeti klub mintegy 17000 tagot tart nyilván, de az érdekvédelmi tevékenység a vasutas nyugdíjasok teljes körére kiterjed. Megállapítást nyert, hogy nem kedvezőek a szervezeti, személyi feltételek sem a taglétszám, sem a tisztségviselők tekintetében.

A szervezetet az elöregedés jellemzi, az utánpótlás minimális, a tagdíj befizetési morálon is van javítani való. Példaértékűnek ítélte a civil nyugdíjas szervezetekkel való kapcsolattartást. A MÁV Rt.-vel kötött megállapodást mindkét fél törekszik maradéktalanul teljesíteni.

Másnap reggel a MÁV Rt. előtt álló feladatok, az átszervezéssel kapcsolatos kérdések, valamint a jóléti és szociális rendszerben történő változások szerepeltek napirenden. A MÁV Rt. szervezeti átalakítását az EU elvárásainak megfelelően kívánják végrehajtani, ezért az elavult struktúrát modernizálni kell. A vasúti pályák felújítása, valamint más országok vasúttársaságai részére szabad hozzáférés biztosítása szükséges.

Fejleszteni kell az eszközparkot, növelni a szolgáltatások színvonalát, ki kell szolgálni a fuvaroztatók igényeit, vagyis üzleti alapon kell működtetni a MÁV Rt.-t. Eredményes működtetés csak akkor valósítható meg, ha az állam mint tulajdonos, a megrendelt szolgáltatások ellenértékét évente maradéktalanul kiegyenlíti a törvényi előírásoknak megfelelően. A nehézségeket fokozza, hogy kb. 10-11 ezer főt fenyeget a létszámleépítés veszélye. A választható béren kívüli juttatási rendszer bevezetésével változás várható úgy az aktív dolgozók, mint a nyugdíjasok szociális juttatásának tekintetében. A nyugdíjasoknál az elő- és utószezonban a vállalati üdülő igénybe vehető, de a tervek szerint jövőre a MÁV Rt. az üdülőket értékesíteni akarja. Vállalati segély nem kerül be az új juttatási rendszerbe. A nyugdíjasok vasutasnapon, valamint az Idősek Világnapján továbbra is részesülhetnek kitüntetésben.

A MÁV Nyugdíjbiztosítási Igazgatóság vezetője tájékoztatót adott az igazgatóság feladatairól, a közel 128 ezer nyugdíjas nyugdíjának, egyéb juttatásainak megállapításáról, folyósításáról. Ismertette a kivételes nyugdíjemelés számadatait és az időszerű kérdéseket.

Az MSZOSZ *Nyugdíjas Szövetség* elnöke a szervezet feladatait, a FERPA szerepét, az Idősügyi Tanácsban végzett tevékenységét hangsúlyozta. Sajnálatos módon a vasútegészségüggyel kapcsolatos beszámoló az előadó másirányú elfoglaltsága miatt meghiúsult, bár ezt az előadást mindenki érdeklődéssel várta. Terveink szerint szűkebb körben szeretnénk ezt az elmaradást rendezni.

Az elmaradt előadást pótolta dr. *Kun Dezső* alelnök tájékoztatója, amit az Idősek Nemzetközi Cselekvési Programja tervezetéről tartott.

Simon Dezső, a VSZ elnöke a szakszervezeti mozgalom időszerű kérdéseiről, a kormány döntéséről tájékoztatta az érdeklődőket. A harmadik napon az ÖTA ügyvezető elnöke részletes és mindenre kiterjedő tájékoztatást adott a szolgáltatásokról.

Bízunk abban, hogy a következő tanfolyamra nem kell újabb öt évet várni.

Győri István
ONYSZ ügyvezető elnöke

Idősek Világnapja *a megbecsülés ünnepe*

A *MÁV Rt.* Vezérigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete és a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége közösen rendezett ünnepségen emlékezett meg az Idősek Világnapjáról október 9-én Budapesten, a Törekvés Művelődési Központban.

Az Idősek Világnapja a szeretet és a megbecsülés ünnepe, úgyis mondhatnám, leltárkészítés arról, hogyan gondoskodunk a nyugdíjasokról – mondta köszöntőjének bevezetőjében *Udvari László,* a MÁV Rt. Igazgatóságának elnöke, majd a vállalatpolitikáról, a vasútreformról és az EU csatlakozásra való felkészülésről beszélt. Mint mondta, a vasút nehéz időket él át, nemcsak nálunk, hanem Európaszerte. Emiatt elkerülhetetlenné vált a reform.

A reformot, az EU-hoz való csatlakozást a menedzsment úgy alakította ki, hogy a Magyar Államvasutak Részvénytársaság egy vállalatként, de négy üzletágra – pályavasút, személyszállítás, árufuvarozás, gépészet – bontva működik. Kidolgoztunk egy újjászületési programot is, melynek célja, hogy versenyképes vasutat hozzunk létre. Ehhez kialakítottuk a politikánkat. Lényege, hogy a személyszállításban olyan szolgáltatási rendszert tervezünk, amely Budapest és a nagyvárosok elővárosi közlekedésére koncentrál, ahol teljes járműkonstrukciónak kell végbemennie. Az elkövetkező években mintegy 150 új, korszerű motorvonat fogja szolgálni az elővárosi és az InterCity közlekedést.

Az áruszállításban legfőbb feladat a versenyképesség növelése. Ezt úgy szeretnénk megteremteni, hogy más vasúttársaságokkal szövetségi rendszereket alakítunk ki. Együtt nagyobbak a piaconmaradási esélyeink.

Az elnök a vasutas nyugdíjasoknak nyújtott támogatásokra is kitért. Mint mondta, a nyugdíjasok elő- és utószezoni üdüléséhez a társaság nettó 150 millió forint, a szociálisan rászorulóknak pedig évi 15 millió forint szociális segélyt nyújt.

A Vasutas Országos Közművelődési Egyesület (VOKE) évi 90-100 millió forint támogatásban részesül. Ennek keretében az országban 48 nyugdíjas klub működik. A különböző regionális és országos nyugdíjas rendezvények lebonyolítását 4 millió forinttal támogatják. Az idén a vasutasnap alkalmából 10, az Idősek Világnapján 4 kiemelkedő közösségi munkát végző nyugdíjas szakszervezeti és klubszövetségi aktivista részesült Vezérigazgatói Dicséret kitüntetésben.

Udvari László bejelentette, hogy a felsorolt juttatásokat a MÁV Rt. 2004-ben is biztosítja a nyugdíjasoknak.

Pallos György, az ONYSZ elnöke a szervezet szerepéről, kapcsolatrendszeréről és az idősügyi politikáról beszélt. *Horváth László,* a klubszövetség elnöke pedig a szövetség, illetve a klubok munkájáról számolt be. Az ünnepi szónoklatok után kitüntetések átadására került sor. A MÁV Rt. vezérigazgatója a vasútüzem és a nyugdíjasok érdekében végzett példamutató munkájuk elismeréséül Vezérigazgatói Dicséretben részesítette: *Antal Andrásnét,* a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége alelnökét, *Csáki Jenőnét,* a VSZ záhonyi terület szervezőjét, *Hegedűs Sándor* nyugdíjas klubvezetőt Lőkösházáról és *Kancsár Mártont,* a VSZ ONYSZ ceglédberceli nyugdíjas szervezetének elnökét. A kitüntetést *Udvari László* adta át.

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége Dicsérő oklevél elismerést ketten kapták: *Szabó László* nyugdíjas elnök Kisújszállásról és *Dani Mihály* nyugdíjas elnök Orosházáról. Az okleveleket *Simon Dezső,* a VSZ elnöke adta át.

A Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége Oklevél elismerésben öten részesültek. *Meszesán László* állomásfőnök Lőkösháza, *Papp Lajosné* klubvezető Debrecen, *Garaguly Zsigmond* klubvezető Kisújszállás, *Bodor Istvánné* klubvezető és *Baross Gábor* Vasutas Nyugdíjas Klub, Szolnok. Az elismeréseket *Horváth László,* a Klubszövetség elnöke adta át.

Visi Ferenc

IMBOLYGÁS A SEMMI ÉS A LÉT KÖZÖTT
A depresszió

„A DEPRESSZIÓ TÜNET-EGYÜTTESE AKKOR LESZ SÚLYOS, HA VALAKINEK MÁR KEDVE SINCS OTTHONRÓL KIMOZDULNI." *(BUDA BÉLA)*

Régóta ismert, sok embert érintő betegségről van szó. Történetéhez hozzátartozik, hogy már az ókorban is ismerték, a középkorban viszont a bűn megnyilvánulásának tartották. Napjainkban a depresszió világszerte népbetegségnek számít, miként hazánkban is. A szakemberek előrejelzése szerint 2020-ra az emberiség számára a depresszió jelenti az egyik legnagyobb közegészségügyi problémát. Az Egyesült Államokban 20 millióan szenvednek depresszióban. Évente 30 ezren követnek el öngyilkosságot. Hazánkban a felnőtt lakosság 15 százaléka, 1,2 millió ember életében legalább egyszer átesik a depresszión. Sajnos jelenleg is növekszik a számuk. Az összes depressziós 20 százaléka időskorú. A 60 éven felüliek 20 százaléka erősen, 40 százaléka enyhébben depressziós. Ezek alapján reálisan állíthatjuk: a depresszió korunk jellegzetes állapota.

Kiváltó okok

A depresszió latin szó. A „deprimo" igéből származik. Eredeti jelentése: lenyomni. Mi a depresszió? A szomorúság mély formája. A depresszió egyfajta egyensúlyhiány, amely átfogó megközelítést igényel, hiszen a testre, az elmére és a lélekre egyaránt hatással van. A depresszió pszichés zavar, az agyműködés zavara. Olyan betegség, egyszersmind lelki sérülés, amely az ember egész életvitelét érinti. Ez az egyik leggyakoribb pszichiátriai betegség.

Melyek a kiváltó okai? Az örökletes hajlam, a maradandó gyermekkori emlékek, haláleset, válás, az idős kor, a stressz, a túlhajszoltság, az állandó feszültség, a fényhiány okozta biológiai folyamatok. A cukorbetegség, a magas vérnyomás és más betegségek gyakran járnak együtt depresszióval. Az alkohol és a drog alapja és következménye lehet a depressziónak. *Tringer László* professzor, a Magyar Pszichiátriai Társaság elnöke azonban emlékeztet rá: tévhit az, hogy a depressziót mindig valamilyen negatív esemény váltja ki. Sokoldalú tapasztalatok bizonyítják, hogy ez a betegség bárkivel, bármikor előfordulhat.

Statisztikai adatok igazolják, hogy a munkanélküliek között magasabb a betegek előfordulása, ami nem meglepő, hiszen nem pusztán az a tény bántó, hogy valaki elveszti a munkahelyét, hanem a leértékelődés, a fölöslegesség érzése. A diplomás munkanélküliek méginkább mély válságként élik meg munkahelyük elvesztését.

Egy nemrégen végzett felmérésből kiderült, hogy 1988-1995 között a depressziós tünetektől szenvedők száma jelentősen növekedett. 1988-ban a megkérdezettek 24,3 százaléka jelzett depressziós tüneteket, hét évvel később 31,8 százalék számolt be hasonlókról. A súlyos depresszió aránya 2,9-ről 7,1 százalékra nőtt. (Depresszió: a bezárt pokol. Népszabadság, 2003. augusztus 16.)

Az alapvető, sodró erejű társadalmi, gazdasági, politikai változásokat egyesek eufórikus örömmel élték meg, mások csalódott letargiával, dühös, sértett, ingerült elkeseredéssel. Kialakult a győztesek, a kedvezményezettek és a vesztesek, a kárvallottak köre, az ezzel járó fel- és leértékelődéssel, hangulat- és életmódváltozással. Kilátások nyíltak és lehetőségek szűntek meg, emberi kapcsolatok, barátságok szakadtak szét, alakultak át, a változások hatásai forrongva munkáltak a fejekben, a szívekben, a lelkekben. Mindez tükröződött – s ha lecsillapodva is, de máig jelen van – az emberek közérzetében, magatartásában, érzés- és gondolatvilágában. Bizonyítékául annak, hogy a társadalom állapota, a korszakváltások lényeges tényezői az emberek tudatának, egészségének.

A főbb tünetek

Akinek vérszerinti rokonai között van depressziós beteg, az gyakrabban válik maga is azzá, mint az átlagnépesség. Nem maga a betegség öröklődik, hanem az arra való hajlam. A Hemingway-családban sem a Nobel-díjas író volt az első beteg: apja és nagyapja is depresszió volt, ők is öngyilkosságot követtek el. Számos híres embert is találunk a depressziósok között. Például *Latinovits Zoltánt, Juhász Gyulát, Csontváry Kosztka Tivadart, Vincent van Goghot, Michelangelot, Churchillt, Abraham Lincolnt* és sokan másokat.

Melyek a depresszió főbb tünetei, ismertetőjegyei? Ilyen a hangulati nyomottság, rezignáltság, az állandósult szomorúság, reménytelenség, az üresség érzése, a nyugtalanság, ingerlékenység. A depressziós ember kerüli az emberi kapcsolatokat, tanácstalanná válik, beszűkül, elmegy mindentől a kedve (tudom, mert én is voltam depressziós). Már nem érdeklik az olyan dolgok, amelyeket korábban szeretett és élvezett, bűntudat, alvászavar és étvágytalanság gyötri. Úgy érzi, magára maradt, értelmetlenné vált az élete, öngyilkosság körüli gondolatai támadnak. Ez olyan életérzés, mint a van helyett a nincs. A semmi és a létezés közötti imbolygás. Sóvárgás a semmibe, az elérhetetlenbe.

A depresszióra hajlamos ember negatív beállítottságú. „Jó, de azért..." nem kedveli a pozitív híreket. Tartózkodik az új dolgoktól. Sok gondot okoz hozzátartozóinak, jelentős terhet ró környezetére, az egészségügyre, a gazdaságra, hiszen sok pénzt jelentenek a kezelések.

A depresszió a nőknél gyakoribb. Ennek – egyebek mellett – oka, hogy a nők mélyebben élik át a veszteségeket, sérülékenyebbek és nagy teher hárul rájuk a munkában, a háztartásban, a gyermeknevelésben. Az idősek körében a 30 százalékot is eléri a depressziósok aránya, de emelkedik a fiatalon megbetegedők száma is.

A depresszió időtartama általában 6-9 hónap, ám akár 2 évig, vagy még tovább is eltarthat, mi több, ismétlődhet, újra kiújulhat, különösen idősebb korban. A depressziós betegségnek többféle csoportja, változata van: enyhébb és erősebb. Beszélünk mániás depresszióról is, ami a levertség, a kedvetlenség ellenkezőjét, a felhangoltságot, a túlzott aktivitást jelenti. Eredetére nézve a depresszió különböző lehet: testi, lelki, idegrendszeri, személyiségi, magatartási.

Közös vonásuk – többek között –, hogy mindegyiket kezelni, gondozni kell, mert a következmények súlyosak lehetnek. Az öngyilkosságok hátterében ugyanis rendszerint a depresszió áll. A gyógyuláshoz vezető úton az első lépés a betegség felismerése és vállalása. Ez utóbbit azért kell hangsúlyozni, mert sokan nem vallják be, hanem leplezik, szégyellik betegségüket. Attól félnek – nem egészen alaptalanul –, hogy leértékelik, háttérbe szorítják őket.

Fontos annak tudatosítása, hogy a kiutat nem az alkohol, a nikotin, a drogok használata jelenti, hanem a szakszerű orvosi kezelés, amely lehet gyógyszeres (bő a választék), lelki és elektrosokkos is. Enyhébb esetekben jót tesz a fényterápia, a minél több természetes fény. Használhatók a gyógynövény-kivonatok. Sokat segíthet a család is a megelőzésben, a felvilágosításban, tájékoztatásban, a megfelelő légkör kialakításában. További segítséget nyújthat a művészetterápia (amiben magam is részt vettem annak idején, tanúsíthatom hasznosságát). Értékesek ugyanis azok az információk, üzenetek, amelyeket a rajzok, festmények, szobrocskák színei, vonalai a betegek érzéseiről, gondolatairól közvetítenek.

Magyarországon évente százezer emberből huszonkilenc vet véget önkezével az életének. Egyiptomban, Panamában vagy Bolíviában mindössze kettő – mondja *Gábor S. Pál* pszichiáter, főorvos, a pánikbetegség nemzetközi hírű szakértője. Minden második pánikbeteg depressziós is. A két betegség együtt 26 százalékot, öngyilkossági rizikót jelent. (Népszabadság, 2003. április 28.)

Szerencsére vannak – ha nem is olcsó – jó gyógyszerek és vannak kiváló szakembereink. Vannak, de kevesen. Többre lenne szükség, mert kevés idő jut a betegekre. Sok kezeletlen beteg él az országban. Több figyelmet és jobb feltételeket érdemel a pszichiátria. Mind a kórházi ellátásban, mind a járóbeteg ellátásban.

* * * *

Mellékelem a kedves olvasó számára a Lehangoltsági Tesztet, amelynek kitöltése segítséget nyújthat ahhoz, hogy ajánlatos-e lehangoltsága miatt pszichiáterhez fordulnia. (A kérdőív Pöldinger svájci professzor munkája, *dr. Rihmer Zoltán* hazai módosításában.)

1. Szomorúnak, örömtelennek érzi-e magát?

2. Változott-e érdeklődése a külvilág iránt?

3. Kevésbé kezdeményező, mint hetekkel, hónapokkal ezelőtt?

4. Kimerültnek, indítékszegénynek, döntésképtelennek érzi magát?

5. Érez-e idegességet, belső feszültséget, szorongást?

6. Változott-e az alvása?

7. Vannak-e fájdalmai, érez-e nyomást a mellkasában?

8. Változott-e az étvágya és a testsúlya az utóbbi időben?

9. Vannak-e nehézségei a szexuális életben?

(Nők Lapja, 2003. május 7.)

„Mindenkinek lehetnek hangulatingadozásai, rossz napjai anélkül, hogy depresszióban szenvedne."

(Dr. Piczkó Katalin, pszichiáter)

Válaszd az EGÉSZSÉGet

A *Vasutas Egészségpénztár* egyre nagyobb hangsúlyt fektet az egészségmegőrző szolgáltatások támogatására, ezért vezette be 2003-ban a kerékpárok, sporteszközök támogatását a szerződött partnereken keresztül. Egyre népszerűbbek tagjaink körében az üdülési, gyógyüdülési szolgáltatások is, amelyek szintén a szerződött partnereken keresztül vehetők igénybe.

Több tagunk érdeklődött arról, hogy a béren kívüli juttatások bevezetése után miként juthat hozzá a szolgáltatásokhoz. A *Vasutas Egészségpénztár* jelenlegi működését nem befolyásolják a béren kívüli juttatásokról (VBKJ) folyó tárgyalások.

A Vasutas Egészségpénztár működését nem befolyásolja a VBKJ

A Vasutas Egészségpénztár felkészült arra, hogy a MÁV bevezeti a VBKJ-t, de a döntés a MÁV Rt. és a szakszervezetek között folyó tárgyalások függvénye. A pénztár a jövő évben is a szokásos rendben fizeti a szolgáltatásokat, függetlenül attól, hogy a tárgyalásokon milyen döntés születik. A továbbiakban tervezzük, hogy szolgáltatásainkat – jogszabályi lehetőségek között, a pénztártagok érdekében – tovább bővítjük.

Bővebb felvilágosítást a *www.epenztar.hu* címen, illetve a 01-41-36, 01-41-79 telefonszámokon kaphatnak tagjaink és az érdeklődők.

Közgyűlési meghívó

A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár Küldöttközgyűlése 2003. december 9-én (kedden) 10.30 órakor, a MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében (Budapest, VI., Nyugati tér 1-2.) kerül megrendezésre.

Napirendi javaslatok: 1. Tájékoztató a Vasutas Nyugdíjpénztár működéséről. **2.** A 2004. évi pénzügyi terv elfogadása. **3.** Alapszabály módosítása. **4.** Zárszó.

A küldöttek részére névre szóló meghívót és a napirendhez előterjesztést küldünk.

A napirendhez kapcsolódó előterjesztés 2003. november 21-től megtekinthető a Vasutas Nyugdíjpénztár székhelyén (Budapest XIV., Colombus u. 35.).

Határozatképtelenség esetén a Küldöttközgyűlést 11.30-kor tartják meg, amely az eredeti napirend szerint a jelenlévők létszámától függetlenül határozatképes.

Vasutas Nyugdíjpénztár Igazgatótanácsa

KÖSZÖNET

Köszönetünket szeretnénk kifejezni azért, hogy a ***Vasutas Bérlet Erkel Színházi sorozatának rendszere ismét visszaállt.*** Évtizedekkel ezelőtt még *Horváth Ferenc* és *Pallos György* voltak ennek lelkes szervezői és támogatói, a szakszervezeti központ kultúrosztályáról.

A 42 évi folyamatos, szinte *„teltházas"* évad folytatását nagy örömmel fogadták a színházkedvelő és zeneszerető dolgozók. A rendkívül jó időpontban, (vasárnaponként délelőtt 11 óra) nagyon kedvező árakkal igénybe vehető bérletet a pécsi területi igazgatóság területéről több, mint 150-en vették meg.

A bérlet visszaállításának sikere nagyban *Varga Ferenc* munkatársunknak köszönhető.

Hasonlóan élénk érdeklődés volt a *József Attila Színház* nívós sorozata iránt is, amely már több, mint 30 éves. Itt vasárnaponként délután 3 óra az időpont, mérsékelt helyárakkal. Területünkön több, mint 50 bérlettulajdonos van.

A szervezési osztályok részéről mindig segítőkész és udvarias kiszolgálást kapunk. A többi területi igazgatóság részéről is megvan az érdeklődés.

Kovács László

EURÓPA

Pár évvel ezelőtt biztosítási ügyet próbáltam intézni Nagyváradon a félfogadási időben. Természetesen csak románul tudtak, de szerencsére velem volt erdélyi barátom, aki fordította, hogy az ügyintéző hazament, mert fontos meccs van a tévében. Valami hasonlót éreztem a váci TIGÁZ kirendeltségén október 31-én, pénteken. A félfogadás 8 óra 30-kor kezdődik, papíron. A folyosó tömve. Emberszag. Mindenki szemlesütve vár, Isten mentsen az ügyintéző rosszindulatától. Néha végigkopog lakkcipőjével a folyosón egy miniszoknyás, feketeharisnyás negyvenéves nő. Nem nagyon nézik meg. Nyolc óra ötvenöt, elkezdődik. Egy farmeros pocakos férfi ügyintéz, a jobb kezén megvillan az aranykarkötője. Aláír, pecsétel, számlát ad. Hatszázötven forintért kapok egy engedélyt. Háborgok.

Ezzel szemben az ELMŰ kirendeltségén sorszámot kapok, öt perc várakozás. Világos, tiszta várakozó helyiség, üres székek. Az ablak mögött egyenblúzos, egyensálas hölgyek mosolyognak. Egy perc alatt megkapom az engedélyt, ingyen. Gondolkodom. Lehet-e az a baj, hogy az ELMŰ-t németek privatizálták, a TIGÁZ-t olaszok. Az nem lehet, mindkettő európai. Május 1-től bennünket is bevesznek, Nagyváradnak még várni kell.

Tonzor Péter, Dunakeszi

Legyen a partnerünk!

A Magyar Vasutas olyan információhordozó, amely időben ér a megfelelő helyre. Segítségével azokhoz szólhat, akik pontosan értelmezik az Ön üzeneteit! Hirdessen, informáljon

A MAGYAR VASUTASBAN!

Az együttműködés érdekében keresse a szerkesztőséget: *1023 Budapest, Ürömi u. 8.*
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622

Köszönet az 1%-ért!

A Vasúttörténeti Alapítvány köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át az elmúlt évben részükre felajánlották.

2002-ben az APEH által átutalt 477.536 Ft-ból fedeztük a tízéves jubileumi és alkalmi vasúttörténeti kiállításaink és rendezvényeink költségének egy részét.

Nagy József kurátor

Személyi kölcsön a Vasutasok Szakszervezete tagjainak *

A Karácsonyi Ünnepek közeledtével ismét segíteni szeretnénk Önnek, hogy családja, gyermekei álmait, kívánságait megvalósíthassa a Beneficial Rt. fedezet nélküli személyi hitelével melynek most kedvező kamata az Ön pénztárcáját kíméli.

Most is kivételesen előnyös kamatkondíciókat biztosítunk

2003. december 31-ig

Szabadon felhasználható személyi hitelek fedezet és kezelési költség nélkül!*

Példa havi törlesztésre

Kölcsön összege	*Havi törlesztőrészlet*	*Futamidő*
500.000, - Ft	***14.734,- Ft***	***60 hónap***

Kivételesen kedvező kamatkondíciók a VSZ tagoknak:

200.000 Ft - 999.999 Ft-ig 25,2%
1.000.000 Ft - 2.000.000 Ft-ig 24%

Beneficial Rt.

- 12-60 hónapig terjedő futamidővel
- hitelünket nem terheli semmilyen kezelési költség, illetve hitelbírálati díj
- az egyszerűbb, problémamentes visszafizetés érdekében postai befizetés helyett akár banki átutalással is fizethet
*- előzetes időpontegyeztetés alapján, szerződéskötést követően 2 munkanapon belül a bankszámlájára utaljuk az összeget**

Igényeljen kölcsönt még ma, hívja most munkatársunkat, (06-1) 411-7618-as, a 411-7638-as,vagy a 411-7668-as telefonszámon!

*Előfeltételek: Magyar állampolgárság, 23 éves életkor, jelenlegi munkahelyén minimum 12 hónapos folyamatos munkaviszony, minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 65.000 Ft. A hitel odaítélése minden esetben hitelképesség függvénye.

Az igényléshez az alábbi dokumentumokat kell magával hoznia: - érvényes személyi igazolványát, adókártyáját, utolsó 2 havi bankszámlakivonatát, 30 napnál nem régebbi munkáltatói igazolását, 30 napnál nem régebbi vezetékes telefonszámla, vagy az Ön nevére és lakhelyére szóló előfizetéses mobiltelefon számla, illetve VSZ tagsági igazolását.

Nyugdíjasok esetében: a hitel igénylésekor maximum 65 éves életkor, nyugdíjas igazolvány, utolsó nyugdíjszelvény, vagy a nevére szóló nyugdíj összegét is tartalmazó utolsó 2 havi bankszámlakivonat, 30 napnál nem régebbi vezetékes telefonszámla, vagy az Ön nevére és lakhelyére szóló előfizetéses mobiltelefon számla, illetve VSZ tagsági igazolás.

További, hiteligényléssel kapcsolatos információért kérjük, hívja a fenti telefonszámot. Jelen tájékoztató a figyelemfelkeltés célját szolgálja, a Beneficial Rt. részéről nem minősül nyilvános ajánlattételnek. A hitel nem vehető igénybe üzleti célra. A hitelt a Beneficial Rt., mint pénzügyi szolgáltató nyújtja.

A **THM értéke: 26,82%; 28,32%.** A hitelhez lehetőség van hitelfedezeti biztosítás igénybevételére.

A Beneficial Rt. központi irodájának címe: East-West Business Center, 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3., ahol barátságos és segítőkész munkatársak várják jelentkezését, hogy akár már holnaptól változtathasson az életén!

Hitelt adunk elképzeléseinek...

V. Országos Vasutas Ulti Bajnokság

Az ulti Magyarország legnépszerűbb kártyajátéka. Ezt a játékot különösen sokan művelik a vasutasok körében. A 2002. évi bajnokság sikerére alapozva kerül megrendezésre az **V. Országos Vasutas Ulti Bajnokság.**

A versenyben mindenki részt vehet, aki elfogadja a játék- és versenyszabályainkat.

A verseny helye: MÁV Rt. Budapesti Területi Igazgatóság. (Budapest, Kerepesi út 3-5.) Nagytanácsterem.

A verseny ideje: 2003. november 29., 9.30-16.00 óráig.

Nevezés: nevezési lapokon, amelyek a területi képviseleteken, illetve korlátozott számban a helyszínen megtalálhatók.

Díjazás: I-IV. helyezett részére tárgyjutalom.

A versenyben tényleges dolgozók és vasutas nyugdíjasok vehetnek részt. Az arcképes igazolvány felmutatása kötelező.

Minden kedves résztvevőnek jó játékot és jó lapjárást kíván

a Versenyrendezőség

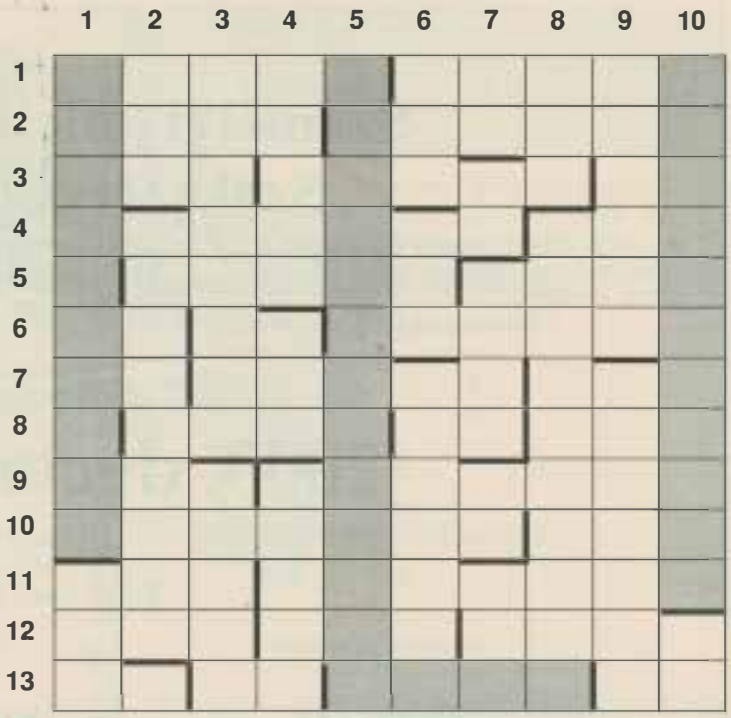
Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint **a MÁV Rt. vasúti kocsizár gyártója** örömmel tudatja, hogy megkezdte a minden igényt kielégítő **fém és müanyag jelképes** és **biztonsági zárak** gyártását és forgalmazását mind vasúti, mind közúti célra, magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



Szülővárosa (függőleges 10.) szoboravatással tisztelgett író fia (függőleges 1.) születésének 125. évfordulóján.

Egyik legismertebb művének a címe (függőleges 5.) sorban. **Készítette: Bánszegi József**

VÍZSZINTES:

1) Ausztrál erszényes, – izraeli politikus; **2)** II. VH. szovjet repülőgép, sínpár; **3)** Egyik nagyhatalom, – karikák, – kínai hosszmérték; **4)** ….Ibaruri, – Van ereje; **5)** Ittrium vj., – kellemetlenség, – nélkül (lat.); **6)** Angol gk. jel, – Neptunium vj., – Forró zsír igéje; **7)** Jugoszláv gk. jel, – kétszeres, – úgy párja; **8)** Urán vj. – ősgyík becézve, – betű kiejtve, – lóbetegség; **9)** Drogfajta, – gyümölcsöt szárítaná; **10)** Tudatzavar (orv.), – zamata (keverve); **11)** Egyik végtag, – nyelvtanilag fokozza; **12)** Egy (ang.), – kérdőszó, – animáció (röv.); **13)** Radon vj., – Antimon vj. – sport club;

FÜGGŐLEGES:

1) Megfejtendő, – időszak; **2)** Amerikai Államok Szervezete, – törvényvédő szakember, – nitrogén; **3)** Görög város, – határ téli jelzője,; **4)** Meg…(bűnhődik), – fönici-ai nép, – férfinév (vissza); **5) Megfejtendő;** 6) Víz és föld elegye, – kerek része, – bagózol (vissza); **7)** Ezüst vj., – előd, – csík a vállapon, – ara hangzói, – francia titkos szervezet; **8)** Ollós állat, – kerékpározni; **9)** Kapcsolt (számítástechn.), – származás (gör.); **10) Megfejtendő,** – római 1100;

Előző számunk helyes megfejtése:

Gazdasági növekedéssel Azonos mértékben emelkedjen.

A Magyar Vasutas novemberi számának lapzártája 2003. november 3. Az újságba szánt írásokat közvetlenül *Détári Attiláné* részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Főszerkesztő: KARÁCSONY SZILÁRD ● Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelős kiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke ● Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomdai előállítás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelős vezető: MATOLCSY MIKLÓS vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu, E-mail: info@szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000

ALAPÍTVA: 1904-BEN

MAGYAR VASUTAS

ÁRA: 55,– FT XLVII/12. A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA 2003. DECEMBER

Nagygyűlésen tiltakoztunk

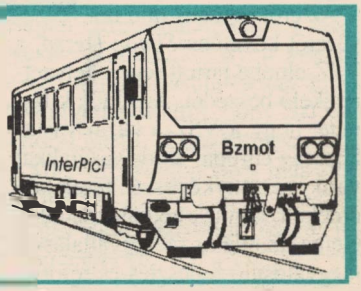
A KORMÁNYDÖNTÉS ELLEN

Zsúfolásig megtelt a MÁV Rt. Nyugati Pályaudvarral szemben található Konferenciaterme 2003. december 8-án a *Vasutasok Szakszervezete* tisztségviselőivel és tagjaival. A VSZ Kibővített Választmányi Nagygyűlésének napirendjén a vasúti reformot forráshiány miatt kiüresítő, pusztán a munkavállalók számára hátrányos létszámcsökkentés végrehajtását támogató kormánydöntés elleni tiltakozás szerepelt. A Nagygyűlés által elfogadott Állásfoglalást az 5. oldalon közöljük.

(Fotók: Orosz Tamás)

A majd ötszáz résztvevőt *Bacsó Zsanett*, a Vasutas Zeneiskola növendéke köszöntötte egy musical-részlettel, majd *Hámori István Péter*, MSZOSZ-díjas költő szavalta el *A lehetőségek balladája* című versét. A nagy sikert arató művészek előadása megalapozta a hangulatot, melyet tovább emelt, amikor *Karácsony Szilárd* levezető elnök – az egység kifejezéseként – a regisztráció alkalmával kiosztott sapkák felvételére szólította fel a jelenlévőket. Ezt követően hangos ovációval köszöntötték egymást az ország különböző

(Folytatás a 2. oldalon)

MVJ
TÜV
ISO 9001
DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.
• vasúti járműjavítás és gyártás
• fémmegmunkálás
• acélszerkezet gyártás és szerelés


Sikeres vasutassztrájk *Ausztriában*

Norbert Bacher, az Osztrák Vasutas Szakszervezet főtitkárának hozzászólása

Kedves Kollégák, Kolléganők!

Köszönöm a meghívást, ezzel alkalmam nyílt arra, hogy a nagygyűlésen részt vegyek.

Mindenekelőtt szeretném átadni tagságunk és elnökünk, *Haberzettl* kolléga üdvözletét.

December 5-ére az osztrák kormány egy új szövetségi törvényt fogadott el. A törvény értelmében négy vállalat, és öt kft. alakul az ÖBB-ből. Létrehoznak egy új infrastruktúra részvénytársaságot, egy infrastruktúra üzemeltető részvénytársaságot, egy személyi közlekedésű részvénytársaságot, és egy teherforgalmi részvénytársaságot.

Ésszerűtlen ebben a felosztásban, hogy az a vállalat, akinek fenn kell tartani az infrastruktúráját, nem tudja megmondani, hogy milyen összegekkel rendelkezik. Azt hiszem, ez egy egyedülálló helyzet Európában. Ezenkívül létrehoztak volna egy vontatási társaságot, ami kft. keretében a teherforgalmi és a személyforgalmi rt. leányvállalata lett volna.

A technikai, vagy műszaki szolgáltató kft. is a személy- és áruszállítási rt. leányvállalata lenne. A személyzeti, személyügyi szolgáltató vállalat kft.-ben koncentrálódnának a személyzeti ügyek, a számítástechnikai feladatok, az oktatás, továbbképzés. Az ingatlankezelő kft. feladata az ingatlanok kezelése. Ezek a vállalatok azért nem lesznek teljesen önállóak, mert az úgynevezett ÖBB holding alatt működnének. Tehát ez az új struktúrában azt jelenti, hogy a sínek világának finanszírozása a jövőben lehetetlenné válik. A törvényhozás előkészítése során nem volt lehetséges a pénz áramlásának folyamatát elemezni. Beruházásainkat nem állami segítséggel, hanem külső kölcsönök bevonásával kellene fedezni. Ez azt jelenti, hogy 2010-ig lényegesen több adósságunk lenne, mint amennyi most van. Bevételeink a pályahasználati díjból keletkeznek, és várható a személy- és áruforgalmi tarifa emelése. Ez természetesen azt jelenti, hogy megint hátrányba kerülünk a közúttal történő versenyben. Nem lehet már integrált, egységes vállalkozásról beszélni.

Visszatérve a sztrájkra, el tudtuk érni, hogy a vállalat részeinek eladása csak a Parlament jóváhagyásával lehetséges. Terveztek egy személyügyi kft.-t, aminek tulajdonképpen az emberkereskedelem lett volna a célja, hogy az oda áthelyezett tizenkétezer vasutast leépíti, illetőleg bérbeadás formájában foglalkoztatja. Elértük, hogy ezt a személyügyi kft.-t ne valósítsák meg.

Nagyon lényeges, hogy sikerült beavatkoznunk a vasúti munkaszerződések problematikájába. A szövetségi kormány meg akarta változtatni a kollektív szerződést, meg akarta szüntetni a felmondás elleni védelmet, lényegesen csökkenteni akarta a betegállományra kifizetett pénzeket és a betegállomány időtartamát. Az volt a kormány elképzelése, hogy a munkavállaló beleegyezése nélkül lehetséges legyen a munkaerőt külső vállalatoknak kiadni vagy átadni. Ez az új rabszolgaság intézménye lett volna, és az európai emberi jogokkal is ellentétben áll.

A szövetségi kormány be akarta fagyasztani a béreket következő kollektív szerződés megkötéséig. A majdnem háromnapos sztrájk alatt sikerült elérnünk, hogy ezt a törvénytervezetet teljes mértékben visszavonják. Elértük, hogy az ÖBB törvényei között nem szerepel olyan, amely tovább rontaná a vasúti munkavállalók helyzetét. Ez az egyetlen alkalom az elmúlt ötven év során, amikor a szövetségi kormány egy sztrájk eredményeként a törvénytervezetét kénytelen volt visszavonni. Tehát a jövőre vonatkozólag óvatosnak kell lennünk, mert látjuk, hogy bizonyos funkcionáriusok, politikusok nem tartják be ígéreteiket. Úgy tűnik, hogy csak sztrájkokkal való fenyegetéssel tudjuk kikényszeríteni jogainkat.

Sajnos nincs európai mértékű, értelmes politika, amely a vasúti vállalkozásoknak megfelelő irányt mutatna. Ezért folyamatosan elmondjuk az osztrák lakosságnak, hogy milyen fontos egy integrált, egységes vasúti vállalat az adófizetők szempontjából. Nagyon lényeges dolog, hogy a sztrájkkal az osztrák lakosságot tájékoztattuk, informáltuk a vasúti közlekedés fontosságáról. Megállapítottuk, hogy a lakosság több, mint 50%-a legitimnek és jogosnak ítélte meg sztrájkunkat. Tudjuk, hogy a lakosság 75%-a ellene van a kilenc részre való felosztásnak, de így döntött a szövetségi kormány! Azért vannak a szakszervezetek, hogy harcoljanak, és úgy gondolom, hogy hosszútávon – erőinket összefogva – el tudjuk érni céljainkat.

Szeretnék külön köszönetet mondani a magyar vasutas társadalomnak a szimpátiáért, különösen azoknak, akik a határállomáson szolgálatot teljesítettek. Köszönöm szolidaritásukat ezekben a nehéz napokban, amelyeket megértünk.

Minden jót kívánok a jövőre!

tiltakoztunk

(Folytatás az 1. oldalról)

részéből érkezettek. A Záhony, Debrecen, Miskolc, Szeged, Pécs, Szombathely és Budapest Területi Képviseleteiről érkezettek mellett nagy tapsot kaptak a gazdasági társaságoktól, a nyugdíjas szervezettől, a vasútegészségügytől és a rendezésben aktívan segédkező ifjúsági tagozattól érkezett tagtársaink is.

Az erőt demonstráló bevezetőt követően *Simon Dezső*, a VSZ elnöke tartotta meg helyzetértékelő beszédét. Az elnök kifejtette, hogy a VSZ a hazai vasúttársaság európai uniós vasutakkal való versenyképessé tételében érdekelt, aminek nélkülözhetetlen eleme az állami szerepvállalással megvalósuló fejlesztés és reform. Mint mondta, az erre vonatkozó kormánydöntés hónapok óta húzódott, és közben eltűntek belőle a források. A műszaki fejlesztések nélkül eltervezett létszámcsökkentés pedig a szolgáltatási színvonal további csökkenéséhez, hosszútávon pedig a magyar vasúttársaság megszűnéséhez vezet. Ezt nem tűrheti szó nélkül a vasutasságot legrégebb óta képviselő érdekvédelmi szervezet, a *Vasutasok Szakszervezete*. A rendezvényre meghívást kapott az *Osztrák Vasutasok Szakszervezete*, melyet *Norbert Bacher* főtitkár képviselt. A nemrégiben lezajlott osztrák vasutassztrájkról és eredményeiről szóló beszédet fenti cikkben olvashatják.

Ugyancsak elfogadta meghívásunkat *Jozef Schmidt*, a szlovák *Vasutasok Szakszervezete* elnöke, aki felszólalásában a szlovák vasúttársaság előtt álló kihívásokról és a tavasszal lezajlott vasutassztrájkról adott tájékoztatót. Beszédét a 3. oldalon közöljük.

Lukács András, a *Levegő Munkacsoport* elnöke előadásában ismertette a vasúti közlekedés környezetvédelmi, gazdasági és társadalmi előnyeit. A *Levegő Munkacsoport* rendezvényünk alkalmával kiadott Állásfoglalását a 4. oldalon közöljük.

A Nagygyűlés következő szónoka *Wittich Tamás*, az MSZOSZ elnöke volt, aki a szociális párbeszéd fontosságára, illetve napjainkban tapasztalt kiüresedésére hívta fel a figyelmet. Mint elmondta, nagy csalódást okozott a tisztségviselők és a tagság körében, hogy a november 25-én megtartott kibővített Szövetségi Tanács ülésén – az előzetes egyeztetések ellenére – nem vett részt a Miniszterelnök. Az elnök kifejtette segítőkészségét és szolidaritását a szövetség nevében a *Vasutasok Szakszervezetének*.

Befejezésül *Simon Dezső* felolvasta a VSZ Állásfoglalását (5. oldalunkon olvasható), amelyet a jelenlévők egyhangúlag nagy tetszésnyilvánítással szavaztak meg.

Vasutassztrájk hibás döntések ellen

JOZEF SCHMIDT, A SZLOVÁK VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKÉNEK BESZÉDE

Tisztelt Barátaim, kollégák, szakszervezeti tagok!

A szlovák vasutasok és magam nevében üdvözlöm Önöket. Mi az év elején álltunk ki a szlovákiai vasutak védelmére. Ma Önök vannak hasonló helyzetben. Támogatjuk Önöket abban az elkötelezettségükben, hogy nyomásgyakorló akciójukkal is védik a vasutat. Önök is, mi is olyan átalakítást szeretnénk a vasúton, mely nem vált kis szociális konfliktusokat, nem kényszeríti utcára kollégáinkat. Nem akarjuk, hogy vasúti vonalakat szüntessenek meg. Azt akarjuk, hogy a vasút fejlődjön, hogy országaink kormányai támogassák ezt a közlekedési rendszert.

A közép-európai volt szocialista országokban a vasúti közlekedésben a '90-es évektől folynak lényeges változások, melyek a vasút leépítéséhez vezetnek. Mi nem akarjuk, hogy vasúti vállalatainkban megismétlődjenek azok a hibák, amelyek az *Európai Unió* más államaiban már előfordultak. A példa számunkra Anglia, ahol manapság hatalmas összegeket fordítanak állami költségvetésből arra, hogy a vasút jelentős közlekedési rendszer maradjon. Az *Európa Parlament* a vasúti társaságokra vonatkozóan ugyanazt fogalmazta meg, amit mi nem követelünk.

A vasutast nem lehet a helytelen állami közlekedéspolitika okozójának tekinteni és nem vádolható a vállalatok eredménytelenségével sem. Ha a vasúti közlekedésben bekövetkező változásokat szociális konfliktusok kísérik, ennek elsősorban az az oka, hogy a vasutak átalakítása során nem veszik figyelembe a vasutasok alapvető létérdekeit és a vasút érdekeit sem, melynek legnagyobb értéke a jól képzett és tapasztalt munkavállaló.

Ha a szociális konfliktusok okairól (saját tapasztalataink alapján) beszélünk, megállapíthatjuk, hogy létrejöttükben nagy szerepe van a kormánynak és a munkáltatónak, amelyek nem hajlandóak az egyenlő partnerségen alapuló szociális párbeszédre. Számunkra nem okoz problémát szociális partnereinkkel való találkozás. A komoly problémát az okozza, hogy nem hajlandóak érveinket, nézeteinket elismerni, és saját álláspontjuk megváltoztatására sem képesek. Azokban az esetekben, amikor a vasutasok léte forog kockán, törvényszerűen szociális konfliktus jön létre.

2000 után a szlovák vasutak átalakításával kapcsolatban két komoly szociális konfliktus alakult ki. Az első a szlovák vasutak két önálló egységgé történő szétosztásával függ össze. Mi figyelmeztettük a terv kidolgozóit, a munkáltatót, a kormányt és a parlamentet, hogy a műszakilag elavult, elhasználódott és eladósodott vasút számára ez a modell semmilyen pozitívumot nem hozhat. Sőt, e tervezet megvalósításával csak konzerválódna a rossz vasúti finanszírozás és az állami közlekedéspolitika legsúlyosabb hibái is.

> A VASÚT GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS KRÍZISE ELMÉLYÜLT, AZ ÚJ VASÚTI TÁRSASÁGOKNAK KELL KERESNIÜK A KIUTAT

Sajnos feltételezéseink teljes egészében beigazolódtak. A vasút gazdasági és szociális krízise elmélyült, és az újonnan létrejött vasúti társaságoknak kell keresniük a kiutat ebből a helyzetből, mégpedig annak árán is, hogy hatástalan restikciókat vezetnek be, sőt a szolgáltatások körét is szűkítik.

Éppen ebbe a kategóriába tartozik az év eleji másik szociális konfliktusunk. Az állami költségvetés a 2003-as évre nem fedezte teljes mértékben a közérdekben végzett teljesítmények veszteségét és ezért a Vasúti Társaság Rt. azt javasolta, hogy 25 vonalon megszünteti a személyszállítást anélkül, hogy figyelembe vette volna az érintett régiókban élő lakosok szükségleteit, azt a veszteséget, amelyet a szlovákiai vasútnak okoznak, és a vasutasok szociális körülményeiről is megfeledkeznek. A szlovák kormány ezt az értelmetlen és rendszertelen határozatot jóváhagyta.

A vasutasok szakszervezetei az eredménytelen tárgyalások után csaknem egységesen léptek sztrájkba, először csak figyelmeztető sztrájkot tartottak, majd meghatározatlan idejű munkabeszüntetésbe kezdtek. A munkavállalók olyan egységesen támogatták ezt az akciót, hogy a sztrájk ideje alatt teljesen leállt a vasúti közlekedés.

A meghatározatlan időre meghirdetett sztrájkot a bíróság előzetes intézkedése miatt szakítottuk meg. További tárgyalásaink eredményeként elértük, hogy több szárnyvonalon újraindították a személyforgalmat. Szerintünk az államigazgatás és a kormány kevés jóindulatával a vasúti személyszállítás korlátozott mértékben megmaradhatott volna a többi vonalon is.

Tisztelt Kollégák!

Közép-Európában a vasutak szerkezeti átalakításának sok közös mutatója van. Számunkra a legsúlyosabb és legkevésbé elfogadható azonosság az, hogy a vasutasok érdekeit figyelmen kívül hagyják. Sőt, úgy tűnik, éppen a vasutasok azok, akik munkavállalóként kénytelenek megfizetni a vasúti közlekedés hatékonyabbá tételére irányuló kísérletek árát.

Ez nem csupán elfogadhatatlan, ez a megoldás nem vezet sikerhez. Az ilyen kísérleteknek ellen kell állni, a vasutasoknak védekezniük kell, függetlenül attól, hogy Szlovákiában, Csehországban, Lengyelországban, Ausztriában, Magyarországon vagy más államokban történik ez.

Szakszervezeti tagok, tartsatok össze, mi támogatunk benneteket!

A Levegő Munkacsoport állásfoglalása a magyar vasút helyzetéről

LEVEGŐ MUNKACSOPORT
Országos Környezetvédő Szövetség

A vasúti fuvarozás számos előnnyel rendelkezik a közúti szállítással szemben: egységnyi teljesítményre vetítve ötöd-, illetve tizedannyi energiafelhasználással és légszennyezéssel jár, tizedannyi területet foglal el, harmincszor kevesebb balesetet okoz, sokkal kisebb zajjal terheli a környezetet, nem okoz elviselhetetlen dugókat településeinken. *Ennek ellenére a magyar vasút egyre mélyebb válságba kerül. Ezt hibás állami döntések sorozata idézte és idézi elő.*

■ A vasúti személyszállítás közszolgáltatás. Az állam rendeli meg, és amennyiben a menetjegyből származó bevételek nem fedezik a költségeit, a különbözetet az államnak kell állnia. Ezt írják elő az Európai Unió törvényei is. Ezzel szemben *a magyar állam az elmúlt 20 évben egyetlen alkalommal sem fizette meg azoknak a szolgáltatásoknak a költségét, amelyet megrendelt a vasúttól.* Emiatt a MÁV-nál több, mint 1400 milliárd forint úgynevezett belső adósság keletkezett. A személyszállítás veszteségeit nagyrészt az árufuvarozás nyereségéből fedezte, így mindkét alágazat vészesen lepusztult.

■ Magyarországon *a kamionok évente 250-300 milliárd forint olyan kárt okoznak* (az utakban, az útmenti épületekben, az utak alatt futó közművezetékekben, a környezetben és az emberi egészségben), *amelyet nem a kamionok üzemeltetői fizetnek meg,* hanem az egész társadalom.

■ Szintén évi többszáz milliárd forintra tehető az az összeg, amire *törvénytelen cselekedetekkel* (csempészet, adóelkerülés, munkaügyi és közlekedésbiztonsági előírások kijátszása stb.) tesznek szert. Ilyen módon a kamionos fuvarozás az elmúlt években összesen több ezer milliárd forint versenyelőnyhöz jutott a vasúti szállítással szemben.

■ A közúti fuvarozásban külföldi kiküldetés esetén *jóval kedvezőbben lehet elszámolni a napidíjat,* mint a vasút esetében. Ez évente mintegy hatmilliárd forint kedvezményt jelent a közúti szállításnak.

■ Évente *a teljes hazai fogyasztás 30 százalékának megfelelő üzemanyagot hoznak be a gépjárművek gyárilag beépített tartályaiban* azokból az országokból, ahol a benzin és a gázolaj olcsóbb, mint nálunk. Így elkerülik a közterhek befizetését, viszont ugyanúgy használják és rongálják a mindannyiunk pénzéből épített utakat és ugyanúgy terhelik a környezetet, mint azok, akik itthon tankolnak, és így megfizetik az adókat. Mindezt az is elősegítette, hogy az elmúlt évek során fokozatosan *fellazították azokat a jogszabályokat,* amelyek megnehezítették az üzemanyagok behozatalát a járművekben.

■ A gázolaj adója jóval alacsonyabb, mint a benziné. A vasútnak okozott versenyhátrány mellett ezáltal még egy *óriási és rendkívül igazságtalan keresztfinanszírozás* történik, hiszen jórészt a benzinüzemű járművek tulajdonosai fizetnek a dízelüzemű járművek tulajdonosai helyett is. (Ezen visszásság megszüntetésére az Európai Unió új közlekedéspolitikájában a benzin és a gázolaj adóinak egységesítését irányozza elő.)

■ A magyarországi autógyárak (elsősorban a Suzuki) éveken keresztül hatalmas adó- és vámkedvezményekben részesültek. Például csak 1999-ben ez az összeg akkori árakon 90 milliárd forintot tett ki. A vasúti járműgyártás nem részesült hasonló kedvezményben.

■ Az adók és járulékok befizetésének elkerülésére széles körben elterjedt módszer, hogy a személygépkocsik magáncélú használatát is hivatalos útnak számolják el. Ezeknek a *törvénytelen és társadalmilag rendkívül igazságtalan manipulációknak következtében az államháztartás évente legalább 600 milliárd forint adóbevételtől esik el.* Ugyanakkor ez erőteljesen ösztönzi az autóhasználatot is.

■ Az állam úgy költ el az autópályák építésére évi több százmilliárd forintot, hogy *nem vizsgálta meg: társadalmi, nemzetgazdasági és környezetvédelmi szempontból* vajon ez a leghatékonyabb mód ennyi közpénz elköltésére? A *Világbank,* a *Magyar Tudományos Akadémia* és a *Deloitte&Touche* cég tanulmányai viszont egyöntetűen arra a következtetésre jutottak, hogy amennyiben ezt az összeget más befektetésekre fordítanák, az sokkal hatékonyabban segítené elő a gazdaság fejlesztését.

■ 2004-től a vasútnak nyújtott állami támogatások után már *nem lehet az áfát visszaigényelni.* Ugyanakkor az autópálya-építésekre adott támogatások áfája visszaigényelhető. Ez csak 2004-ben 43 milliárd forint rejtett támogatást jelent erre a célra.

■ A *gyorsforgalmi utak fejlesztéséről szóló új törvényjavaslat* jelentősen korlátozná – ráadásul csak ezen a téren! – a környezetvédelem lehetőségeit, a társadalmi részvételt, a környezeti információkhoz jutást és az igazságszolgáltatáshoz való jogot.

■ Az állam közlekedéspolitikai döntéseinél *nem végzi el a törvény által előírt társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi vizsgálatokat,* és így ezekről nem is tudja tájékoztatni sem a jogalkotókat, sem a közvéleményt.

■ Az állam igen gyakran *nem szerez érvényt a környezet- és egészségügyi, valamint közlekedési, közlekedésbiztonsági előírásoknak, ami szintén elsősorban a közúti közlekedésnek kedvez.*

A helyzet megváltoztatása érdekében szükségesnek tartjuk az alábbi intézkedések mielőbbi meghozatalát:

1. *Az állam teljes egészében fizesse meg – viszszamenőleg is – az általa megrendelt vasúti személyszállítási szolgáltatások azon költségeit, amelyeket nem fedeznek a menetjegyből származó bevételek! Már 2004-ben tegye meg ebbe az irányba az első jelentős lépést – az Európai Unió törvényi előírásainak megfelelően!*
2. *A kamionokkal történő szállítás költségeit teljes egészében hárítsák azok üzemeltetőire!*
3. *Hozzanak szigorú jogszabályokat annak érdekében, hogy számottevően csökkenjen a gépjárművek tankjában külföldről behozott üzemanyagok mennyisége!*
4. *Szigorúan ellenőrizzék a törvények betartását a közúti fuvarozásnál is!*
5. *Fokozatosan szüntessék meg a magáncélú személygépkocsi-használat költségként való elszámolásának lehetőségét!*
6. *A 2004. évi állami költségvetési törvényben csökkentsék 50%-kal az autópálya-építésekre előirányzott összegeket, és az így felszabaduló forrásokat a vasúti közlekedésre fordítsák!*
7. *Ne tegyék lehetővé az áfa visszaigénylését az autópálya-építésekre nyújtott állami támogatásoknál!*
8. *Vonják vissza a gyorsforgalmi utak fejlesztéséről szóló törvényjavaslatot!*
9. *Egységesítsék a külföldi kiküldetések napidíjának szabályozását!*
10. *Szigorúan tartassák be a környezet- és egészségvédelmi előírásokat!*
11. *Az érintett társadalmi szervezetek és szakszervezetek bevonásával adjanak átfogó és széleskörű tájékoztatást a közlekedés környezeti és egészségi hatásairól, valamint valódi költségeiről!*
12. *A közlekedéssel kapcsolatos döntéseket (beleértve a vasúti mellékvonalakra vonatkozókat is) csak részletes társadalmi, nemzetgazdasági és környezetvédelmi vizsgálatok alapján, az érintett önkormányzatok és lakosság részvételével hozzák meg!*

Állásfoglalás

A *Vasutasok Szakszervezete* a MÁV Rt.-vel a négyéves megállapodás megkötésekor az európai uniós piacon is versenyképes hazai vasút megteremtésének lehetőségében bízott, amit csak a költségvetés által finanszírozott vasúti reformmal lehet megvalósítani.
A vasútról szóló kormánydöntés nem csak tagjainkat, de az adót fizető, a MÁV szolgáltatásait igénybe vevő utasokat és fuvaroztatókat is sújtja.
Nem ajándékot várunk a Kormánytól, mindössze azt, hogy mint tulajdonos, az általa megrendelt szolgáltatásokat az európai uniós gyakorlatnak megfelelően térítse meg a MÁV Rt.-nek.
A vasút egyre mélyülő gazdasági és társadalmi válságát rossz kormányzati és vállalati döntések sorozata idézte elő. Ez a kormánydöntés is a korábbi hibás gyakorlatot követi.
A *Vasutasok Szakszervezete Kibővített Választmányi* ülése a több, mint százötven éves múltra visszatekintő Magyar Államvasutak fennmaradása és hosszútávú működése érdekében az alábbiak teljesülését tűzi ki célul:

1. A Miniszterelnök, még jelöltként kötelezettséget vállalt a szakszervezetekkel történő érdemi párbeszéd folytatására, amely a vasutat érintő kormánydöntés előtt elmaradt. Ezért felkérjük *Medgyessy Péter* miniszterelnök urat, hogy az eddig többször bizonyított szavahihetőségének megőrzéséért tegyen lépéseket annak érdekében, hogy a szakminisztérium azonnal kezdjen tárgyalásokat a Vasutasok Szakszervezetével a magyar vasút és a vasutasság jövőjét alapvetően és hosszútávon meghatározó döntésről.

2. A Vasutasok Szakszervezete társadalmi vitát kezdeményez a magyar vasút jövőjéről minden érintett állami és civil szervezet részvételével.

3. Követeljük, hogy a *Kormány* teremtse meg a nemzeti vasút európai szintű működésének feltételeit.

4. Ragaszkodunk a mindenkori vasúti technológiai színvonalhoz szükséges létszám foglalkoztatásához.

4.1. Határozott álláspontunk, hogy csak műszaki fejlesztések következtében valósítható meg létszámfelszabadítás. Minden egyéb létszámleépítés a vasúti közlekedés biztonságának és a szolgáltatás színvonalának látványos csökkenését, a vasutasok munkahelyi terhelésének fokozását jelenti.

4.2. Amennyiben sor kerül létszámcsökkentésre, a 45 év feletti nők és az 50 év feletti férfiak foglalkoztatási védettséget kapjanak.

4.3. Követeljük, hogy a műszaki fejlesztések következtében felszabaduló munkavállalóknak a munkáltató biztosítsa a négyéves megállapodásban általa vállalt átképzési lehetőséget, illetve továbbfoglalkoztatásukat.

4.4. Nem támogatjuk a vasúti tevékenységek gazdasági társaságokba való kivitelét, de amennyiben sor kerül rá, követeljük a gazdaságossági, üzemés közlekedésbiztonsági feltételek teljesülését.

4.5. Az új munkáltatóhoz átkerülő munkavállalók számára megfelelő foglalkoztatási feltételeket kell biztosítani.

- Az új munkáltató vállaljon garanciát a dolgozók több évig tartó foglalkoztatására oly módon, hogy a *MÁV Rt.* megrendelőként olyan időtartamra szerződjön ezekkel a vállalkozásokkal, hogy ez betartható legyen.
- Szükségesnek tartjuk az átvevő cégnél a kollektív szerződés meglétét, amelybe kerüljenek be a *MÁV Rt. Kollektív Szerződésének* az átadott munkavállalói csoportra vonatkozó rendelkezései, és az munkáltatói oldalról három évig ne legyen felmondható.
- A kihelyezett munkavállalók számára a változás ne járjon jövedelemvesztéssel, ideértve azon juttatásokat is, amelyek a *MÁV Rt. Kollektív Szerződéséhez* és a négyéves megállapodáshoz kötődnek.
- A munkáltató vállalja a szociális- és munkakörülmények szintentartását, illetve jogszabály garantálja a vasúti menetkedvezmények további biztosítását.

4.6. A nemzeti értékeink részét képező hazai járműgyártási és -javítási kultúra megőrzése érdekében elvárjuk, hogy a tervezett vasúti motorvonatok megrendelése során, a MÁV Rt. gazdasági társaságaiban foglalkoztatottak kapjanak munkalehetőséget.

4.7. Kezdeményezzük egy keretmegállapodás megkötését, amely rögzíti a *MÁV Rt.* gazdasági társaságaiban foglalkoztatottak bérezési, képzési, jóléti és szociális körülményeit.

4.8. A gazdasági társaságok privatizációja csak gazdasági számításokkal alátámasztott módon a törvények, megállapodások maradéktalan betartásával történhet, a szerzett jogok biztosítása mellett.

5. **A megállapodásban kívánjuk rögzíteni a *Vasutasok Szakszervezete* tagjainak foglalkoztatás-biztonságát.**

6. Fontosnak tartjuk a vasutas nyugdíjasok eddigi kedvezményeinek megtartását. Ragaszkodunk az önálló nyugdíjas ügyintézés 1870 óta meglévő vívmányaihoz, amelyet eddig minden kormány tiszteletben tartott.

7. Felszólítjuk az országgyűlési képviselőket és a kormány tagjait, hogy a MÁV Rt.-t érintő kérdésekben döntéseik meghozatala előtt érdemben tájékozódjanak, megalapozott és felelős döntést hozzanak. A Vasutasok Szakszervezete ennek érdekében felajánlja szakmai segítségét.

Elvárjuk, hogy a tagjainkat érintő jogszabályváltozásokról (például vasúttörvény, közbeszerzési törvény) csak az érdekvédelmi szervezetekkel történő egyeztetések után döntsenek.

8. Kérjük tagjainkat, a vasutasokat és családtagjaikat, hogy aktívan vegyenek részt a közelgő *Európai Parlamenti* választásokon, és döntésük meghozatalakor messzemenően vegyék figyelembe a magyar vasúttársaságot érintő döntéseket, azok meghozatalának módját és következményeit.

9. A négyéves megállapodás betartásáról tárgyalóasztalnál kívánunk megállapodni.

9.1. Mivel a *MÁV Rt.* vezetése a négyéves megállapodást megszegi, ezért a mai napon általános kifogást nyújtunk be minden a vasutas munkavállalók munkaviszonyát érintő egyoldalú intézkedés ellen.

9.2. Egyben felszólítjuk a MÁV Rt. vezetését, hogy azonnal állítson le minden olyan tevékenységet, amely a kifogás tárgyába esik, és kezdje meg a tárgyalásokat a jogsértő állapot megszüntetése érdekében.

9.3. A Választmány felhatalmazza a *VSZ Sztrájkbizottságát*, hogy kövesse figyelemmel a tárgyalásokat, és szükség esetén hozza meg a megfelelő lépéseket.

A *Vasutasok Szakszervezete* felszólítja a *Kormányt*, hogy pénzügyi szerepvállalásával támogassa a vasúti reformot, amely a magyar vasút fennmaradásának alapfeltétele.

Felkérjük tagjainkat és tisztségviselőinket, hogy ismertessék a *VSZ* álláspontját munkatársaikkal, szólítsák fel őket a felsorolt célok támogatására, a *Vasutasok Szakszervezetéhez* való csatlakozásra.

Kérjük a magyar társadalom támogatását az európai szintű szolgáltatásokat nyújtó hazai vasút megteremtéséhez.

Budapest, 2003. december 8.

VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

Felkérjük tagjainkat és tisztségviselőinket, hogy ismertessék a VSZ álláspontját munkatársaikkal, szólítsák fel őket a felsorolt célok támogatására, a Vasutasok Szakszervezetéhez való csatlakozásra.

A Kormány teremtse meg a nemzeti vasút európai szintű működésének feltételeit

Mi kell a fiataloknak?

HANGSÚLYOS AZ OKTATÁS

A *Szakszervezeti Ifjúsági Szövetség* (SZISZ) 2003. november 8-án tartotta rendkívüli kongresszusát. A *Vasutasok Szakszervezete Ifjúsági Tagozatát* 20 fő képviselte. A kongresszust *Horváth Csaba,* a SZISZ alelnöke nyitotta meg. A megnyitó után *Kordás László,* a SZISZ elnöke számolt be a VI. SZISZ kongresszus óta végzett munkáról. A szóbeli kiegészítés, valamint a hozzászólások hangsúlyos kérdése volt az oktatás, a tagszervezés, és a SZISZ közéletben betöltött szerepe.

Az oktatással kapcsolatban elhangzott, hogy a gyakorlati oktatás egyes szakmákban a piaci igényeket figyelembe véve a munkahelyekre helyeződött át, ez a fiatalok számára specifikus képzéseket jelent, de veszélyeket is rejt magában.

A fiatalokra különösen fontos hatást gyakorol hazánk európai uniós csatlakozása, amely felerősíti a munkaerő tudásmegtartó képességét.

A munkáltatók leplezetlenül bevallják, hogy számukra gyakorlattal rendelkező, jó problémamegoldó képességű és helyzetfelismerő, rugalmas munkaerőre van szükségük. Ezt az iskolában nem, vagy csak kis mértékben tanulhatja meg a fiatal. Ezért a SZISZ kezdeményezte a Kormányzatnál, hogy fordítson nagyobb figyelmet az iskolarendszerű képzésben tanulók piacképes tudásának megszerzésére, továbbá a képzési rendszer átstrukturálására és munkaerő-piaci igényekhez való igazítására, valamint az európai színvonalú képzettséget biztosító oktatás megvalósítására, melynek része a nyelvtudás is.

A SZISZ az oktatás területén maga is mutathat fel eredményeket. Már évek óta hagyományos programnak számít a *Szakszervezeti Ifjúsági Akadémia,* amelyet évente háromszor három napban rendeznek meg a hat szakszervezeti konföderáció fiataljainak. A képzés célja, hogy a fiataloknak bemutassuk a szakszervezetek történelmét a szaktanácsoktól napjainkig. Fontos ez egyrészt abból a szempontból, hogy a fiatalok el tudják helyezni a szakszervezeteket a társadalomban, illetve a közéletben. Ezek az ismeretek nélkülözhetetlenek akkor is, ha a szakszervezetek jövőjét szeretnénk feltérképezni.

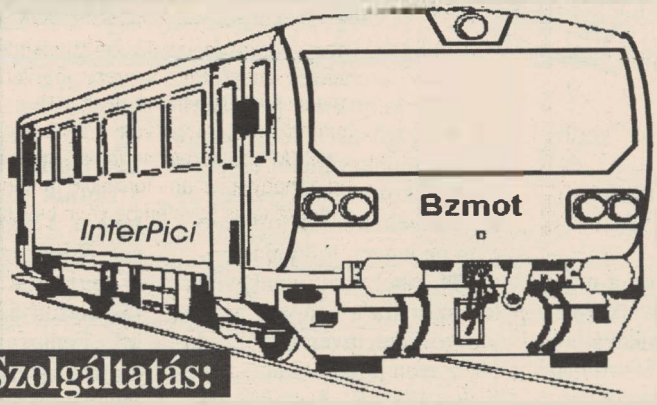
Az utóbbi két évben a SZISZ ifjúsági közéletben betöltött szerepe tovább erősödött. Nagy erőfeszítéseket tett annak érdekében, hogy Magyarországon is létrejöjjön egy egységes ifjúsági érdekfeltáró, érdekegyeztető fórum. Ez azonban az ifjúsági civilszféra politikai megosztottsága miatt sokadszorra sem jöhetett létre.

A beszámoló elfogadását követően *Kordás László,* a SZISZ elnöke felmentését kérte tisztségéből arra tekintettel, hogy az MSZOSZ alelnöki pozíciója mellett nem tudja megfelelően ellátni feladatait. A küldöttek – eddigi munkáját megköszönve és MSZOSZ alelnöki pozíciójához sok sikert kívánva – felmentették a SZISZ elnöki tisztségéből.

Ezután a *Jelölő Bizottság* javaslatot tett a SZISZ új elnökének személyére. A tagszervezetektől beérkezett javaslatok alapján a bizottság *Kovács Balázst,* a VASAS Ifi elnökét terjesztette jelöltként a Kongresszus elé.

A küldöttek *Kovács Balázst* egyhangúlag a SZISZ elnökévé választották.

Szabóné Egry Henrietta

MVJ TÜV
ISO 9001
DIN-EN 729-2
ÖNORM M 7812, DIN 6700
MÁV VASJÁRMŰ
Járműjavító és Gyártó Kft.


Tevékenységi körünk:
• vontató járművek (dízelmozdonyok) javítása, korszerűsítése, gyártása
• vontatott járművek fővizsgája, főjavítása, átépítése, gyártása
• 4 tengelyes személykocsik fővizsgája, átalakítása
• Bz motorvonatok javítása, korszerűsítése
InterPici motorkocsi és vezérlőkocsi gyártása
Szolgáltatás:
• láng- és plazmavágás
• nagypontosságú fémmegmunkálás
• szemcseszórás
• alumínium- és acélszerkezetek gyártása, szerelése
MVJ
9700 Szombathely, Szövő u. 85.
Tel./Fax: (94) 313-313, Vasúti telefon: (07) 28-05, 29-31

AZ ÉRDEKVÉDELEM AKTUÁLIS HÍREI

Foglalkoztatás

November 21-én – VSZ kezdeményezésre ismét tárgyalta a *Vasúti Érdekegyeztető Tanács* a MÁV Rt. ez évi létszámhelyzetét. Áprilisban 52900 főben állapította meg az éves tervet. Az előterjesztésből kiderült, hogy a 2003-as esztendő a természetes létszámcsökkenés, valamint az átszervezések következtében várhatóan ennél alacsonyabb mértékkel zárul. A záró létszám 52000 körül várható. Vagyis nincs elfogadható indoka az erőltetett létszámleépítéseknek és az előkészítetlen tevékenység kihelyezéseknek. Szakszervezetünk felszólította a munkáltatót a négyéves megállapodásban foglaltak betartására. A *Vasutasok Szakszervezete* a munkáltató figyelmét felhívta a végrehajtás szintjén jelentkező betöltetlen státuszokra, és az ezzel összefüggésbe hozható közel negyven százalékos túlóra növekedésre, ezzel kapcsolatban kértük a szükséges intézkedések megtételét.

Kompenzációs csomag

November második felében adta át a munkáltató a 2004-re vonatkozó Kompenzációs rendszer-javaslatát. A rendszer elemei: **éves bérfejlesztés** (vállalati szintű 7,5% és a 2004. évi 3,5% reformprémium = 11%), új **bértarifa**, új **szolgálati pótlék** bevezetése és a **Választható Béren Kívüli Juttatások** (VBKJ) rendszere. A kompenzációs rendszernek – miután több új elemet tartalmaz – jelentős a forrásigénye, a rendelkezésre álló 11% nem elég. A munkáltatói előterjesztés különféle pótlékok megszüntetésével javasolja a forráshiányt megoldani. Harminchárom pótlék és különféle juttatás került megnevezésre, köztük a jegyeladási, a gépjárművezetői, tűzvédelmi és rakodási pótlék, de megszüntetésre kerülne a teljesítménybér (Záhony kivételével) és a személyi alapbér kiegészítés is.

Bérfejlesztési javaslat

A *Vasutasok Szakszervezete* a vállalati éves bérfejlesztés további növelését szorgalmazta, tekintettel az ez évi hatékonyság növekedésre és a nemzetgazdasági átlagbérváltozásra. December 10-én az első konkrét bérajánlat is elhangzott: alanyi jogú alapbéremelés (teljeskörű) 7% és a 3,5% reformprémium. A munkáltatói ajánlat értékelésekor figyelembe kell venni, hogy a 10,5%-os keresetfejlesztéssel szemben ott vannak a megszüntetni tervezett jövedelem elemek, (33 pótlék, lásd fentebb) így a munkáltatói javaslat nem elfogadható, annak mértékét emelni szükséges.

Tárgyalódelegációnk az alábbi álláspontot képviselte: **2004-ben teljeskörű, alanyi jogú bérfejlesztésben kell valamennyi vasutast részesíteni. A vasutasság reálkeresetének növekednie kell. A keresetfejlesztésnek lekövethetőnek kell lennie.**

Bértarifa

Bértarifával szemben elvárásaink a következők: Jelenítse meg és honorálja a valós vállalati munkaköri-értékrendet, mutasson perspektívát, segítse a vasutasság bérfelzárkóztatását. Szolgálati pótlékkal kapcsolatos álláspontunk: bevezetését elfogadjuk és támogatjuk, de szükséges lenne rendeltetésének és forrásának tisztázása. Mivel az átadott bértarifa nem tartalmazza sem a munkakörülmények, sem a gyakorlati idő elismerését, célszerű lenne, ha az új pótlék ezt a problémát kezelné. A jelenlegi tervezet a maga három csoportjával és a javasolt differenciálással (4-10%-ig) nem ezt a célt szolgálja, jelenlegi formájában a VSZ nem tudja elfogadni. A személyi alapbér kiegészítés (4%) megszüntetése és erre fordítása nem elegendő forrás.

A pótlékok megszüntetését egyénenkénti alapbéresítéssel tartjuk elfogadhatónak.

VBKJ és KSZ

A VBKJ vonatkozásban érdemi elmozdulás történt, az egy munkavállaló által felhasználható éves keretösszeg: 150 ezer forintra változott. Szakszervezetünk álláspontja, hogy az új jóléti rendszernek ne legyenek vesztesei, ezért kértük a javaslat továbbfejlesztését.

Átadásra került az új kollektív szerződés tervezet az új üzletági függelékekkel együtt. Szakszervezetünk nem támogatta a hatályos vállalati szintű KSZ kiürítését. Javasoltuk a módosításról és meghosszabbításról lefolytatni a tárgyalásokat.

Varga Gyuláné

Hámori István Péter:

A lehetőség balladája

Van úgy, hogy nem bírod tovább,
panaszkodjál bár mindig másnak.
A parazita ostobák
kérőként, szép szívedre másznak.
Öklendezve indulsz a násznak,
hét szűk esztendő lesz a bőség.
Jóllehet rajtad vihorásznak:
mindig van még egy lehetőség!

A mindennapi hülyeség
zsigereidet savban oldja.
Hiába kiáltod: elég!
A szenvedés szikár koboldja
agyadban fészket ütve mondja:
kibírhatatlan itt a hőség.
Ne hallgass rá, hisz ez a dolga:
mindig van még egy lehetőség!

Mikor kifeszült ideged
mély szakadék szélére kerget.
Lök rajtad egyet, kinevet,
listájáról kihúz a helyzet.
És a vigyorgó sors tebenned
ünnepelné meg halott hősét,
ne lógasd hullaként a nyelved:
mindig van még egy lehetőség!

Igaz, gömbölyű a világ,
viszont szögletesek a dolgok.
Meghallgathatják az imád,
de még ettől nem leszel boldog.
Mégis kötelességed szólnod,
fenyegethet ott fenn a bősz ég.
Kudarcaidat majd kihordod:
mindig van még egy lehetőség!

Nagyúr! Lehet, tán nincs remény,
s a jót előlünk védi őrség.
De példa rá e költemény:
mindig van még egy lehetőség!

Jövőkép a vasútegészségügyben

A VSZ *Vasútegészségügyi Intéző Bizottsága* december 4-én a Vasútegészségügyi Intézmények további működésének aktuális kérdéseiről tárgyalt.

Az első napirendi pont meghívott előadója *Dr. Buczkó István*, a GKM Vasútegészségügyi Titkárság vezetője elmondta, hogy az állami források, támogatások az elmúlt időszakot is figyelembe véve csökkenő tendenciát mutatnak. Ennek megfelelően az egészségügyi ellátások minőségének jelenlegi szinten tartása is komoly feladatot jelent az egészségügyi intézmények számára. Kitörési lehetőségként a vasútegészségügyi rendszer hatékonyabb működtetését hozta fel az előadó. Ebben segíthet a Vasutas Irányított Betegellátási (VIB) rendszer a GKM által szorgalmazott felülről létrehozott, az ágazati egészségügyi ellátást megerősítő rendszer. A cél mindenképpen az, hogy a kezdeti nehézségek után és a megszerzett tapasztalatok birtokában a VKHT, mint irányító szervezet segítségével tudjon bekerülni az országos, kiterjesztett rendszerbe. Mint elhangzott, a GKM komoly szakmapolitikai sikernek könyveli el, hogy működik a VIB.

Ezt követően *Dr. Hernold László*, a VKHT ügyvezető igazgatója ismertette a VIB finanszírozási rendszerét.

A következő napirend a VKHT Bértarifa rendszeréről szólt. A munkavállalók nehezményezik, hogy nem készült el, és nem került a felek között aláírásra a bérrendszer. A felvetett bérfejlesztési javaslatokra történt válaszában az ügyvezető igazgató jelezte, hogy tartós kötelezettségvállalást jelentő személyi bérfejlesztésre nincs lehetőség.

Dr. Korom Gyula főigazgató úr, a Budapesti MÁV Kórház vezetője ismertette a kórház pénzügyi helyzetét. A sok nehézség ellenére ezek a meginduló beruházások reményt adnak az intézmény további működésére.

Az IB ülésen *Simon Dezső*, a VSZ elnöke megköszönte a Vasútegészségügyi Intéző Bizottság tagjainak a 2003. évi eredményes munkáját.

(Terjedelmi okok miatt a rendezvényen elhangzottakról a Magyar Vasutas januári számában részletesen tudósítunk.)

RL.

A TERÜLETI KÖZPONTOKBAN DOLGOZÓK ELHELYEZÉSE (PÉCS KIVÉTELÉVEL) MEGOLDOTT

Vélemény a TEB Igazgatóság szervezetének racionalizálása II. üteméről

A KÜT 2003. november 6-i, a területi központok, az osztálymérnökségek ÜT képviselőivel kibővített ülésén tájékoztató hangzott el a TEB Igazgatóság szervezet-átalakításának programjáról. A témára vonatkozó írásos anyagot a tájékoztatót követő *„Kérdezz-Felelek"* után valamennyi érintett kézhez kapta. A bemutatott anyag részletesen, időpont meghatározásokkal, szakmai érvekkel támasztja alá a Pályavasúti Üzletág megalakulásától (2003. január 1.) a területi központok és a tiszta profilú osztálymérnökségek (2003. július 1.) létrejöttét, valamint az osztálymérnökségek határainak módosítását (2003. december 31.).

A megszűnő és megalakuló osztálymérnökségek, a profiltisztítás megvalósulása érdekében az optimális méretek figyelembevételével hatékonyabb működést feltételez. Az egyes területekről felvetődő kérdésekre a szakmai követelmények figyelembevételével a válaszokat megkaptuk. A szakszolgálat működése olcsóbbá válik, a szakmai kérdéseket pedig támogatjuk.

Vizsgálni szükséges azonban az átalakítás következményeként jelentkező munkavállalói problémákat. Melyek ezek? A munkavállalók egy csoportja, vagy egyes munkavállalók számára kedvezőtlenebb munkafeltételek, illetve szociális körülményeikben rosszabb ellátási viszonyok alakultak ki. Nagyon fontos az esetleges munkakörváltozások miatti megtorpanás (helybenjárás bérben).

Az érintett ÜT-k képviselői érdeklődve fogadták a legújabb átalakítási elképzeléseket és segítő észrevételeket, kérdéseket és a tervezet véglegesítéséhez hasznosítható javaslatokat is tettek. A mindenkit foglalkoztató létszámkérdésre erre az évre megnyugtató választ kaptunk.

Az elhelyezés jövőképére a homogén technológiai területeken belső bérleti díj megállapítása várható.

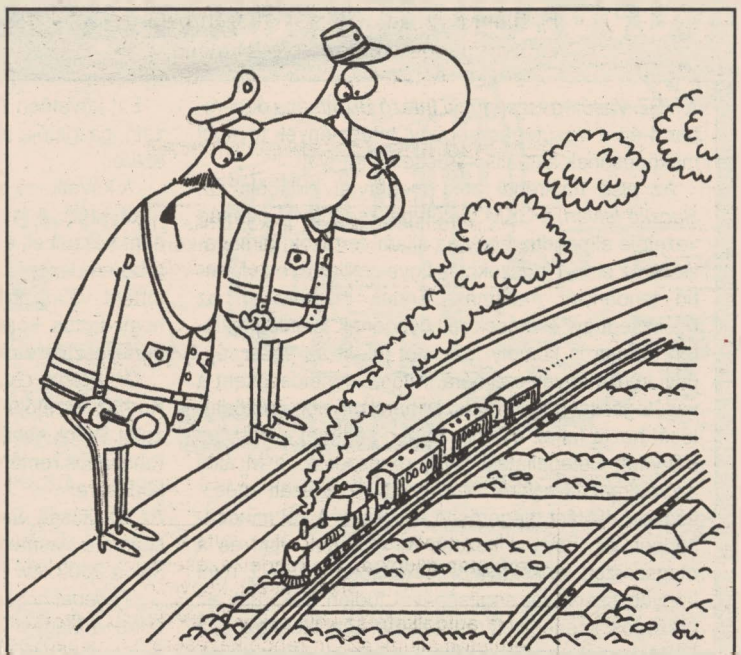
A területi központokban dolgozók elhelyezése (Pécs kivételével) megoldott, folyamatosan történik a technikai eszközök beszerzése, a számítógépek még az idén, a többi lépcsőzetesen.

A KÜT a szervezet-átalakítás bemutatott tervezetét tudomásul veszi, annak megvalósítását saját lehetőségeivel támogatja azzal az igénnyel, hogy az intézkedések során a munkavállalók gondjainak, problémáinak megoldása optimálisan és emberségesen történjen.

Konkrét kérdésünk a területi központok elvi felépítéséhez kapcsolódik. A Távközlési és Biztosítóberendezési Osztálymérnökség blokksémájában megjelenő rendszermérnökséghez vezető szükséges. A központi javító üzemhez tartozó áramellátó, egységjavító, mechanikai, sorompó berendezési és építésfelügyeleti csoportokat mesterek vezessék. A pécsi BOM és TOM ÜT által készített és a KÜT-höz eljuttatott kérdéseket csatoljuk. Kérjük, hogy a szervezet-átalakítás tervezetének véglegesítésénél az osztálymérnökségek ÜT-i részéről elhangzott észrevételeket és az írásos anyagban megfogalmazott érveket is mérlegeljék.

Fotó: Orosz Tamás

Bodnár József tájékoztatja munkatársait



– Valóban nagyon alacsony lehet az idei költségvetésünk (Szmodis Imre grafikája)

További kérdéseink a TEB Igazgatóság átalakításának jövőképére vonatkoznak. Tudomásunk van arról, hogy létrejött két munkabizottság; mikorra várható a kiszervezés tervezetének bemutatása? (Kérünk alternatívákat bemutatni!) A kiszervezés teljes vagy részleges, létszámot és technikát illetően, vagyis mindenkit, vagy csak egyeseket érint, és milyen elvek alapján? A technikában az analóg és digitális a távközlés terén, az erősáramnál a kisvillamos és a felsővezeték is? Milyen gazdasági számítások támasztják alá egy ilyen szolgáltatás kiadását, majd piacról történő visszavásárlását? Ehhez kapcsolódva miként alakul a kincstári tulajdonú eszközök sorsa? A másik kérdés a társasági tulajdonban lévő szerszámok, járművek sorsa. Ki határozza meg a felügyeleti és ellenőrző szervezet létrehozását (számlák elismerése, kifizetése)? Stratégiai szempont az energiaellátás, ezért megkérdőjelezhetőek ennek kiadásai!? (A MÁV Rt., mint legnagyobb villamosfogyasztó). Szükséges a nemzetközi tapasztalatok bemutatása, mivel jelenleg az EU-s vasutaknál is van példa a kiszervezésre, illetve ennek visszaszervezésére is!

Bodnár József

ÉRDEKES HÍREK

A VILÁG VASÚTJAIRÓL

Hogyan tudja az SNCF korlátozni veszteségeit?

A francia vasút deficitjét 2003-ra 324 millió euróra becsülik. A veszteség okát a gazdasági élet lelassulásában, sztrájkok keletkezésében, az árufuvarozás rossz eredményeinek állandósulásában látják, ezért sürgős intézkedéseket terveznek a fejlődést gátló tényezők megszüntetésére.

A vállalat vezetősége szeptember 17-én egy ötoldalas jegyzéket adott át a vállalat központi bizottságának, amelynek címe: *„Információ a gazdasági helyzetről és konzultáció a megvalósítandó intézkedésekről."* Ezt követte egy terv, amely 100 milliós megtakarítást tesz lehetővé, és megemlítették, hogy a tavaszi sztrájkok 250 millió euróba kerültek a vállalatnak.

A pénzügyi bizottság elemezte a 2003. évi költségvetést, melyben a megtakarítást úgy kívánták elérni, hogy 1350 fővel csökkentette a létszámbővítést, a 2000 nyugdíjazott dolgozót nem pótolták, csökkentették a munkahelyek számát. Más tényezők viszont nem járultak hozzá a jobb eredményekhez, az árufuvarozás csökkent, és a személyforgalom sem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.

A 100 millió euró megtakarítást előirányozó terv megvalósítása a cél 2004. évre, de az óvatos becslések is csak 60 millió euró megtakarítást ígérnek a következő öt évre, amely alig több, mint 50%-a a tervnek. A vállalat szakemberei további intézkedéseket dolgoznak ki a helyzet javítására. *(Rail et Transports, 2003. szeptember 17.)*

Hajós Béla

Taglétszám-növekedést vár a VSZ az új szolgáltatásaitól

Amint arról a Magyar Vasutas korábbi számaiban beszámoltunk, 2003. október 1-jétől bankkártya méretű és alakú, tagsági viszonyt is igazoló kártyát kapnak a *Vasutasok Szakszervezetének* (VSZ) tagjai. A kártyára számos olyan cég neve került fel, melyek készséggel nyújtanak szolgáltatásokat a szakszervezet tagjainak, akiknek ezért nem kell többletköltséget fizetniük. A közel húszezer aktív VSZ-tag így az ország számos üzletében és szolgáltatójánál kap kedvezményeket, vehet fel kedvező feltételekkel személyi kölcsönt, illetve – az alapszervezetek döntése alapján – balesetbiztosításban részesül.

Simon Dezső, a VSZ elnöke és Filvig István, a Signal Biztosító Rt. elnök-vezérigazgatója 2003. november 11-én sajtótájékoztató keretében írták alá a biztosításról szóló szerződést.

A balesetbiztosítást a szakszervezeti mozgalomban 1993 óta aktívan jelenlévő **SIGNAL Biztosító Rt.** nyújtja, amely ma már 180.000 szakszervezeti tagot biztosít. A **SIGNAL Biztosító Rt.** a szakszervezetek kérésére négyféle balesetbiztosítási díjcsomagot (havi 30, 40, 50, 100 Ft/fő) dolgozott ki, amelynek kockázatviselési tartama a nap 24 órája, és az egész világra vonatkozik, függetlenül attól, hogy mikor és hol szenved balesetet a biztosított. A VSZ tagjai alapszervezetük döntése alapján válhatnak biztosítottá. A szolgáltatások kiterjednek baleseti halálra, baleseti rokkantságra, kórházi napidíjra, azonnali szolgáltatásra (csonttörésre valamint egyéb súlyos sérülésre, amely esetén a csonttörés ötszörösére kerül kifizetésre), munkahelyen és munkaidőben bekövetkezett balesetekre (3 illetve 21 napot meghaladó tápénzes állományba kerülés esetén).

A *Vasutasok Szakszervezete* továbbra is az érdekvédelmet tekinti első számú feladatának, ugyanakkor korszerű – folyamatosan bővülő – szolgáltatásokkal a gyakorlatban mérhető előnyöket kíván biztosítani tagjai részére. A tagkártya-rendszer – és a hozzá szorosan kapcsolódó naprakész nyilvántartás megteremtése – tagmegtartó és tagszervező hatása máris érzékelhető.

www.szakportál.hu

VSZ TAGKÁRTYA - EDC ELFOGADÓHELYEK (kivonat)

Cég	Cím	Telefon	Leírás	Kedvezmény
UNIX-Trade Kft.	Siófok, Vak Bottyán utca 22.	(84) 510030	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
UNIX-Trade Kft.	Pécs, Siklósi út 22.	(72) 333296	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Ács-I! Autósbolt	Dömsöd, Tassi út 8.	(24) 513180	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Ács-I! Autósbolt	Dunaharaszti, Fő út 83.	(24) 531290	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Sprint Autó 2 Kft.	Vecsés, Fő utca 43.	(29) 550710	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%
Wilker Kft.	Vác, Honvéd utca 5.	(27) 316500	Ha autóalkatrész kell, akkor UNIX-Trade. Az ország egész területén állunk az Ön rendelkezésére, közel negyedmillió féle alkatrésszel, kedvező árral.	10%

A kedvezményadó cégek listáját a Magyar Vasutasban folyamatosan közöljük.

Eta karácsonya

„Ó, ó...ó! – kiabálom, és feltartott kézzel totyogok a fényes fa felé.

A mi Jézuskánk mindig késik. Apunak még karácsony este is prédikálni kell. Addig persze nem jöhet az angyal. Aztán a húgommal átmegyünk a szomszédba, és még egy jó óra, mire apa értünk jön. Anya ott áll a havas udvaron. Az égen éppen átrepül az angyal, hallom csengetését. Anya a kabátzsebébe dugja a vekkert, és átölel. A Bóbitát kapom ajándékba, meg színes építőkockát.

Már mindent előre kikutattam. Négy Verne, két Dékány Kálmán, a Märklin építő. De a húgom kedvéért muszáj hazudni. Anya A tizenötéves kapitányt a dunyhahuzatok alatt felejtette. A gyertyagyújtás és közös éneklés után tapintatosan figyelmeztetem. Gazdag karácsony. Lesz elég olvasnivalóm a téli szünetre.

– Édes Éva, szeretlek, egész este csak rád gondolok, s hogy ünnepek után végre újra találkozunk.

– Értettem, tizedes elvtárs, felmosom a vécét, a mosdót, a folyosót, de a lépcsőházat azt nem, hogy nekem is legyen karácsonyom.

– Kérlek, higgy bennem, jövőre itthagyjuk ezt a rohadt albérletet.

– Ó...ó...ó! – kiabálja Dorka, és feltartott kézzel totyog a fényes fa felé.

– Nem tehetek róla, hogy eldőlt, a tüzet eloltottam, és ne gyere még ma este is azzal, hogy ki keres többet.

– És ha 27-én van a karácsony, akkor mi van?! Előbb úgysem engedi el a gyereket az anyja.

– Jó így kettesben. Fa már nem kell nekünk, de gyújtsunk gyertyát. Te vagy nekem a legnagyobb ajándék. Majd szépen megöregszünk... Egy kis tartárt még kérek ehhez az isteni halhoz.

– Ne haragudjon nővérke, hogy becsöngettem! Hozna egy pohár vizet?

– S ha odaát mindig karácsony – vajon melyik lesz?"

Ezt a régi írást azért másoltam ide, mert saját történeteimmel szerettem volna érzékeltetni a mindenkori karácsony ellentmondásait. Hogy a gyerekkorból kicsit kinőve már szembesülünk vele, bár az ünnepen, a nagyobb testvér, a fiatal szerelmes, a szülő, a nagyszülő, mindenki a tökéletességre törekszik, az egyéni és a társadalmi körülmények minduntalan közbeszólnak.

A felidézett korban, a puha diktatúra idején bizony a magánünnepek, s így a karácsonyok is, sokkal szabadabbak voltak. A politikának már esze ágába sem jutott valamiféle sztálinista fenyőfaünnepet ráerőltetni az országra. A történelmi egyházak nem politizáltak. A szebbik arcukat mutatva, krisztusi hívatásuknak megfelelően, örömhírt hirdető missziós miséket, istentiszteleteket tartottak inkább. Bár akkoriban is illett ajándékozni, a kapitalista piac és reklám őrjítő nyomása még nem nehezedett az emberekre. Örültünk, ha a csekély, de olcsó, létező szocialista választékból nagy nehezen tudtunk valami elfogadható ajándékot venni szeretteinknek.

Ennek az avítt nyugalomnak vége. Novembertől egyetlen artikulátlan üvöltéssé erősödik a magán- és közmédia hangja: „VÁSÁROLJ!!!". De a szegény embernek, a rendszerváltás vesztesének mégiscsak könnyű volt több, mint egy évtizedig ellenállni a kísértésnek. Mert nemhogy nőtt volna, de reálbérünk, életszínvonalunk a rendszerváltás óta csak egyre csökkent. Ezért is szavaztunk a Medgyessy Péter nevével fémjelzett jóléti rendszerváltás programjára, amely éppen most látszik kifulladni. Sőt, látszott ez már tavasz óta. A szakértők a szaklapokban megírták, hogy a honi költekezés a válsággal küzdő világgazdaságban folytathatatlan lesz. De a kormány a szükséges tájékoztatást elsunnyogta, és elsunnyogja. A miniszterelnök más fontos elfoglaltságára hivatkozva nem ment el a szakszervezeti érdekegyeztető fórumra. A MÁV nem kapta meg a reformokhoz szükséges pénzt. Elbocsátási hullám indult. A forint körüli hisztériából az átlagember nem ért semmit. Közben nemcsak a multik vásárlásra bíztató, fülsüketítő ordítása, de saját helyzete is, akár hitelből, vásárlásra kényszeríti az átlagembert. Tízegynehány év alatt elfogytak a tartalékaink. Kitisztíthatatlanul elkoszolódott padlószőnyegünk felkunkorodik a falak mellett. A tapéta meg leválik. Ott van szegény Eta. Az NDK csúcstechnológiával készült porszívónk. Büszke voltam rá, hogy hosszú évekig tudtam hozzá pótalkatrészt szerezni. Most is szívna szegény, csak nincs már mivel, mert a műanyag csövek, amik a gépet a szívófejjel összekötik szétszakadtak, eltörtek. Hát legalább Eta már a szemétben karácsonyozik. A Videoton tévéink is tönkrementek. Az első számítógépet eleve páréves élettartamra gyártották. Munkaeszköz, ki kell cserélni. Vezető, és ugyancsak vezetői bérű közgazdászaink lelkes takarékossági megfontolásait figyelmen kívül hagyva a rendszerváltás óta először eladósodtam én is. Persze, ha semmi nem jön közbe, tudok törleszteni. De ha bármi, mégis? Ugyanakkor hány évig lehet a szükséges családi beruházásokat józan érvekre hivatkozva elhalasztani? A töretlen vásárlási kedv, hitelből, azt mutatja, sokan vállalunk indokolatlanul nagy kockázatot.

A „lakossági könnyelműség" ha ezt a több, mint egy évtizedes reklámokkal is hergelt tárgyéhséget egyáltalán annak lehet nevezni, addig fog tartani, amíg végre nem látunk nagyon világos és a közember számára is érthető, a vezető politikusok által hitelesített felelős képet a magyar gazdaság helyzetéről és benne a jövőnkről. Ez a karácsonyi vásár már hitelből megy. De a kamatokat mi fizetjük, és a januári kijózanodás jó alkalom lehet a pontos elszámolásra, az értelmes érdekegyeztetésre. Mert persze fontos lehet, hogy a miniszterek háza még hivatali idejük alatt felépüljön, de azért létezik ennél nemesebb közcél is. Például a vasút fejlesztése, ami igenis egyet jelent a környezetvédelemmel.

Messzire kalandoztam a valódi karácsonytól. Az ünneptől, aminek semmi köze a vásárláshoz, a gazdaságpolitika helyzetéhez, még a szentestei vacsoramenühöz sem. Hitem szerint az embernek született Jézus életének és halálának üzenete minden evilági okoskodást kétségbe von. Lehetőséget ad rá, hogy legalább próbáljunk másképpen élni, mint ahogy az üzlet és pénz uralta hétköznapjaink diktálják. Hogy gyarló voltunk ellenére szeressük egymást. Hogy segítsünk a jövevényeken, az idegeneken, a nálunk szegényebbeken. Nincs olyan szegény karácsony, mely ezzel a lelkülettel ne lehetne boldog, és nincs olyan gazdag, mely enélkül ne lenne nyomorúságos.

Mező Ferenc

(Izsák Jenő grafikája)

TÁJÉKOZTATÓ **A KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS** ÜLÉSEIRŐL

Soros KÜT ülés: 2003. november 6.

1. Tájékoztató a MÁV Rt. Pályavasúti Üzletág TEB Igazgatóság szervezetracionalizálás II. üteméről. Előterjesztő: *Jándi Péter* igazgató. A Pályavasúti Üzletág megalakulása 2003. január 1., a Területi Központoké és a tiszta profilú osztálymérnökségeké 2003. július 1. A Területi Központok elvi felépítése, az osztálymérnökségek határainak módosítása, további racionalizálás végrehajtása 2003. december 31. Megszűnő osztálymérnökségek: EOM Szajol, EOM Istvántelek, EOM Tatabánya. Megalakuló osztálymérnökség: JEOM Tatabánya, BEOM Bp. Istvántelek. A profiltisztítás megvalósítása, optimális méretű osztálymérnökségek kialakítása, osztálymérnökségeken belüli szervezeti átalakítások a hatékonyság növelése érdekében. Több területen szakaszok összevonása, illetve integrálása történik. A felvetődő kérdésekre, észrevételekre a szóbeli válaszokat megkaptuk, az írásos anyaghoz kapcsolódó érveinket figyelembe vették. 2. Tájékoztató a TEB Szakág ÜT elnökei, megbízottai részére a választható béren kívüli juttatásokról. Előadó: dr. Vince Teodóra osztályvezető. A VÉT-en tárgyalják az előterjesztést. Az iskoláztatási támogatás középiskolásoknak is 22 éves korig. A juttatási elemek kifizetése és nyilvántartása a jövedelem elszámolási rendszeren át történik. Az elfogadott adótörvények hatása a rendszer működésére. A tervezett éves keret 130000 Ft.

Soros KÜT ülés: 2003. november 13.

1. Tájékoztató az Árufuvarozási Üzletág szervezetracionalizálás időszerű kérdéseiről. Előadó: *Kovács Imre* főigazgató. Létszám (5100 fő), kocsipark, iparvágány hálózat áttekintése. Tárgyalásokat kezdenek a kocsivizsgálók és tolatócsapat alkalmazásáról. A záhonyi terület átvizsgálása. Kocsi szükséges, mert átrakási problémák vannak. Tengelyátszerelést az ukrán 7 euróért, a gépészet 21 euróért végzi el. A nyugati vasutak 20%-kal alá tudnak menni az árnak. Üzleti alapon kell nézni a feladatot. Záhonyban logisztikai centrumot kell csinálni partnereinkkel. Változtatás kell az értékesítésben. Csak Magyarországon nem lehet üzletet csinálni. Minőségi cserékre van szükség! Eszközállománynál tragikus kép, idegen kocsikkal fuvarozunk, mely sajnos üresen megy vissza. Iparvágány hálózat átvilágítása, melynek 90%-a negyedik kategóriás. Mit értünk el? Az I-X. havi teljesítmény 10%-kal meghaladja a tervet, a bevétel 4,19%-kal jobb. Lépni kell az önálló vámkezelés irányába! Szeretnénk a BILK-t Közép-Európa fordítókorongjaként üzemeltetni. Megvizsgálni a rendező pályaudvarok forgalmi költségeinek kérdéskörét. Az üzletág üzemi tanács elnökeinek kérdéseire, felvetéseire válaszolt a főigazgató.

2. Különfélék. A KSZ 6. fejezet változásai. Tájékoztató a foglalkoztatáspolitikáról.

Soros KÜT ülés: 2003. november 24.

1. Tájékoztató a Pályavasúti Üzletág szervezetátalakítás II. üteméről. Előadó: *dr. Zsákai Tibor*, főigazgató. A RAC II ütemen belül a pályás területen 4 osztálymérnökség, 23 főpályamesteri szakasz, a TEB Igazgatóságnál 3 osztálymérnökség, 16 szakasz átcsoportosítása, 8 szakasz megszüntetése, a forgalomnál 48-ról 34-re csökken a csomóponti főnökségek, 144-el csökken az állomásfőnökségek száma. A területhatárok felülvizsgálata a jövő év elején megtörténik, így a leterheltség egyensúlya is.

2. Tájékoztató a Gépészeti Üzletág szervezet kialakításának tapasztalatairól, a szervezetracionalizálás II. üteméről. Előadó: *dr. Csiba József* főigazgató. 2004. márciusig ha szükséges, ki kell dolgozni a változtatást. Jelenleg 6 területi központ 15-23 fő közötti létszámmal, 68 szolgálati hely, 71 fő munkáltatói jogkörgyakorló, 2003 szeptemberében 12076 fő. Az elmúlt időszak tapasztalatai: az anyagellátás adminisztrációja megnövekedett, bizonyos költségek szétválasztása, bizonyos vezetők nyelvtudása kevés, a 36 főt foglalkoztató és a 660 főt foglalkoztató ugyanannyi bért kap, az üzletágak közötti kapcsolat kiegyensúlyozott az ÁFU-val, a SZESZA-nál van még rendezni való, a szolgáltatást nyújtókkal a kapcsolat fontos. Legfontosabb feladataink: a szolgáltatói szemlélet, mentalitás erősítése, humánpolitikai tréning.

3. Egyebek. KÜT segédanyag, üzemi megállapodás, ügyrend tervezetek.

A VÉT-en átadott 2004. évi kompenzációs rendszer ismertetése. Az ÜT választások jegyzőkönyvei.

Bodnár József

Érdekes hírek a világ vasútjairól

Francia vasutas szakszervezetek a közlekedési miniszternél

Szeptember 9-én a közlekedési miniszter fogadta a vasutas szakszervezetek küldötteit. A téma a szociális kihatások folyamatának kérdése volt. A találkozó előzménye a miniszternek küldött több levél ebben a témakörben.

A nyilvánosságra hozott legutóbbi levelek között szerepelt a CFTC vasutas szakszervezeté, amelyben arra kérték a közlekedési minisztert, hogy a kedélyek csillapítása érdekében járjon közben az SNCF vezetőségénél a legutóbbi tavaszi sztrájkok során kialakult helyzetben. A sztrájkoló vasutasokat a vasút vezetése szokatlan megtorlással kezelte. Egyeseket fegyelmi eljárás alá vonták, másokat úgy kezeltek, mint engedély nélküli hiányzókat és nem vették figyelembe az SNCF által előírt sztrájktörvény előírásait. A Force Ouvriere (Munkás Erő) kérte a minisztert, hogy a sztrájk tartama alatti ünnep- és pihenőnapok ne legyenek beszámítva az ezekre a napokra visszatartott béreknél, ellentétben az 1978. évi törvény kötelmével, miszerint az ünnepnapokat és szabadnapokat két sztrájknap között le kell vonni a sztrájkoló dolgozó béréből.

A CGT Szakszervezeti Szövetség vasutas szekciójának titkára kijelentette, hogy 2003 igen rossz év volt mind a vasutasok, mind az SNCF, mind a vasút ügyfelei számára. Emlékeztetett arra, hogy 1273 munkahely megszüntetését irányozták elő, és kérte a minisztert, hogy nyisson nyilvános vitát a közlekedésről. *(Rail et Transports, 2003. szeptember 10.)*

Tarifaháború Párizs-London viszonylatában

Mintegy 5-6 éve jelentek meg a közlekedési piacon azok a légitársaságok – Air France, British Airways – , amelyek alacsony díjtételeket alkalmazva komoly vetélytársakat jelentettek a vasútnak Párizs-London viszonylatában.

Az Eurostar vonatot üzemeltető vasúttársaság bizonyítani akarta, hogy a vasút kedvezőbb díjtételeket kínál ezen az útvonalon. Kimutatták, hogy egy menettérti jegy ára – amennyiben előző nap rendelték meg – 299 euróba kerül, három indulási idő választékával, míg repülőjárattal csak egy indulási időpont áll rendelkezésre, és aznapi visszautazással a jegy ára 349 euró. A menetdíjak változnak attól függően is, hogy mennyi idővel előbb váltják meg a jegyet, mennyi időt tölt az utas a célállomáson és milyen gyakorisággal indulnak az egyes járatok. Megállapítható, hogy a menetdíjak vagy azonosak, vagy vonattal olcsóbbak.

A légitársaságok az igen rövid menetidőre (kb. 20 perc) hivatkoznak, azonban figyelembe kell venni azt, hogy a repülőterek a városok szélén vannak, ahonnan még be kell jönni a belső kerületekbe, ami elég nagy időveszteség, míg a vonatok rendszerint a város belső kerületeibe szállítják az utasokat. Annak ellenére, hogy a légitársaságok igyekeznek minél alacsonyabb tarifát alkalmazni, ebben a forgalomban részesedésük csupán 5%.

Az Eurostart-t üzemeltető vasúttársaság mindent megtesz azért, hogy vonzóbbá tegye a vonatot az utazóközönség számára. Erre a célra 60 millió eurót szánnak a kocsik belső részének átalakítására, komfortosabbá tételére, a vonatok késésének kiküszöbölésére (negyedrészük nem érkezik meg menetrendszerűen a célállomásra) és a menetidő húszperccnyi rövidítésére. Az új szerelvényeket 2004-től szeretnék üzembe helyezni.

Mind a légitársaságok, mind a vasúttársaság díjszabási intézkedéssel is igyekeznek több utast magukhoz csábítani. A rendszeresen utazóknak bevezetik a törzsutas rendszert, amely a megfelelő pontok megszerzése után menetdíjkedvezményre jogosít. Az utazóközönségnek sokszor nem könnyű eligazodni a díjszabások lehetőségeinek dzsungelében. *(Rail et Transports, 2003. szeptember 24.)*

Hajós Béla

Mennyi az annyi?

Mostanában a média sokat foglalkozik a nyugdíjak emelésével. Röpködnek a számok az emelések mértékéről, a nyugdíjak vásárlóértékének alakulásáról. A parlament által jóváhagyott százalékokat senki sem vitatja, de a vásárlóérték alakulását illetően már eltérnek a vélemények.

A kormány adatai szerint ebben az évben is, és jövőre is emelkedik a nyugdíjak vásárlóértéke. Az ellenzék szerint az emelések nem fedezik a nyugdíjasokat sújtó áremelkedéseket.

Kinek van igaza?

Bármennyire is ellentmondásnak tűnik, van mire hivatkoznia mindenkinek. Ennek – a politikai szándékoktól eltekintve – egyetlen oka az általunk sokat bírált nyugdíjemelési rendszer.

Nézzük a száraz adatokat és a számítás módszerét. Vegyünk egy vasutas átlagnyugdíjat, amely októberben lefelé kerekítve 50 ezer forint volt. Ez az összeg a januári 8,4%-os emelés következtében alakult ki, tehát 2002 decemberében csak 46 100 forint lehetett. Novemberben a nyugdíj januárig visszamenőleg havi 2,2%-kal kiegészült, mert az emelési módszer *„tervezett”* inflációval és *„tervezett”* nettó keresetkiáramlással számol, de a tényszámok évről-évre mást mutatnak.

Az 50 ezer forintos nyugdíj tehát decemberre 51 100 forint lesz, a novemberi kiegészítés pedig 12 100 forintot tesz ki. Az 53. heti nyugdíjkiegészítés nem változtatja meg a havi nyugdíj nagyságát, de az egész évre számított nyugdíjösszeget esetünkben 12 500 forinttal megemeli.

Mi várható jövőre?

Januárban előreláthatólag 6,3%-os emelést kapunk, amely számítási példánkban havi 3220 forinttal emeli a decemberi nyugdíjat. A postás esetünkben, havonta 54 200 forintot kézbesít.

A novemberi visszamenőleges kiegészítés bizonytalan. Attól függ, hogy az áremelkedések és a kereset kiáramlás a tervezettnek megfelelően alakul, vagy attól eltér. Az eddigi tapasztalatok alapján a kiegészítés valószínű, de ezt példánkban még nem vehetjük figyelembe. Biztosan kifizetésre kerül azonban az 53. és 54. heti nyugdíj, amely esetünkben az éves nyugdíjalapot 27 160 forinttal növeli.

Hogyan számol a nyugdíjak vásárlóértékét illetően a kormány?

A példa szerinti nyugdíjasnak kifizetnek 2003-ban: 11-szer 50 ezer forintot, valamint novemberben 12 100 forint kiegészítést és az 53. heti nyugdíjat, 12 500 forintot. Ehhez jön a decemberi 51 100 forint folyósítás. Összesen: 625 700 forint.

2004-ben: kifizetésre kerül 12-szer 54 320 forint és 27 160 forint az 53. és 54. heti nyugdíjként. Összesen: 679 ezer forint. *(A novemberi visszamenőleges folyósítástól itt eltekinthetünk, feltételezve, hogy a költségvetési tervszámok 100%-ban teljesülnek.)*

Az éves kifizetéseket összevetve, az emelkedés első tizedesig számolva 8,5%. Ha 5%-os lesz az infláció, a vásárlóérték éves szinten 3,5%-kal emelkedik.

A nyugdíjas azonban másként számol! Őt a januári 6,3%-os emeléssel szemben azonnal sújtja a gyógyszerárak, a lakásrezsi, az alapvető élelmiszerek (kenyér, tej, cukor, stb.) előre bejelentett, illetve várható növekedése.

Januártól-novemberig tehát jogosan érzi, hogy nem a közölt adatok szerint javult a helyzete. Az ellenzék agitációja termékeny talajra talál. Éves szinten az adatok hiába valósak, ha a hátrány azonnali, a javulás pedig utólagos. Ráadásul a minimálnyugdíj és az átlagnyugdíj között élők milliós nagyságrendű tábora ezt még nehezebben éli meg, hiszen az ő *„fogyasztói kosarukban”* jelentős, nem ritkán 10 ezer forintos a havi gyógyszerkiadás, vagy a lakásrezsi – különös tekintettel a villanyáram fokozódó emelkedésére –, arányaiban kedvezőtlenebbül hat az átlagnyugdíj felettiek életszínvonalához viszonyítva. Országos szinten a nyugdíjak összesített kifizetési adatai természetesen tartalmazzák még az özvegyi nyugdíjak emelését, vagy a méltányossági nyugdíjemelésekre fordított összeget is. Ezek teszik együttesen valóssá a röplapok adatait, a levezetett példa szerinti nyugdíjazásnál pedig az elégedetlenség jogosságát.

Éves szinten az adatok hiába valósak, ha a hátrány azonnali, a javulás pedig utólagos

Mi lenne igazságos?

Az előző évi tényleges adatok alapján a nettó keresetkiáramlással arányos, évenként egyszeri, januárban történő emelés.

Van-e reális lehetőség ennek bevezetésére?

Addig, amíg fel nem számoljuk a kb. 25-30%-os *„feketegazdaságot”*, és amíg a munkavállalók jelentős hányadát minimálbéren jelentik be, egyébként *„zsebből”* fizetik, aligha. A társadalombiztosítási alap nem képződik a valós foglalkoztatás tükrében, a költségvetési kiegészítés pedig csak visszafogott lehet. A kormány szándékai tisztességesek, de jelenlegi gazdasági helyzetünkben a lehetőségei korlátozottak.

Azon lehetne elmélkedni, hogy a tb. befizetések hazai aránya miért kényszeríti a vállalkozók és vállalatok jelentős részét a törvény kijátszására, de amíg a tb.-járulék be nem fizetése *„bocsánatos bűn”* (lásd a Magyar Televízió ügyében történő állásfoglalást), addig a költségvetés terhére nem nagyon lehet a nyugdíjakat igazságosan emelni.

Ha a jelenlegi helyzet nem változik, csak a társadalmilag igazságtalan, vegyes indexálási rendszer finomításában reménykedhetünk.

Miniszterelnök úr október 7-én – az Idősek Világnapja központi ünnepségén – azt ígérte, hogy 2004-ben a novemberi utólagos számításoknál az infláció mértékét már a *„nyugdíjas fogyasztói kosár”* alapján számítják. Az özvegyek kiegészítő nyugdíja is újabb 5%-kal emelkedik.

HA MINDENKINEK IGAZA VAN, AKKOR BAJ VAN AZ IGAZSÁGGAL

Képviselői jávaslatok hangzottak el a vegyes indexálású emelés – jelenlegi 50-50%-os helyett a 70-30%-os arányú – figyelembevételére, a nettó keresetkiáramlás javára. Ezek némi előrelépést jelenthetnek.

A fokozatosság ezen a területen is indokolható, de a nyugdíjemelési rendszerünk ellentmondásait mihamarább fel kellene számolni. Az országos statisztikai adatok akkor válnak egyértelművé, ha a nyugdíjasok januártól novemberig sem kerülnek – a tényleges dolgozókhoz viszonyítva – rosszabb anyagi helyzetbe.

Ha ugyanis mindenkinek igaza van, akkor valami baj van az igazsággal.

Dr. Kun Dezső

Az MSZOSZ Női Választmánya

balatonfüredi tanácskozásának zárónyilatkozata

AZ *MSZOSZ Női Választmánya* november 23-25-e között tanácskozást tartott Balatonfüreden, melynek fő témája volt a nők esélyegyenlőségének, munkaerőpiaci helyzetének áttekintése a női jogok alkotmányát képező ENSZ CEDAX Egyezményben foglaltak tükrében.

A tanácskozás résztvevői megállapították, hogy történtek ugyan intézkedések a nők helyzetének javítása érdekében, ennek ellenére még ma is számos diszkrimináció éri őket az élet minden területén.

A hátrányok csökkentése, illetve megszüntetése érdekében az ENSZ CEDAW Bizottsága által az országjelentés kapcsán megfogalmazott ajánlásokra alapozva a Női Választmány az alábbi fő tennivalókat tartja halaszthatatlannak:

A CEDAW Bizottság által megfogalmazott ajánlások feldolgozását mielőbb meg kell kezdeni az országban működő civil és szakszervezeti nőszervezetek összefogásával, annál is inkább, mivel 2005-ben ismét aktuális lesz a következő országjelentés elkészítése.

Szükségesnek tartjuk a létrehozott női nemzeti mechanizmus megerősítését, működésének átláthatóvá tételét, mert a jelenlegi sem kellő hatáskörrel, sem elegendő anyagi forrással nem rendelkezik a feladatok megoldásához. Nélkülözhetetlen az európai uniós csatlakozás miatt is a mechanizmuson belül a nők és férfiak esélyegyenlősége kérdésének magasabb szintre emelése. A nők és férfiak esélyegyenlősége koordinációs irodája személyi- és tárgyi feltételei nem elfogadhatóak.

Sürgetőnek tartjuk a Nőképviseleti Tanács újjászervezését, s munkájába a szakszervezetek nőszervezeteinek bevonását

Ismételten sürgetőnek tartjuk a Nőképviseleti Tanács újjászervezését, s munkájába a szakszervezetek nőszervezeteinek bevonását.

Rögzíteni kell a parlament előtt lévő egyenlő bánásmódról és az esélyegyenlőség előmozdításáról szóló úgynevezett átfogó antidiszkriminációs törvényben a munkahelyi esélyegyenlőségi bizottságok létrehozásának, valamint esélyegyenlőségi terv készítésének kötelezettségét mind a köz-, mind a versenyszférában.

A nők munkaerőpiaci helyzetének javítása, foglalkoztatásuk növelése, családi és munkahelyi feladataik összehangolásának segítése érdekében fontosnak tartjuk, hogy készüljön átfogó nemzeti foglalkoztatási stratégia és akcióterv, melyben kiemelt figyelmet kell fordítani a pályakezdő fiatalok elhelyezkedési lehetőségeinek növelésére, a kisgyermekes anyák, a szülőképes korú nők és a 40 év felettiek foglalkoztatási gondjainak kezelésére; készüljön bérfelzárkóztatási program, mely fontosságának megfelelően kezelje az *„egyenlő értékű munkáért egyenlő bér"* elvének gyakorlati alkalmazását, a nők férfiakkal szembeni indokolatlan bérhátrányának csökkentését; a nők foglalkoztatási arányának növelése érdekében támogatjuk a részmunkaidős és egyéb atipikus foglalkoztatási formák szélesebb körű elterjesztését, de nem mint a nők újrafoglalkoztatásának számos hátránnyal is járó fő formáját, hanem mint egyes életszakaszokban (kisgyermek nevelése, beteg hozzátartozó ápolása) választható, átmeneti lehetőséget, mely biztosítja a teljes munkaidős foglalkoztatásba való visszatérést. A nők rossz egészségi állapotára tekintettel fel kell mérni egészségügyi helyzetüket, az abortuszok magas számának csökkentése érdekében szükségesnek tartjuk úgynevezett nőszempontú kutatások indítását, a prevenciót; a fogamzásgátló szerek térítési díjának tb-támogatásával az érintettek számára elérhetővé kell tenni a modern készítményekhez való hozzájutást; kiemelten kell foglalkozni a nők elleni családon belüli erőszak kérdésével, a 19 általános ajánlással összhangban a vonatkozó országgyűlési határozat érdemi megvalósításával, áldozatvédő programok kidolgozásával. A törvényalkotóknak, a döntéshozóknak az esélyegyenlőség, az egyenlő bánásmód mind teljesebb biztosítása érdekében az Európai Unió vonatkozó irányelveinek jogharmonizálása mellett az ENSZ CEDAW Egyezményben foglaltak gyakorlati érvényesítésére az eddigieknél sokkal nagyobb figyelmet kell fordítaniuk annál is inkább, mivel az Egyezmény úgynevezett *„kemény jog"* minősítése miatt végrehajtása kötelező.

MSZOSZ Női Választmánya

VANNAK MÉG csodák...

A cím arra a minap történt eseményre utal, mely a MÁV Rt. Nyugdíjigazgatósága nyugdíjasait érte. Ez a *„csoda"* szó a jelenlegi rohanó, érzéketlen világunkban tényleg valóságos. Nyugdíjas találkozót szervezett a munkáltató! Rendkívüli örömet jelentett a meghívottaknak, amit a nemrég kinevezett, fiatal igazgató, *dr. Záhonyi Zsolt* és munkatársai tettek az idősekért.

Szép számmal jelentek meg az igazgatóságtól napjainkig nyugdíjba vonult kollégák, akik a szendvics és üdítő mellett meghitten, szeretettel beszélgettek egymással, felelevenítve az aktív életkor szépségeit (hiszen az idő mindent megszépít!?). Érdeklődtek a mai munkatársaktól is – akik megtiszteltek jelenlétükkel –, hogyan alakul a számítógépek világában a nagyszámú vasutas nyugdíjast kiszolgáló munkájuk?

A nagy örömbe csak egy kicsi üröm vegyült, az Igazgató Úr személyesen nem tudott részt venni az ünnepségen, mivel a Vezérigazgatóság kétnapos tréningje is ebben az időpontban volt. Azonban helyettese tolmácsolta üdvözletét, melyet a nyugdíjasok nevében – az éppen ezen a napon 84. életévét ünneplő – *Dénes László* kollégánk köszönt meg.

Mindnyájunk nevében ezúton is megköszönjük ezt a nagyszerű délutánt, és ahogy ott búcsúztunk el egymástól, üzenetképpen most is azt mondom: *„Jövőre Veletek ugyanitt, Igazgató Úr!"*.

Dr. Huszti Rezsőné

Válaszd az EGÉSZSÉGet

Tagjaink közül az utóbbi időben többen kérdezték, hogy milyen hatással lesz a választható béren kívüli juttatási rendszer (továbbiakban kafetéria) az egészségpénztárnál vezetett számlájára.

A *Vasutas Egészségpénztár* felkészült arra, hogy a MÁV bevezeti a VBKJ-t. A december 18-i küldöttközgyűlés elé a pénzügyi terv két változatát terjeszti a pénztár igazgatósága remélve azt, hogy a küldöttgyűlés időpontjára megállapodás születik a felek között. A Vasutas Egészségpénztár vezetése abban bízik, hogy a megállapodás előnyös lesz tagjaink többségének, és azon munkavállalók, akik még nem tagjai pénztárunknak belátják, hogy a Vasutas Egészségpénztárból juthatnak hozzá legkönnyebben, legolcsóbban a MÁV támogatásához.

Az év végén jelentősen megnövekedett a szolgáltatási igények száma, ezért a kifizetések csúsznak néhány napot. Az ügyvezetés a munkák átszervezésével próbálja meg az ügyintézést meggyorsítani. Kérjük tagjaink megértő türelmét.

Bővebb felvilágosítást a www.epenztar.hu címen, kaphatnak az érdeklődők.

Minden tagunknak kellemes ünnepeket kíván a Vasutas Egészségpénztár vezetése.

Korridor IV.

November 10–11. között a németországi Dortmundban rendezték meg az ETF/Korridor IV. soronkövetkező ülését, melyen a Vasutasok Szakszervezete is részt vett.

A tárgyalások középpontjában a határforgalom, a teher- és áruforgalom lebonyolításának kérdései, az Európai Unió közlekedési törvénykezése valamint a legfontosabb, munkavállalókat érintő kérdések álltak.

A VSZ beszámolt a kormány október 18-i söjtöri kormányüléséről, ahol napirenden szerepelt a *Magyar Államvasutak Rt.* reformja és jövője.

Ezzel összefüggésben kifejtettük azon álláspontunkat, hogy ezúttal sem hoztak érdemi döntéseket és reform helyett tulajdonképpen válságkezelés folyik. Szóltunk a 2006-ig tervezett 20%-os létszámleépítésről és annak várható hatásairól is.

A külföldi kollégák által adott tájékoztatókból kiderült, hogy több partner társaság hasonló problémával küzd és pesszimizmussal tekint az EU csatlakozás felé.

A résztvevők döntöttek arról, hogy két plenáris ülés között kisebb munkacsoportokban folyik majd a munka, amelynek során még érdemibb tárgyalásokat lehet folytatni, jobban meg lehet ismerni egymás problémáit.

November 11-én, a találkozó második napján került sor az ECOSOC szervezésében a négyes közlekedési folyosó munkáltatóival történő találkozóra. A cseh, szlovák, török, bolgár, német és osztrák vasúttársaságok képviselői mellett hiába kerestük a MÁV Rt. munkatársait, sajnos a magyar munkáltató nem tartotta fontosnak a fórumot.

Ismét sikerült megtapasztalnunk, hogy a vasúttársaságok mennyire tekintik partnerüknek a munkavállalói érdekképviseleteket: a háromnapos-ra tervezett találkozójukon mintegy 50 percet szenteltek a munkavállalói oldalnak.

A Vasutasok Szakszervezete egyébként kérdést intézett volna a MÁV Rt. megjelent képviselőjéhez, azonban ez az előbb már említett okból nem jött létre.

Komiljovics Máté

Boldog, békés karácsonyt és sikerekben gazdag új évet kívánunk Önnek!

Gondoljon utalványainkra a karácsonyi ajándékozás alkalmával és az új évben is! Étkezési és Iskolakezdési utalványaink adómentességének értékhatára 2004. január elsejétől megemelkedik. Így Ön jövőre még szinesebbé teheti az ünnep- és a munkanapjait is.

Sodexho PASS
Szolgáltatási utalványok és kártyák

Sodexho Pass Hungária Kft
1106 Budapest, Fehér út 1
Tel.: (1) 434-5835, fax: (1) 434-5800
e-mail: mail@sodexho-pass.hu
www.sodexho-pass.hu

A költségtakarékos béren kívüli juttatások szakértője

Személyi kölcsön a Vasutasok Szakszervezete tagjainak *

A Karácsonyi Ünnepek közeledtével ismét segíteni szeretnénk Önnek, hogy családja, gyermekei álmait, kívánságait megvalósíthassa a Beneficial Rt. fedezet nélküli személyi hitelével melynek most kedvező kamata az Ön pénztárcáját kíméli.

Most is kivételesen előnyös kamatkondíciókat biztosítunk

2003. december 31-ig

Szabadon felhasználható személyi hitelek fedezet és kezelési költség nélkül!*

Példa havi törlesztésre

Kölcsön összege	*Havi törlesztőrészlet*	*Futamidő*
500.000, - Ft	***14.734,- Ft***	***60 hónap***

Kivételesen kedvező kamatkondíciók a VSZ tagoknak:

200.000 Ft - 999.999 Ft-ig 25,2%
1.000.000 Ft - 2.000.000 Ft-ig 24%

Beneficial Rt.

- 12-60 hónapig terjedő futamidővel
- hitelünket nem terheli semmilyen kezelési költség, illetve hitelbírálati díj
- az egyszerűbb, problémamentes visszafizetés érdekében postai befizetés helyett akár banki átutalással is fizethet
*- előzetes időpontegyeztetés alapján, szerződéskötést követően 2 munkanapon belül a bankszámlájára utaljuk az összeget**

Igényeljen kölcsönt még ma, hívja most munkatársunkat, (06-1) 411-7618-as, a 411-7638-as,vagy a 411-7668-as telefonszámon!

*Előfeltételek: Magyar állampolgárság, 23 éves életkor, jelenlegi munkahelyén minimum 12 hónapos folyamatos munkaviszony, minimum havi nettó jövedelem adóstárs nélkül 65.000 Ft. A hitel odaítélése minden esetben hitelképesség függvénye.
Az igényléshez az alábbi dokumentumokat kell magával hoznia: - érvényes személyi igazolványát, adókártyáját, utolsó 2 havi bankszámlakivonatát, 30 napnál nem régebbi munkáltatói igazolását, 30 napnál nem régebbi vezetékes telefonszámla, vagy az Ön nevére és lakhelyére szóló előfizetéses mobiltelefon számla, illetve VSZ tagsági igazolását.
Nyugdíjasok esetében: a hitel igénylésekor maximum 65 éves életkor, nyugdíjas igazolvány, utolsó nyugdíjszelvény, vagy a nevére szóló nyugdíj összegét is tartalmazó utolsó 2 havi bankszámlakivonat, 30 napnál nem régebbi vezetékes telefonszámla, vagy az Ön nevére és lakhelyére szóló előfizetéses mobiltelefon számla, illetve VSZ tagsági igazolás.
További, hiteligényléssel kapcsolatos információért kérjük, hívja a fenti telefonszámot. Jelen tájékoztató a figyelemfelkeltés célját szolgálja, a Beneficial Rt. részéről nem minősül nyilvános ajánlattételnek. A hitel nem vehető igénybe üzleti célra. A hitelt a Beneficial Rt., mint pénzügyi szolgáltató nyújtja.
A **THM értéke: 26,82%; 28,32%.** A hitelhez lehetőség van hitelfedezeti biztosítás igénybevételére.
A Beneficial Rt. központi irodájának címe: East-West Business Center, 1088 Budapest, Rákóczi út 1-3., ahol barátságos és segítőkész munkatársak várják jelentkezését, hogy akár már holnaptól változtathasson az életén!

Hitelt adunk elképzeléseinek...

Országos Vasutas Ultibajnokság

Az ulti szerelmeseivel telt meg a MÁV Rt. Budapesti Igazgatóságának nagyterme november 29-én. A 84 résztvevő többórás szellemi csatában döntötte el, hogy ki az idei bajnok.

Helyezettek, díjazottak:
I. Nagy Ferenc Dombóvár, MÁV Csomóponti Állomásfőnökség, kocsirendező, II. Miklós István Miskolc MÁV nyugdíjas, III. Bodnár Attila Bp. Ferencváros Csomóponti Állomásfőnökség váltókezelő, a VSZ különdíját is ő kapta. IV. Kiss Tibor, VSZ Debrecen Területi Képviselet vezetője, V. Papp László Dombóvár Mozdonyüzemeltetési Telephely, mozdonyvezető, VI. Tokár József Szerencs Állomásfőnökség, kapus.

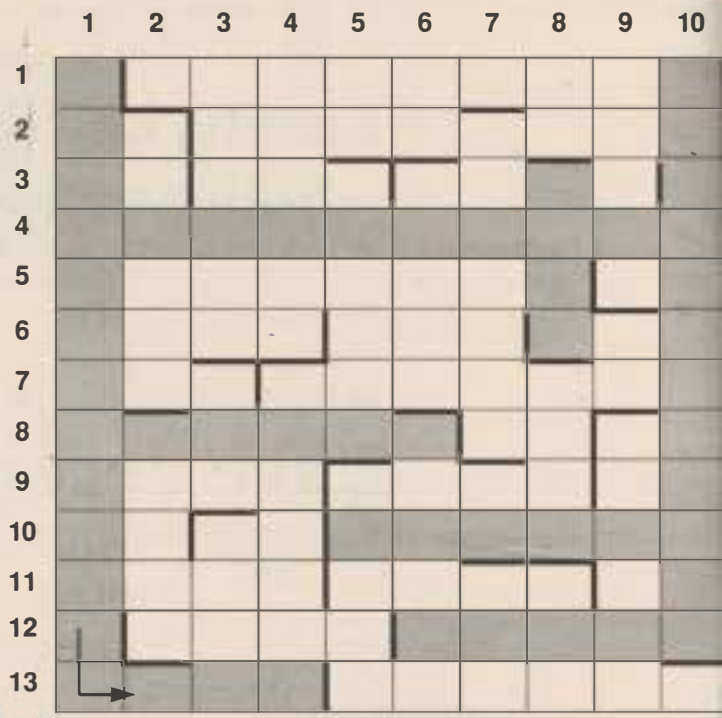
Szabó és Fia Kft.

2000 Szentendre, Kondor Béla u. 7. T/F.: (26) 313-105

Mint **a MÁV Rt.**
vasúti kocsizár gyártója
örömmel tudatja, hogy megkezdte
a minden igényt kielégítő
fém és műanyag jelképes
és **biztonsági zárak**
gyártását és forgalmazását
mind vasúti, mind közúti célra,
magánfuvarozók részére.

MSZ EN ISO 9002/96

KERESZTREJTVÉNY



Szeress hát minket is, koldusokat
A szeretet ünnepének szentelte vízszintes 4, függőleges 8, címmel egyik szép versét vízszintes 8 és 10.
Ebből idézünk a fenti sorra, melynek folytatása a függőleges 1, és 10., valamint a vízszintes 12 sorokban.

VÍZSZINTES: 1) Római 50, – fékrendszer része; **2)** Labdarúgó kupa, – csavart teszi a helyére; **3)** Lítium vj., – máj terméke, – női név, – szén vj.; **4) Megfejtendő; 5)** Felül ütne, – majdnem nyög!; **6)** Nándor többsége, – Tamás, Árpád, Imre, – kulcs Londonban; **7)** Holland légitársaság, – órája; **8) Megfejtendő,** – alumínium vj., – bróm vj.; **9)** Írásban ront, – vagyis, – kedves űrlény; **10)** Nátrium vj., – kissé kába, – **Megfejtendő; 11)** Meleg rumos ital, – haltojás, – elán hangzói; **12)** Ítrium, – tampon darab, – **Megfejtendő; 13)** …Ilona énekesnő

FÜGGŐLEGES: 1) Megfej tendő; 2) Lajos, – hangosko dik, – riadó, – János; **3)** Fi gyelmesen, – irodagép társasá (vissza), – egyiptomi keresz tény; **4)** Egyik nagymacska, kert jelzője; **5)** Páros eset, ételízesítőt, – ahogy; **6)** Fél zeke – tarisznya féle, – terméketle talajon virágzik; **7)** Étel, – év könyv, – költői sóhaj, – sérül rokka; **8)** Pincébe, – **Megfej tendő,** – női név, – hordó mérték; **9)** Esőtől véd, – több nyire mer!, – mindent … (le kes); **10) Megfejtendő,** jód vj.

(Készítette: Bánszegi József

Előző számunk helyes megfejtése:

Nyíregyháza – Krúdy Gyula – A vörös postakocsi

A Magyar Vasutas januári számának lapzártája 2003. január 9. Az újságba szánt írásokat közvetlenül *Détári Attiláné* részére szíveskedjenek eljuttatni. Telefon: 326-1594, Fax: 326-0855, Vasúti telefon: 01-19-77/111 m.

MAGYAR VASUTAS

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja ● Főszerkesztő: KARÁCSONY SZILÁRD ● Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA ● Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8. Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622 ● Felelős kiadó: SIMON DEZSŐ, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke ● Kiadja és terjeszti a Vasutasok Szakszervezete, 1023 Budapest, Ürömi u. 8. ● Előfizetési díj egy évre: 660 Ft ● Nyomdai előállítás: Szikra Lapnyomda Rt., Felelős vezető: MATOLCSY MIKLÓS vezérigazgató, Internet: www.szikralapnyomda.hu, E-mail: info@szikralapnyomda.hu ● ISSN 0460-6000